

# LOIS

## LOI n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français (1)

NOR : EQUX0307009L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,  
Vu la décision du Conseil constitutionnel n° 2005-514 DC du 28 avril 2005 ;  
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

### TITRE I<sup>er</sup>

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

##### Section 1

##### Création du registre international français

##### Article 1<sup>er</sup>

Le registre d'immatriculation dénommé « registre international français » a pour objet, dans le cadre de l'harmonisation des politiques communautaires, de développer l'emploi maritime et de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes par la promotion du pavillon français.

##### Article 2

I. – Peuvent être immatriculés au registre international français :

- 1° Les navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international ;
- 2° Les navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout.

Sont exclus du bénéfice du présent article :

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

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

##### Article 3

Au sens de la présente loi, est navigant toute personne affectée à la marche, à la conduite, à l'entretien ou à l'exploitation du navire. Les travailleurs indépendants et les salariés sans lien direct avec ces fonctions bénéficient toutefois des dispositions relatives au rapatriement et au bien-être en mer et dans les ports.

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

##### Article 4

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

## Section 2

**Obligations de l'employeur****Article 5**

Les membres de l'équipage des navires immatriculés au registre international français doivent être ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale de 35 % calculée sur la fiche d'effectif. Toutefois, pour les navires ne bénéficiant pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur acquisition, ce pourcentage est fixé à 25 %.

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

**Article 6**

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

Une convention ou un accord de branche étendu détermine pour les navires immatriculés au registre international français :

- la programmation des embarquements des élèves officiers en formation ;
- les conditions d'embarquement sur des postes de lieutenant des élèves officiers des écoles de la marine marchande et de leur formation.

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

## Section 3

**Dispositions fiscales applicables aux navigants****Article 7**

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

« c) Navigation à bord de navires immatriculés au registre international français. »

## Section 4

**Entreprises de travail maritime****Article 8**

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

**Article 9**

Le contrat de mise à disposition ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie. Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément, ou lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un Etat où la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences.

## TITRE II

**DU STATUT DES NAVIGANTS  
RÉSIDENTS HORS DE FRANCE**

## Section 1

**Dispositions relatives au droit du travail****Article 10**

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

« Art. L. 43-1. – Les entreprises d'armement maritime sont exonérées, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, de la contribution patronale visée à l'article L. 41 pour les équipages qu'elles emploient et qui sont embarqués à bord des navires de commerce battant pavillon français affectés à des activités de transports maritimes soumises à titre principal à une concurrence internationale effective.

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

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

### Article 11

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

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

### Article 12

Les contrats d'engagement et le régime de protection sociale des navigants résidant hors de France sont soumis à la loi choisie par les parties, sous réserve des dispositions de la présente loi et sans préjudice de dispositions plus favorables des conventions ou accords collectifs applicables aux non-résidents, dans le respect des engagements internationaux régulièrement ratifiés ou approuvés, et communautaires, de la France.

### Article 13

Les conditions d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord d'un navire immatriculé au registre international français ne peuvent être moins favorables que celles résultant des conventions de l'Organisation internationale du travail ratifiées par la France.

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

### Article 14

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

- les conditions générales d'engagement, d'emploi, de travail et de vie à bord du navire ;
- les bases de calcul des rémunérations des navigants dans leurs différentes composantes ;
- les conditions de la protection sociale prévues aux articles 25 et 26 et le ou les organismes gérant les risques mentionnés à ces articles.

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

### Article 15

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

- la raison sociale de l'employeur ;
- la durée du contrat ;
- l'emploi occupé à bord, la qualification professionnelle exigée et, le cas échéant, le nom du navire, son numéro d'identification internationale, le port et la date d'embarquement ;
- le montant de la rémunération du navigant avec ses différentes composantes ;
- les conditions de la protection sociale prévues aux articles 25 et 26 et le ou les organismes gérant les risques mentionnés à ces articles.

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

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

### Article 16

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

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

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

Chaque heure de travail effectuée au-delà de 48 heures hebdomadaires est considérée comme une heure supplémentaire. Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque heure supplémentaire fait l'objet soit d'un repos équivalent, soit d'une rémunération majorée d'au moins 25 %.

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

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

### Article 17

La durée des congés payés du navigant est de trois jours par mois de travail effectif.

Le navigant a droit à une journée de repos hebdomadaire.

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

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

Le nombre de jours fériés auquel a droit le navigant est fixé par convention ou accord collectif, ou à défaut par le contrat d'engagement.

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

Les parties au contrat d'engagement conviennent que chaque jour férié travaillé ou coïncidant avec la journée de repos hebdomadaire fait l'objet soit d'un repos équivalent, soit d'une rémunération majorée.

