

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

186^e séance

Compte rendu intégral

3^e séance du mercredi 23 mars 2005

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. YVES BUR

1. **Création du Registre international français.** – Suite de la discussion d'une proposition de loi, adoptée par le Sénat (p. 2338).

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 2338)

Après l'article 5 (p. 2338)

Amendements identiques n^{os} 100 de M. Gaubert, 228 de M. Le Drian, 229 de M. Cocquempot, 230 de Mme Andrieux et 231 de Mme Oget : MM. Jean Gaubert, Jean-Yves Besselat, rapporteur de la commission des affaires économiques ; François Goulard, secrétaire d'État aux transports et à la mer. – Rejet.

Article 6 (p. 2338)

Amendement n^o 20 de M. Couanau : MM. René Couanau, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles. – Retrait.

Adoption de l'article 6.

Article 7 (p. 2338)

Amendements de suppression n^{os} 78 de M. Gaubert, 178 de M. Le Drian, 179 de M. Cocquempot, 180 de Mme Andrieux, 181 de Mme Oget et 279 de M. Liberti : MM. Jean Gaubert, Daniel Paul, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n^o 126 de M. Besselat : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article 7 modifié.

Article 8 (p. 2340)

Amendements de suppression n^{os} 79 de M. Gaubert, 183 de M. Le Drian, 184 de M. Cocquempot, 185 de Mme Andrieux, 186 de Mme Oget et 280 de M. Liberti : MM. Jean Gaubert, Daniel Paul, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n^o 44 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Jean Gaubert, Léonce Deprez, Daniel Paul. – Adoption.

Adoption de l'article 8 modifié.

Article 9 (p. 2341)

Amendements de suppression n^{os} 45 de la commission des affaires économiques, 80 de M. Gaubert, 188 de M. Le Drian, 189 de M. Cocquempot, 190 de Mme Andrieux, 191 de Mme Oget et 281 de M. Liberti : MM. le rapporteur, Jean Gaubert, Daniel Paul, le secrétaire d'État. – Adoption.

L'article 9 est supprimé.

Après l'article 9 (p. 2341)

Amendement n^o 152 de M. Gaubert : MM. Jean Gaubert, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Avant l'article 10 (p. 2342)

Les amendements n^{os} 1, 21 et 46 rectifié sont réservés jusqu'après l'article 28 ; les amendements n^{os} 2 et 12 sont réservés jusqu'après les amendements n^{os} 7 et 27.

Suspension et reprise de la séance (p. 2342)

Amendement n^o 7 de la commission des affaires culturelles, amendement n^o 296 rectifié de M. Kergueris, avec le sous-amendement n^o 297 rectifié du Gouvernement, amendements identiques n^{os} 101 de M. Gaubert, 233 de M. Le Drian, 234 de M. Cocquempot, 235 de Mme Andrieux et 236 de Mme Oget, et amendement n^o 27 de M. Liberti : M. le rapporteur pour avis. – Retrait de l'amendement n^o 7.

M. Aimé Kergueris, Mme Marylise Lebranchu, MM. Daniel Paul, le rapporteur, le rapporteur pour avis, le secrétaire d'État.

Sous-amendement n^o 298 de Mme Lebranchu à l'amendement n^o 296 rectifié : M. le secrétaire d'État, Mme Marylise Lebranchu. – Retrait du sous-amendement n^o 298 ; adoption du sous-amendement n^o 297 rectifié et de l'amendement n^o 296 rectifié modifié.

Les amendements identiques n^{os} 101, 233, 234, 235, 236 et 27 tombent.

Amendements identiques n^{os} 2 de la commission des affaires culturelles et 22 de M. Liberti (*précédemment réservés*) : M. le rapporteur pour avis. – Retrait de l'amendement n^o 2.

L'amendement n^o 22 tombe. – MM. Daniel Paul, le président.

Amendements identiques n^{os} 8 rectifié de la commission des affaires culturelles et 28 de M. Liberti : MM. le rapporteur pour avis, Daniel Paul, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendements identiques n^{os} 9 de la commission des affaires culturelles et 29 de M. Liberti : MM. le rapporteur pour avis, Daniel Paul, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Retrait de l'amendement n^o 9.

M. Daniel Paul. – Retrait de l'amendement n^o 29.

Article 10 (p. 2346)

Amendements identiques n^{os} 47 de la commission des affaires économiques, 84 de M. Gaubert, 254 de M. Le Drian, 255 de M. Cocquempot, 256 de Mme Andrieux, 257 de Mme Oget et 282 de M. Liberti : MM. le rapporteur, Jean Gaubert, Daniel Paul, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendements identiques n^{os} 85 de M. Gaubert, 259 rectifié de M. Le Drian, 260 rectifié de M. Cocquempot, 261 rectifié de Mme Andrieux, 262 rectifié de Mme Oget et 283 de M. Liberti : MM. Jean Gaubert, Daniel Paul, le secrétaire d'État, le secrétaire d'État. – Rejet.

Adoption de l'article 10 modifié.

Article 11 (p. 2347)

Amendement n^o 119 de M. Kergueris : MM. Aimé Kergueris, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n^o 48 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article 11 modifié.

Après l'article 11 (p. 2347)

Amendement n^o 154 de M. Gaubert : Mme Marylise Lebranchu, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Jean Gaubert. – Rejet.

Article 12 (p. 2347)

Amendements identiques n^{os} 92 de Mme Lebranchu et 284 rectifié de M. Liberti : Mme Marylise Lebranchu, MM. Daniel Paul, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n^o 49 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Mme Marylise Lebranchu.

Sous-amendement oral de Mme Lebranchu : M. Daniel Paul. – Rejet du sous-amendement oral ; adoption de l'amendement n^o 49 rectifié.

Adoption de l'article 12 modifié.

Article 13 (p. 2349)

Amendements de suppression n^{os} 88 de M. Gaubert, 193 de M. Le Drian, 194 de M. Cocquempot, 195 de Mme Andrieux, 196 de Mme Oget et 285 de M. Liberti : MM. Jean Gaubert, Daniel Paul, le rapporteur, le secrétaire d'État, Mme Marylise Lebranchu. – Rejet.

Amendement n^o 127 rectifié de M. Besselat : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article 13 modifié.

Article 14 (p. 2350)

Amendements de suppression n^{os} 89 de M. Gaubert, 198 de M. Le Drian, 199 de M. Cocquempot, 200 de Mme Andrieux, 201 de Mme Oget et 286 de M. Liberti : MM. Jean Gaubert, Daniel Paul, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendements identiques n^{os} 10 rectifié de la commission des affaires culturelles et 30 de M. Liberti : MM. le rapporteur pour avis, Daniel Paul, le rapporteur, le secrétaire d'État, Mme Marylise Lebranchu, M. Jean Gaubert.

Suspension et reprise de la séance (p. 2352)

MM. le secrétaire d'État. – Rejet, par scrutin, des amendements n^{os} 10 rectifié et 30.

Amendement n^o 128 de M. Besselat : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n^o 120 de M. Kergueris : M. Aimé Kergueris. – Retrait.

Amendement n^o 129 rectifié de M. Besselat : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article 14 modifié.

Article 15 (p. 2353)

Amendement n^o 93 de Mme Lebranchu : M. Jean Gaubert. – Retrait.

Amendement n^o 121 de M. Kergueris : MM. Aimé Kergueris, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n^o 51 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article 15 modifié.

Article 16 (p. 2353)

Amendement n^o 130 de M. Besselat : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n^o 131 de M. Besselat : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n^o 122 de M. Kergueris : MM. Aimé Kergueris, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n^o 52 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État ; – Adoption.

Amendements identiques n^{os} 94 de Mme Lebranchu et 287 de M. Liberti : Mme Marylise Lebranchu, MM. Daniel Paul, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Adoption de l'article 16 modifié.

Article 17 (p. 2354)

Amendements identiques n^{os} 11 de la commission des affaires culturelles et 31 rectifié de M. Liberti : MM. le rapporteur pour avis, Daniel Paul, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Adoption de l'article 17.

Article 18 (p. 2354)

Amendement n^o 147 de M. Gaubert : MM. Jean Gaubert, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n^o 148 de M. Gaubert : MM. Jean Gaubert, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n^o 132 rectifié de M. Besselat : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n^o 54 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article 18 modifié.

Article 19 (p. 2355)

Amendement n° 55 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Les amendements identiques n°s 90 de M. Gaubert, 208 de M. Le Drian, 209 de M. Cocquempot, 210 de Mme Andrieux, 211 de Mme Oget et 289 de M. François Liberti, ainsi que les amendements identiques n°s 12 de la commission des affaires culturelles, 32 de M. Liberti, 91 de M. Gaubert, 213 de M. Le Drian, 214 de M. Cocquempot, 215 de Mme Andrieux et 216 de Mme Oget tombent.

Adoption de l'article 19 modifié.

Article 20 (p. 2355)

Amendements identiques n°s 13 de la commission des affaires culturelles et 33 rectifié de M. Liberti : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 123 de M. Kergueris : M. Aimé Kergueris. – Retrait.

Adoption de l'article 20 modifié.

Article 21. – Adoption (p. 2355)

Après l'article 21 (p. 2356)

Amendement n° 153 de M. Gaubert : MM. Jean Gaubert, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 156 de M. Gaubert : MM. Jean Gaubert, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Article 22 (p. 2356)

Amendements identiques n°s 14 de la commission des affaires culturelles et 34 de M. Liberti, et amendement n° 56 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Retrait de l'amendement n° 14.

M. Daniel Paul. – Retrait de l'amendement n° 34.

M. François Brottes. – Adoption de l'amendement n° 56.

L'amendement n° 95 de Mme Lebranchu tombe.

Amendement n° 149 de M. Gaubert : MM. Jean Gaubert, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Adoption de l'article 22 modifié.

Article 23 (p. 2356)

Amendement n° 57 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendements identiques n°s 96 de Mme Lebranchu et 288 de M. Liberti : Mme Marylise Lebranchu, MM. Daniel Paul, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 58 rectifié de la commission des affaires économiques et amendements identiques n°s 35 deuxième rectification de M. Liberti et 15 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le rapporteur pour avis. – Retrait de l'amendement n° 15.

MM. Daniel Paul, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption de l'amendement n° 58 rectifié. L'amendement n° 35 deuxième rectification tombe.

Adoption de l'article 23 modifié.

Article 24 (p. 2357)

Amendement n° 133 rectifié de M. Besselat : M. le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 59 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article 24 modifié.

Article 25 (p. 2357)

Amendement n° 134 rectifié de M. Besselat : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 60 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 61 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 135 rectifié de M. Besselat : M. le secrétaire d'État. – Adoption.

L'amendement n° 125 de M. Kergueris est retiré.

Adoption de l'article 25 modifié.

Avant l'article 26 (p. 2358)

Amendement n° 62 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Article 26 (p. 2358)

Amendement n° 136 de M. Besselat : M. le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 137 de M. Besselat : M. le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article 26 modifié.

Après l'article 26 (p. 2358)

Amendements identiques n°s 98 de M. Gaubert, 203 de M. Le Drian, 204 de M. Cocquempot, 205 de Mme Andrieux et 206 de Mme Oget : Mme Marylise Lebranchu, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Article 27 (p. 2358)

Amendements identiques n°s 97 de M. Gaubert, 218 de M. Le Drian, 219 de M. Cocquempot, 220 de Mme Andrieux et 221 de Mme Oget : Mme Marylise Lebranchu, MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 63 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 64 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 65 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 138 rectifié de M. Besselat : M. le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 66 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article 27 modifié.

Article 28 (p. 2359)

Amendement n° 139 de M. Besselat : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article 28 modifié.

Avant l'article 10 (p. 2359)
(amendements précédemment réservés)

Amendements identiques n°s 1 de la commission des affaires culturelles et 21 de M. Liberti : M. le rapporteur pour avis. – Retrait de l'amendement n° 1.

M. Daniel Paul. – Retrait de l'amendement n° 21.

Amendement n° 46 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Article 29 (p. 2359)

Amendement n° 67 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 68 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article 29 modifié.