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

### Article 18

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.

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

### Article 19

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

- 1° A l'échéance prévue ;
- 2° Par décision de l'armateur ou du navigant en cas de perte totale de navigabilité ou de désarmement du navire ;
- 3° Par décision du navigant si le navire fait route vers une zone de guerre ;
- 4° Par décision motivée et notifiée de l'armateur en cas de faute grave ou lourde du navigant, ou pour un motif réel et sérieux.

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

Les indemnités pour rupture du contrat d'engagement ne peuvent être inférieures à deux mois de salaire. Elles ne sont pas dues au navigant lorsque la rupture ou l'interruption interviennent durant la période d'essai, ou lorsqu'elles résultent de la décision ou d'une faute lourde ou grave du navigant.

### Article 20

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

Le rapatriement est organisé aux frais de l'armateur, ou de l'entreprise de travail maritime dans le cas d'une mise à disposition, sans préjudice de leur droit de recouvrer les sommes engagées auprès du navigant en cas de faute lourde ou grave.

Lors du rapatriement, le navigant choisit la destination entre :

- le lieu d’engagement ;
- le lieu stipulé par convention collective ;
- son lieu de résidence ;
- le lieu mentionné par le contrat ;
- tout autre lieu convenu par les parties.

#### **Article 21**

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

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

#### **Article 22**

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

### Section 2

#### **Dispositions relatives au droit syndical**

#### **Article 23**

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

II. – La grève ne rompt pas le contrat d’engagement, sauf faute lourde imputable au navigant. Aucun navigant ne peut être sanctionné, licencié ou faire l’objet d’une mesure discriminatoire en raison de l’exercice normal du droit de grève. Toute disposition ou tout acte contraire est nul de plein droit.

Il est interdit de recourir à des emplois temporaires en remplacement de navigants grévistes.

#### **Article 24**

I. – Les conventions ou accords collectifs applicables aux navigants résidant hors de France peuvent être celles ou ceux applicables en vertu de la loi dont relève le contrat d’engagement du navigant.

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

### Section 3

#### **Dispositions relatives à la protection sociale**

#### **Article 25**

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

#### **Article 26**

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

II. – Cette protection sociale ne peut être moins favorable que celle résultant des conventions de l’Organisation internationale du travail applicables aux navigants. L’employeur contribue à son financement à hauteur de 50 % au moins de son coût.

III. – Pour l’application des I et II, la protection sociale comprend :

- en cas de maladie ou d’accident survenu au service du navire, la prise en charge intégrale des frais

- médicaux, d'hospitalisation et de rapatriement, ainsi qu'en cas de maladie, la compensation du salaire de base dans la limite de cent vingt jours et, en cas d'accident, la compensation du salaire de base jusqu'à la guérison ou jusqu'à l'intervention d'une décision médicale concernant l'incapacité permanente ;
- en cas de décès consécutif à une maladie ou à un accident survenu au service du navire, le versement d'une indemnité de 60 000 € au conjoint du marin ou, à défaut, à ses ayants droit et le versement d'une indemnité de 15 000 € à chaque enfant à charge, âgé de moins de vingt et un ans, dans la limite de trois enfants ;
  - en cas de maternité de la femme navigante, la prise en charge des frais médicaux et d'hospitalisation correspondants et la compensation de son salaire de base pendant une durée de deux mois ;
  - en cas d'incapacité permanente consécutive à une maladie ou à un accident survenu au service du navire, le versement d'une rente viagère ou d'une indemnité proportionnelle à cette incapacité définies dans le contrat d'engagement ;
  - l'attribution d'une pension de vieillesse dont le niveau n'est pas inférieur, pour chaque année de service à la mer, pour une cessation d'activité à partir de l'âge de cinquante-cinq ans, à 1,5 % de la rémunération brute perçue chaque année par le marin ou, si la cessation a lieu à partir de l'âge de soixante ans, à 2 % de cette rémunération.

### TITRE III

#### DISPOSITIONS RELATIVES AUX CONTRÔLES ET SANCTIONS

##### Article 27

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

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

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

##### Article 28

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

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

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

Les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions visées au présent article. La peine encourue par les personnes morales est l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal.

##### Article 29

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

### TITRE IV

#### DISPOSITIONS DIVERSES

##### Article 30

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

- l'action de l'employeur ne peut être portée que devant les tribunaux de l'Etat sur le territoire duquel le navigant a son domicile ;
- l'employeur peut être attiré devant les tribunaux français, devant ceux de l'Etat où il a son domicile, ou devant le tribunal du lieu où se trouve ou se trouvait l'établissement qui a embauché le navigant.