Après l'article 29 (p. 2360)

Amendement n° 69 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Article 30 (p. 2360)

Amendement n° 142 de M. Besselat : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 143 de M. Besselat : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

Amendement n° 144 de M. Besselat : M. le secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption de l'article 30 modifié.

Article 31 (p. 2360)

Amendement n° 290 deuxième rectification de M. Besselat : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

L'article 31 est ainsi rédigé.

Les amendements identiques n°s 76 de M. Gaubert, 239 de M. Le Drian, 240 de M. Cocquempot, 241 de Mme Andrieux et 242 de Mme Oglet tombent.

Mme Marylise Lebranchu, M. le secrétaire d'État.

Article 32. – Adoption (p. 2361)

Article 33 (p. 2361)

Le Sénat a supprimé cet article.

Article 34 (p. 2361)

Amendement n° 70 deuxième rectification de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Daniel Paul. – Adoption de l'amendement n° 70 troisième rectification, qui devient l'article 34.

Suspension et reprise de la séance (p. 2361)

SECONDE DÉLIBÉRATION (p. 2361)

Article 31 (p. 2361)

Amendement n° 1 du Gouvernement : MM. le secrétaire d'État, le rapporteur, Mme Marylise Lebranchu. – Adoption.

Adoption de l'article 31 modifié.

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 2362)

MM. Jean Gaubert,
Daniel Paul,
Aimé Kergueris.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 2363)

Adoption, par scrutin, de l'ensemble de la proposition de loi.

M. le secrétaire d'État.

2. Ordre du jour des prochaines séances (p. 2363).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTIE DE M. YVES BUR,
vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)

1

CRÉATION DU REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS

Suite de la discussion d'une proposition de loi adoptée par le Sénat

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la création du Registre international français (n^{os} 1287, 2039).

Discussion des articles *(suite)*

Après l'article 5

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi l'examen des articles et s'est arrêtée à l'amendement n^o 100 portant article additionnel après l'article 5.

Je suis saisi de cinq amendements identiques, n^{os} 100, 228, 229, 230 et 231.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour soutenir l'amendement n^o 100.

M. Jean Gaubert. Monsieur le président, la séance a été levée tout à l'heure sur le débat relatif à la formation des personnels maritimes. Des points de vue différents se sont exprimés.

Ce texte dont nous discutons et que combattent les groupes de l'opposition va-t-il favoriser l'emploi maritime ?

Nous souhaitons que l'on mette les choses au clair et que d'ici au 1^{er} janvier 2006 le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur le renforcement de la formation des gens de mer, et notamment sur l'avenir des écoles de la marine marchande. Des calculs ont été faits par les uns et par les autres et on a eu du mal à arriver aux 1 400 emplois annoncés hier.

M. le président. Je considère que les autres amendements ont été défendus.

La parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour donner l'avis de la commission sur ces cinq amendements identiques.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. L'article 34 de cette proposition de loi prévoit un rendez-vous politique début 2007 ; par ailleurs, la discussion du budget de la mer, en novembre de chaque année, permet à chaque parlementaire d'être informé de la situation de la flotte et des efforts accomplis pour la dynamiser, sur la base du texte que nous adopterons ce soir, du moins je l'espère.

Il n'est pas nécessaire de multiplier les rendez-vous. Nous sommes tous très vigilants et motivés. On pourra profiter de la discussion budgétaire pour faire le point sur l'emploi maritime.

Avis défavorable, même si nous sommes favorables au contrôle du Parlement. Pourquoi multiplier les interventions ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. François Goulard, secrétaire d'État aux transports et à la mer. Même avis.

M. Daniel Paul. Circulez, y a rien à voir !

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 100, 228, 229, 230 et 231.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

Article 6

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 20.

La parole est à M. René Couanau, pour le soutenir.

M. René Couanau, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales. Je retire cet amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n^o 20 est retiré.

Je mets aux voix l'article 6.

(L'article 6 est adopté.)

Article 7

M. le président. Je suis saisi de six amendements identiques, n^{os} 78, 178, 179, 180, 181 et 279, tendant à supprimer l'article 7.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour soutenir l'amendement n^o 78.

M. Jean Gaubert. L'article 7 concerne les sociétés de *manning*, qui s'occupent de location de main-d'œuvre. Je crois savoir qu'il est prévu, un peu plus loin dans le texte, de les interdire sur le territoire français. Mais même si tel est le cas, même si les marins européens ne peuvent pas être embauchés par le biais de ces sociétés, nous autorisons l'intervention de telles sociétés pour embaucher une main-d'œuvre complémentaire. Or cette main-d'œuvre « complé-

mentaire » risque bien de représenter 65 % à 75 % de la fiche d'effectifs du bateau et sans doute 70 % à 85 % de la totalité des marins embarqués !

Les marins embarqués seront certainement embauchés prioritairement par les sociétés de *manning*. Comme je le disais hier, on connaît l'aversion de certains patrons pour la gestion des personnels. Ces patrons n'hésiteront pas à recourir à ces sociétés, qui les libèrent d'une bonne part de leurs responsabilités par rapport à leurs salariés.

Nous sommes donc opposés à la présence sur le territoire de notre pays des sociétés de *manning* et, plus généralement, à tout recours à ces sociétés.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 279.

M. Daniel Paul. Par cet amendement, nous nous opposons avec la plus grande fermeté à la légalisation des sociétés de *manning*, véritables officines de marchands d'hommes qui iront recruter dans les pays en voie de développement des marins sous-payés qui se trouvent parfois dans une telle situation de détresse qu'ils doivent signer des reconnaissances de dette équivalant à plusieurs mois de salaire pour pouvoir embarquer. Hier, on a même évoqué ce cas de figure : on ne paie pas les premiers mois de salaire de façon à obliger les salariés à demeurer pendant tout le temps de l'embarquement.

On peut toujours dire que les conditions de travail sont conformes aux règles internationales. Mais, dans le domaine de la marine marchande, notamment, le niveau de ces règles est extrêmement bas.

Les armateurs disposent ainsi de moyens de pression démesurés, qui ruinent toute notion d'équilibre contractuel, qui rendent vaine toute référence à des accords collectifs ou aux droits syndicaux.

En outre, la pratique illégale de la location de main-d'œuvre fait obstacle à l'établissement d'un lien contractuel direct entre l'armateur et les navigants, seule garantie d'une responsabilisation de l'armateur, notamment en matière de licenciement.

Au moment où l'actualité a mis sur le devant de la scène une directive à présent célèbre, qui introduit le principe du pays d'origine et non plus du pays ou navire où s'effectue la prestation, un tel texte – qui sera sans doute voté cette nuit – fait malheureusement figure de précurseur.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces six amendements de suppression ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable. Nous sommes évidemment tous d'accord pour que ces sociétés de *manning* ne puissent pas s'installer en France et gérer l'embauche de marins français, le secrétaire d'État l'a rappelé hier. Mais il serait hypocrite de nier les réalités du monde. Cette proposition de loi encadre les sociétés de *manning* et permet de vérifier leur conformité aux normes internationales.

Monsieur Paul, vous avez tort de nier l'existence de ces normes, notamment les références ITF, auxquelles adhèrent les syndicats français, comme la CGT et la CFDT.

M. Daniel Paul. Non !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. En matière de salaires et de protection sociale, le texte qui nous est proposé est le plus protecteur des pavillons *bis* européens. Nous en reparlerons tout à l'heure et nous précisons de façon très

strictes conditions dans lesquelles nous acceptons que les marins non communautaires soient embauchés par ces sociétés de *manning*.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Il faut rappeler qu'un armateur français ou européen peut toujours choisir le pavillon de n'importe quel pays, parfois exonéré de toute contrainte. Nous préférons, et je pense que vous préférez, qu'il choisisse un pavillon français.

Le *manning* et les entreprises de travail maritime existent, c'est un fait. Le tableau est beaucoup plus contrasté que celui que vous avez brossé, monsieur Paul. Il y a des pays où ces entreprises sont sérieuses, avec des équipages de qualité, d'autres où l'on est plus proche de ce que vous avez dit.

M. Daniel Paul. Et je suis au-dessous de la réalité !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Les équipages du tiers monde peuvent être d'un très bon niveau et ne sont pas forcément sous-payés et maltraités.

M. Daniel Paul. Je n'ai pas dit cela !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Comme toutes les réalités, celles du monde maritime sont souvent plus complexes que les tableaux sommaires qu'on peut en dresser.

Toujours est-il que nous souhaitons instituer un minimum de règles là où existent certaines pratiques.

Voilà pourquoi nous sommes défavorables à ces amendements de suppression.

M. le président. La parole est à M. Jean Gaubert.

M. Jean Gaubert. Le recours à ces sociétés a déjà suscité de nombreux débats entre nous, en commission et à l'extérieur de l'hémicycle.

Je comprends les arguments de M. le secrétaire d'État, mais je ne les trouve pas convaincants. Qu'est-ce qui empêche les armateurs d'embaucher directement le personnel nécessaire pour faire fonctionner leur bateau ? C'est la vraie question.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Ce serait la négation du RIF !

M. Jean Gaubert. Vous voulez faire un pavillon français qui n'aura de français que le nom et qui aura épousé tous les travers de la planète ! Nous ne pouvons plus nous entendre.

Vous nous dites que ce n'est pas très bon pour les navigants européens, et qu'il faut interdire leur embauche par ces sociétés. Mais vous dites aussi qu'elles constituent une réalité, qu'il faut admettre à l'extérieur.

Vous niez ainsi le fait que certaines règles s'imposent à la France, notamment celles qui sont issues du traité de Nice et qui font que tous les salariés doivent avoir les mêmes conditions de travail que les Français quand ils sont embauchés régulièrement.

En autorisant le recours à ces sociétés de *manning*, vous laissez se créer une catégorie de sous-salariés, de sous-employés. J'ai utilisé hier l'expression de « négriers ». Je veux bien admettre que certaines de ces sociétés soient sérieuses. Mais je sais aussi que lorsque les armateurs lanceront des appels d'offres pour trouver le personnel dont ils auront besoin, ils se préoccuperont peu de connaître le statut réel des personnes qui les intéresseront. Ils se demanderont

plutôt : à combien faire transporter ma cargaison ? Et ils retiendront plus généralement la plus basse des propositions. Je suis prêt à ce qu'on en reparle dans quelques années !

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 78, 178, 179, 180, 181 et 279.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 126.

La parole est à M. Jean-Yves Besselat, pour le soutenir.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 126.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 7, modifié par l'amendement n^o 126.

(L'article 7, ainsi modifié, est adopté.)

Article 8

M. le président. Je suis saisi de six amendements identiques, n^{os} 79, 183, 184, 185, 186 et 280, visant à la suppression de l'article 8.

M. le président. La parole est à M. Jean Gaubert, pour soutenir l'amendement n^o 79.

M. Jean Gaubert. Chacun sait que certaines sociétés sont basées dans des pays de non-droit. On ne peut fermer les yeux et permettre que les formes d'illégalité qu'elles pratiquent soient également exercées en France. Notre honneur est d'interdire à ces sociétés peu recommandables – dans le milieu de la mer, les flibustiers n'ont jamais vraiment disparu – de travailler sur ces portions de territoire français que sont les bateaux battant pavillon français.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n^o 280.

M. Daniel Paul. En cohérence avec notre amendement précédent, nous ne pouvons que renouveler l'expression de notre hostilité à la légalisation de la location de main-d'œuvre. En outre, l'article 8 prévoit que l'entreprise de travail maritime devra s'engager à respecter les dispositions de la convention n^o 179 de l'Organisation internationale du travail sur le recrutement et le placement des gens de mer. Si c'est ce que vous qualifiez de « socle social » de votre proposition de loi, ce socle est placé singulièrement bas, convenez-en. À nos yeux, une telle disposition est très insuffisante. Vous avez su tendre aux armateurs – peut-être ont-ils cherché à l'obtenir – une oreille attentive, eux qui considèrent que le pavillon *bis*, conçu dans le cadre de la course au moindre coût, est devenu trop cher et trop protecteur.