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

Il ne peut être dérogé aux dispositions des deuxième et troisième alinéas que par des conventions attributives de juridiction postérieures à la naissance du différend ou qui permettent au navigant de saisir d'autres tribunaux que ceux indiqués aux deuxième et troisième alinéas.

### Article 31

Les navigants qui résident en France relèvent du régime spécial de sécurité sociale des marins dans les conditions définies à l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale.

Néanmoins, les navigants résidant en France et embarqués avant le 31 mars 1999 sur des navires battant pavillon étranger peuvent, sur leur demande, dès lors qu'ils sont employés à bord d'un navire relevant de la présente loi, continuer à bénéficier des assurances sociales auxquelles ils ont auparavant souscrit. Ces assurances devront garantir aux navigants les risques énumérés au III de l'article 26.

### Article 32

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

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

2° Après l'article 1<sup>er</sup>, il est inséré un article 1<sup>er</sup>-1 ainsi rédigé :

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

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

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

3° Après l'article 2, il est inséré un article 2-1 ainsi rédigé :

« *Art. 2-1.* – L'autorisation d'exploiter les jeux de hasard dans les casinos visés à l'article 1<sup>er</sup>-1 est accordée par arrêté du ministre chargé de l'intérieur à une personne morale qualifiée en matière d'exploitation de jeux de hasard ayant passé une convention avec l'armateur conforme à une convention type approuvée par décret en Conseil d'Etat.

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

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

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

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

### Article 33

Les casinos autorisés sur le fondement de l'article 1<sup>er</sup>-1 de la loi du 15 juin 1907 réglementant les jeux dans les casinos des stations balnéaires, thermales et climatiques et dans les casinos installés à bord des navires immatriculés au registre international français sont redevables :

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

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

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

- 10 % jusqu'à 58 000 € ;
- 15 % de 58 001 à 114 000 € ;
- 25 % de 114 001 à 338 000 € ;
- 35 % de 338 001 à 629 000 € ;
- 45 % de 629 001 à 1 048 000 € ;
- 55 % de 1 048 001 à 3 144 000 € ;
- 60 % de 3 144 001 à 5 240 000 € ;
- 65 % de 5 240 001 à 7 337 000 € ;
- 70 % de 7 337 001 à 9 433 000 € ;

– 80 % au-delà de 9 433 000 €.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 34

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

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

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

#### Article 35

Un rapport d'évaluation portant sur la mise en œuvre de la présente loi est établi chaque année par le Gouvernement et soumis au Conseil supérieur de la marine marchande et à la Commission nationale de l'emploi maritime. Un rapport de synthèse établi dans les mêmes conditions est présenté au Parlement tous les trois ans, et pour la première fois avant le 31 mars 2007.

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

Fait à Paris, le 3 mai 2005.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

*Le Premier ministre,*  
JEAN-PIERRE RAFFARIN

*Le ministre de l'intérieur,  
de la sécurité intérieure  
et des libertés locales,*  
DOMINIQUE DE VILLEPIN

*Le ministre de l'emploi, du travail  
et de la cohésion sociale,*  
JEAN-LOUIS BORLOO

*Le ministre des solidarités,  
de la santé et de la famille,*  
PHILIPPE DOUSTE-BLAZY

*Le garde des sceaux, ministre de la justice,*  
DOMINIQUE PERBEN

*Le ministre des affaires étrangères,*  
MICHEL BARNIER

*Le ministre de l'économie,  
des finances et de l'industrie,*  
THIERRY BRETON



*Le ministre de l'équipement, des transports,  
de l'aménagement du territoire,  
du tourisme et de la mer,*  
GILLES DE ROBIEN

*La ministre de l'outre-mer,*  
BRIGITTE GIRARDIN

*Le ministre délégué au budget  
et à la réforme budgétaire,  
porte-parole du Gouvernement,*  
JEAN-FRANÇOIS COPÉ

*Le ministre délégué aux relations du travail,*  
GÉRARD LARCHER

*La ministre déléguée aux affaires européennes,*  
CLAUDIE HAIGNERÉ

*Le secrétaire d'Etat  
aux transports et à la mer,*  
FRANÇOIS GOULARD

---

(1) Loi n° 2005-412.

– Travaux préparatoires :

*Sénat* :

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

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

Discussion et adoption le 11 décembre 2003.

*Assemblée nationale* :

Proposition de loi, adoptée par le Sénat.

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

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

Discussion et adoption le 23 mars 2005.

*Sénat* :

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

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

Discussion et adoption le 14 avril 2005.

– Conseil constitutionnel :

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