Votre projet va légaliser la présence sur les bateaux battant pavillon français d'un pourcentage de marins non français – dont la présence constitue, il est vrai, une réalité depuis plusieurs années. Étant issu d'une famille de marins, je puis vous assurer que nombre d'entre eux doivent se retourner dans leur tombe.

La commission s'apprête à défendre un amendement n^o 44 ainsi rédigé : « Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément, ou lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un État où la convention n^o 179 de l'Organisation internationale du travail ne s'applique pas, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences. »

Nous considérons pour notre part que, si une entreprise de travail maritime a choisi de s'établir dans un pays qui ne respecte pas la convention n^o 179 – et il existera toujours de tels pays –, il ne faut pas traiter avec cette compagnie. C'est le seul moyen dont nous disposons pour éviter que les entreprises de travail maritime ne se livrent à tous les abus. À défaut, celles-ci tenteront toujours de prouver qu'elles respectent les normes internationales, même si les pays auxquels elles sont rattachées ne sont pas signataires de la convention. La seule preuve acceptable, c'est la signature apposée au bas de la convention en question par l'État concerné et par l'entreprise de travail maritime elle-même. L'amendement que propose la commission ne procure aucune garantie de ce type.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. L'avis de la commission est défavorable sur ces six amendements de suppression. Je n'en vois pas l'intérêt, puisque nous sommes tous d'accord sur le fait que des sociétés de *manning* ne doivent pas travailler en France. Ces amendements sont donc sans objet.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. M. Gaubert et M. Paul sont deux moralistes auxquels je rends hommage, mais, si légaliser le *manning* avec ce texte constitue un crime, nous en sommes tous complices. Vous-mêmes avez toléré le pavillon Kerguelen qui admettait le *manning* sans aucun contrôle, sans aucune de ces garanties minimales que le texte propose d'instaurer.

Mme Marylise Lebranchu. C'est vrai !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Nous allons en outre examiner un statut protecteur des marins non européens. Ne vous est-il jamais venu à l'esprit de les en doter à l'époque du Kerguelen ? Il semble que cela vous ait échappé. Vous êtes donc assez mal placés pour nous donner des leçons (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 79, 183, 184, 185, 186 et 280.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 44 de la commission.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Le pavillon TAAF constituait un état de droit loin d'être satisfaisant. L'amendement n^o 44 a pour objectif de protéger les marins des pays du tiers monde ou de pays situés hors de l'Union européenne, en obligeant les armateurs à vérifier que les entreprises de travail maritime respectent les exigences de l'OIT. Selon certains, les normes ITF ou de l'OIT seraient insuffisantes. Je rappelle tout de même qu'à l'OIT, la France a la réputation d'être le pays le plus exigeant au monde sur le plan social. Certes, on ne fait pas avancer le monde en deux minutes, mais je pense que les normes de l'OIT constituent aujourd'hui la meilleure, en tout cas la seule garantie dans

un système en déshérence, que chacun avait accepté sans broncher jusqu'à présent. Je ne dis pas que cet amendement est suffisant. Sans doute faudra-t-il, lorsque nous ferons le point début 2007, vérifier l'état de la situation, mais cet amendement constitue d'ores et déjà une avancée en termes de protection des marins.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. La parole est à M. Jean Gaubert.

M. Jean Gaubert. Je voudrais rappeler quelques éléments chronologiques. Certes, monsieur le ministre, nous n'avons pas modifié le pavillon Kerguelen, mais il ne faudrait pas que vous laissiez entendre que nous en sommes les inventeurs. Le pavillon Kerguelen a été créé en 1987 par un secrétaire d'État à la mer de vos amis, M. Guelléc, et c'est encore votre majorité qui lui a apporté quelques modifications en 1996. Je comprends que vous soyez parfois tenté de répondre vertement à l'opposition rien que pour réveiller votre majorité et lui faire plaisir, mais il ne faut pas pour autant raconter n'importe quoi.

Pour en revenir à l'amendement n° 44, qui constitue également une déclaration d'intention, franchement, quand vous dites que « l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences », comment vérifier que l'armateur s'est assuré du respect des exigences de l'OIT ? Croyez-vous avoir affaire à des enfants de cœur ? D'autres moyens de contrôle sont nécessaires pour protéger des salariés qui, s'ils ne sont pas français, travailleront néanmoins sur notre territoire et ne doivent pas faire l'objet de dérogations à notre droit du travail.

M. le président. La parole est à M. Léonce Deprez.

M. Léonce Deprez. Monsieur Gaubert, vous avez parlé tout à l'heure de réveiller la majorité. Je vous rassure, celle-ci n'est pas endormie. Si elle se tait, c'est qu'elle considère qu'il n'y a pas lieu de perdre du temps à répéter les arguments déjà maintes fois exposés par M. le ministre et M. le rapporteur.

Si nous soutenons ce projet, c'est précisément parce que nous connaissons la situation actuelle. Nous voyons où en est la vie maritime en France, où en sont les entreprises maritimes. Nous avons assisté à la chute subie depuis des années, aussi bien en nombre de navires qu'en marins, et avons la volonté de sortir de cette situation, de remonter la pente. Cela ne va pas se faire d'un seul coup, mais par étapes. La proposition qui nous est soumise ne constitue que l'une de ces étapes, mais elle est essentielle.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Il y a quelques années, nous nous interrogeons pour savoir pourquoi des compagnies pétrolières avaient été amenées à recourir aux services de navires qui n'étaient pas aux normes. On nous a expliqué que ces compagnies – qu'elles soient européennes, comme Total, ou d'autres régions du monde, comme Exxon – faisaient confiance aux organismes de contrôle chargés de vérifier si le navire était en état de naviguer. Le dernier exemple en date, l'*Erika*, bénéficiait de tous les certificats possibles et imaginables.

Vous voulez aujourd'hui que l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime respecte les exigences de l'OIT, même si son pays n'adhère pas aux conventions correspondantes. Mais peut-on faire confiance à l'armateur quand on sait que les brevets de capitaine se vendent

sur le marché international ? Pourquoi n'en serait-il pas de même des certificats de bonne conduite des sociétés de *manning* ? La seule façon d'éviter ces nouvelles dérives, c'est de s'assurer que le pays dans lequel se trouve l'entreprise a signé les conventions de l'OIT. S'il les a signées, on n'a pas à mettre la parole d'un État en doute, encore que... Mais si tel n'est pas le cas, nous ne devons pas traiter avec elle. En outre, cette position est la seule de nature à faire pression sur les pays non signataires pour les amener à adhérer à ces normes internationales.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 44.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 8, modifié par l'amendement n° 44.

(L'article 8, ainsi modifié, est adopté.)

Article 9

M. le président. Je suis saisi de sept amendements, n°s 45, 80, 188 à 191, et 281, tendant à supprimer l'article.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 45.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Cet amendement a pour objet, conformément aux décisions de la médiation animée par Bernard Scemama, de supprimer la possibilité de créer des entreprises de travail maritime en France. C'est un point sur lequel nous sommes tous d'accord.

M. le président. La parole est à M. Jean Gaubert, pour soutenir les amendements n°s 80 et 188 à 191.

M. Jean Gaubert. Voilà au moins un sujet sur lequel nous sommes d'accord, même si nous aurions souhaité aller beaucoup plus loin.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 281.

M. Daniel Paul. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Le Gouvernement est bien sûr favorable à ces amendements.

M. Gaubert m'a demandé qui vérifiait les contrôles que l'armateur doit faire sur les entreprises de travail maritime. C'est tout simplement l'inspection du travail maritime qui est compétente pour les navires sous RIF. C'est un apport du texte auquel vous n'aviez pas pensé pendant dix ans en maintenant le régime Kerguelen.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 45, 80, 188 à 191, et 281.

(Ces amendements sont adoptés.)

M. le président. En conséquence, l'article 9 est supprimé.

Je constate que le vote a été acquis à l'unanimité.

Après l'article 9

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 152.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour le soutenir.

M. Jean Gaubert. Cet amendement pourrait paraître superfétatoire à certains, mais nous sommes nombreux à savoir que l'utilisation des méthodes modernes n'a pas

de limites. C'est pourquoi il nous paraît utile de préciser que la mise à disposition de personnels ne peut pas faire l'objet d'enchères inversées. Cette pratique, qui tend à se développer dans le secteur maritime notamment, a en effet pour conséquence de tirer vers le bas le statut et le traitement social des salariés. Nous souhaiterions donc qu'elle s'arrête aux portes de notre territoire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Défavorable, car une telle disposition serait impossible à mettre en œuvre.

Mme Marylise Lebranchu. Pourquoi ?

M. le président. La parole est à M. Jean Gaubert.

M. Jean Gaubert. C'est une question qui se pose aussi pour la grande distribution. La réponse de M. le secrétaire d'État laisse supposer que l'interdiction que nous proposons serait impossible à mettre en œuvre d'une façon générale. Ce sont bien nos armateurs qui organiseraient ces enchères sur le territoire français et je ne vois pas en quoi une telle disposition serait impossible à mettre en œuvre. Dites plutôt, monsieur le secrétaire d'État, que vous n'avez pas la volonté de la mettre en œuvre, ce qui est très différent.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 152.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Les amendements n°s 1, 21 et 46 rectifié portant sur l'intitulé du titre II sont réservés jusqu'après l'article 28.

Les amendements n°s 2 et 22 tendant à créer une nouvelle section sont réservés jusqu'après les amendements n°s 7 et 27.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-deux heures cinq, est reprise à vingt-deux heures quinze.)

M. le président. La séance est reprise.

Avant l'article 10

M. le président. Je suis saisi de huit amendements n°s 7, 296 rectifié, 101, 233, 234, 235, 236 et 27, portant articles additionnels avant l'article 10 et pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 296 rectifié fait l'objet d'un sous-amendement n° 297 rectifié.

Les amendements n°s 101, 233, 234, 235 et 236 sont identiques.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour présenter l'amendement n° 7.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Cet amendement, adopté par la commission des affaires culturelles ainsi que par la commission des affaires économiques, constitue le deuxième pilier de nos propositions pour améliorer la compétitivité de nos entreprises et donc l'emploi.

Je n'insisterai pas sur la différence de coût des marins de nos armements par rapport à ceux des autres armements. Je précise qu'il s'agit de l'ensemble de la flotte et non des seuls navires battant pavillon RIF. Pour illustrer ces différences de coût, je citerai quelques chiffres concernant les compagnies de *ferries* naviguant sur la Manche. Pour un salaire net de 100 euros perçu par le navigant, le coût supporté par l'armateur français est de 163 euros ; pour un armateur de Grande-Bretagne sous statut national, il est de 118 euros, mais sous statut *offshore* il tombe à 106 euros ; pour le Danemark, sous Registre international, il est de 100 euros, comme pour l'Italie ; comme vous le savez, Corsica Ferries navigue dans la Manche.

Nous sommes tous d'accord sur un point : si nous voulons encourager l'emploi, il faut améliorer la compétitivité de nos armements, de tous nos armements sous pavillon national, et non des seuls armements sous pavillon *bis*. Tel est l'objet de cet amendement.

Cet amendement vise donc à instituer une exonération totale des charges sociales patronales, que l'on appelle vulgairement et improprement les charges ENIM, Établissement national des invalides de la marine, et les charges non ENIM, les charges ENIM correspondant à l'ensemble des charges à l'exception des cotisations ASSEDIC et allocations familiales. Nous avons souhaité introduire cette disposition générale et très attendue dans la proposition de loi relative à la création du RIF, ce que la commission des affaires économiques a accepté.

On nous a fait observer que transformer le remboursement des charges non ENIM en exonération pure et simple entraînerait des difficultés, notamment d'ordre financier. Sur l'impact financier de cette mesure, nous n'avons pas réussi à y voir très clair, mais toujours est-il que cette mesure correspond pour nous à un certain équilibre : d'un côté on allège les charges des armements, de l'autre on s'efforce d'imposer l'embauche d'un pourcentage aussi élevé que possible, à savoir 35 %, de marins français. J'appelle votre attention sur l'importance d'un tel équilibre.

L'exonération des charges non ENIM risquant d'entraîner quelques complications, nous sommes parvenus à un accord avec M. le secrétaire d'État, que je remercie, accord qui s'est traduit par l'amendement n° 296 rectifié. Je consens bien volontiers à retirer l'amendement n° 7 au profit de cet amendement n° 296 rectifié qui prend acte de l'accord intervenu avec le secrétaire d'État.

M. le président. L'amendement n° 7 est retiré.

La parole est à M. Aimé Kergueris, pour soutenir l'amendement n° 296 rectifié.

M. Aimé Kergueris. Monsieur le président, le rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles a pratiquement tout dit sur cet amendement issu d'un accord avec le Gouvernement. Mais je voudrais insister sur l'importance de cet amendement, qui concerne la marine marchande dans son ensemble, pour les armateurs de *ferries* qui, eux aussi, sont en concurrence avec des sociétés étrangères.

Cet amendement a une place importante dans le texte que nous allons voter et je demande à mes collègues de l'approuver.

M. le président. La parole est à Mme Marylise Lebranchu, pour soutenir l'amendement n° 101.

Mme Marylise Lebranchu. Monsieur le président, j'évoquerai également le sous-amendement n° 298 que j'ai déposé sur l'amendement n° 296 rectifié.

Je voudrais indiquer à M. Couanau et à M. Kergueris que nous sommes parfaitement d'accord avec l'esprit de leurs propositions, même après les modifications souhaitées par le secrétaire d'État et par le ministre délégué au budget. Les armateurs de navires français qui transportent des passagers et dont l'équipage est à 100 % français souffrent en effet d'une importante distorsion de concurrence. Nous devons donc essayer de pallier cette distorsion de concurrence qui représente une moyenne annuelle de 20 millions d'euros de cotisations. Il n'y a plus beaucoup de ferries français : il était temps de s'occuper de cette question, même si cela risque de poser un autre problème, d'ordre technique, lors du passage de l'ancien au nouveau régime.

En revanche, il me semble important de poursuivre dans la voie de l'équilibre recherché par le rapporteur pour avis. Je ne reviens pas sur la taxe au tonnage, mais je vous rappelle mon opposition à ce texte. Il me semble choquant d'abandonner l'équilibre cher à la commission des affaires culturelles.

L'armateur d'un navire transportant des passagers et employant 100 % de marins français, ce qui représente plusieurs centaines de marins et de navigants, qui sont aussi français et régis par des règles sociales protectrices, bénéficiera de la même exonération que l'armateur d'un navire dépendant du RIF. Il n'est pas normal d'engranger tous les avantages sans contrepartie pour l'emploi en France. Autant je me réjouis de la disposition contenue dans l'amendement, autant je trouve injuste que des armateurs qui, sans pourtant y être obligés, font l'effort de naviguer avec un équipage 100 % français bénéficiant d'une protection sociale extrêmement favorable par rapport aux autres – je pense à P & O – soient soumis au même régime que les autres. Je suis déçue que nous devions renoncer à l'équilibre.

Pour corriger cela et retrouver l'équilibre perdu, et pour remorquer le bateau de M. Couanau qui est un peu à la dérive, je vous propose de limiter cette exonération en ajoutant à l'article L. 43-1 du code des pensions et retraites des marins français, après les mots : « pour les équipages qu'elles emploient », les mots : « et qui se voient appliquer la législation sociale française ». Ainsi, l'effort important que les comptes sociaux et fiscaux français devront fournir sera réservé aux seuls armateurs qui font l'effort d'appliquer à leurs personnels la législation sociale française.

Je vous rappelle une fois encore, même si cela vous agace, que lorsqu'on crée une exonération fiscale ou sociale, on en fait porter la charge à tous les autres contributeurs. Pour ce type d'exonération, même si tout le monde accepte d'en supporter la charge, l'État doit exiger une contrepartie, qui est que le personnel doit être soumis à la législation sociale française.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 27.

M. Daniel Paul. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Monsieur le président, je suis favorable à l'amendement n° 296 rectifié, cosigné par MM. Kergueris, Besselat, Mme Tanguy et MM. Lefranc et Couanau.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Comme je l'ai indiqué, monsieur le président, j'ai retiré l'amendement n° 7 de la commission des affaires culturelles au profit de l'amendement n° 296 rectifié, qui instaure l'exonération des charges sociales patronales.

Par ailleurs, je suis favorable au sous-amendement n° 297 rectifié du Gouvernement, qui vise à ce que « le budget de l'État compense la mesure ainsi prévue par abondement de la subvention d'équilibre à l'ENIM », ce qui me semble une excellente disposition.

Je ne remercie pas Mme Lebranchu de sa remarque sur mon bateau qui partirait à la dérive, mais je lui indique qu'elle a ainsi fourni des munitions à M. le secrétaire d'État, qui m'a soufflé à l'oreille qu'on n'était jamais trahi que par les siens !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Monsieur le président, je tiens à opposer un démenti immédiat : avec son humour bien connu, c'est René Couanau lui-même qui est l'auteur de cette remarque amusante !

L'amendement présenté par MM. Kergueris, Besselat, Mme Tanguy, MM. Lefranc et Couanau est le fruit d'un travail en commun entre ces parlementaires et le Gouvernement sur un sujet qui nous occupait depuis plusieurs mois. Nous avons pu mesurer que le système de remboursement des charges sociales avait des inconvénients. D'abord, parce que la loi de finances est annuelle, ce qui veut dire que les discussions sont renouvelées chaque année. Ensuite, parce que, pour les entreprises d'armement maritime françaises, il y avait une absence de prévisibilité, de certitude, qui était dommageable. Par conséquent, depuis quelques mois, nous travaillons à mettre en place un système d'exonération.

Ce sera chose faite ce soir, mesdames, messieurs les députés, si vous adoptez l'amendement, et nous ne pouvons que nous en réjouir.

À cette occasion, je voudrais rendre hommage à un certain nombre de parlementaires, dont les signataires de cet amendement, qui, de manière très constante, œuvrent au bénéfice de la marine marchande française depuis souvent de très longues années. Si nous pouvons progresser en matière de soutien à la flotte de commerce française, c'est notamment grâce à leur persévérance dans ce travail au profit de la marine marchande.

Le sous-amendement n° 297 rectifié du Gouvernement, excellemment présenté par M. René Couanau, vise en effet à garantir que l'ENIM bénéficiera d'une compensation versée par le budget de l'État pour que cet établissement public ne voie pas ses comptes déséquilibrés du fait de l'exonération qui va être décidée.

Monsieur le président, j'ai donc exprimé l'avis favorable du Gouvernement sur l'amendement n° 296 rectifié.

Sur le sous-amendement de Mme Lebranchu,...

M. le président. Monsieur le ministre, pour la clarté des débats, je vais lire le sous-amendement n° 298 de Mme Lebranchu à l'amendement n° 296 rectifié. Il prévoit, après les mots « qu'elles emploient », d'insérer les mots « et qui se voient appliquer la législation sociale française ».

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Je souscris à l'esprit de ce sous-amendement, mais il est tout à fait inutile puisqu'il n'échappe à personne que l'armateur ne paie de cotisations ENIM que pour des marins français

soumis à la législation sociale française. (« *Eh oui !* » sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)

Je pense que la bataille navale continue ! (*Sourires.*)

Mme Marylise Lebranchu. Nous retirons notre sous-amendement !

M. le président. Le sous-amendement n° 298 est retiré.

Je mets aux voix le sous-amendement n° 297 rectifié.

(*Le sous-amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 296 rectifié, modifié par le sous-amendement n° 297 rectifié.

(*L'amendement, ainsi modifié, est adopté.*)

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. À l'unanimité.

M. Jean Gaubert. Bien sûr, ce sont de bonnes dispositions !

M. le président. Les amendements identiques n°s 101, 233, 234, 235, 236 et 27 tombent.

Nous en revenons aux amendements identiques n°s 2 et 22, précédemment réservés.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour présenter l'amendement n° 2.

C'est un amendement de structuration du texte ?...

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Je le retire.

M. le président. L'amendement n° 2 est retiré.

L'amendement n° 22 de M. Daniel Paul tombe.

M. Daniel Paul. Pourquoi, monsieur le président ?

M. le président. Il tombe en raison du rejet d'un de vos amendements, monsieur Paul.

Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 8 rectifié et 28.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour présenter l'amendement n° 8 rectifié.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Cet amendement a pour but de préciser que « les navigants français et ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen servant sur les navires immatriculés sous Registre international français sont soumis aux dispositions de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, aux dispositions du code du travail applicables aux marins et aux conventions et accords collectifs régissant l'emploi des navigants sur les navires battant pavillon français conclus sur le fondement du code du travail ou de la loi du 13 décembre 1926. »

Cet amendement donne une base législative à ce qui nous semblait résulter de la concertation tripartite qui a eu lieu entre vos services, monsieur le ministre, les armateurs et l'intersyndicale. Il nous semblait qu'un engagement avait été pris par les armateurs d'appliquer aux navigants français embauchés sur des navires immatriculés au RIF les dispositions qui leur sont actuellement applicables lorsqu'ils servent sur un navire français.

Je ne suis pas sans comprendre que cela puisse poser quelques problèmes juridiques, mais nous tenions à ce que ce principe soit affirmé dans la loi. Je vous demande donc d'adopter cet amendement.

M. le président. Monsieur Paul, souhaitez-vous ajouter quelque chose sur votre amendement n° 28 ?

M. Daniel Paul. Non, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Cet amendement a été rejeté par la commission des affaires économiques, et je voudrais expliquer pourquoi de façon à éclairer l'Assemblée.

Évidemment, les navigants résidant en France seront soumis à la loi française. C'est clair.

Ensuite, les navigants étrangers et extra-communautaires seront soumis à la loi choisie par les parties, comme cela est prévu par l'article 11, conformément à la convention de Rome. Par exemple, un navigant philippin a légitimement le droit de demander que son contrat soit soumis à la loi philippine. Il s'agit en effet d'une question de sécurité juridique.

Reste effectivement le cas – M. Couanau l'évoque dans son amendement – des navigants communautaires et des marins français qui ne résident pas en France, pour lesquels l'amendement de M. Couanau prévoit l'application de la loi française. La commission y est défavorable. En effet, s'agissant du navigant communautaire, nous estimons qu'il n'est pas légitime de lui imposer la loi française au même titre qu'à un marin extra-communautaire. Rien n'autorise la France à soustraire ce navigant à la loi de son pays. Probablement, ce marin, qui est français mais qui n'est pas domicilié sur le territoire français, ne désire pas être soumis à la loi française, qu'il ne connaît pas forcément.

Pour toutes ces raisons, il n'est pas utile d'adopter cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Je suis également défavorable à cet amendement. En réalité, c'est assez simple.

Notre droit est fondé exclusivement sur un critère de résidence, qui satisfait les parties pour une raison très simple : un Français peut toujours choisir d'être résident français, c'est lui qui opte pour la résidence en France. Du coup, s'il souhaite avoir le statut de marin français, cela relève de sa décision. C'est le droit existant et le droit constant en la matière. Un Français qui a choisi d'être non résident l'a fait librement. Voilà la situation juridique actuelle et nous ne voyons pas l'utilité d'introduire une rupture qui serait assez lourde de conséquences et dont nous n'avons pas évalué tous les effets.

Encore une fois, pour un Français, choisir de ne pas être résident est vraiment un choix souverain. Un marin français peut toujours choisir la résidence en France.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. C'est l'occasion de jeter un coup de projecteur sur les situations que l'on va rencontrer à bord des navires.

Vous allez avoir une catégorie de marins extra-communautaires qui vont relever, si je comprends bien, du droit applicable au contrat de travail qu'ils auront passé avec la société de *manning* ou de travail maritime étrangère.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Plus la loi !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Oui, mais ils auront quand même un statut particulier, contractuel.

Deuxièmement, vous aurez des marins communautaires – je songe aux marins polonais, par exemple – qui relèveront, si j'ai bien compris, du droit général communautaire ; avec quoi ? Leur régime d'origine ? Celui du bateau sur lequel ils travaillent ?

Troisièmement, nous aurons les marins français résidant en France soumis au code du travail maritime et à la loi française.

Et nous aurions maintenant une quatrième catégorie de Français ne résidant pas en France, bénéficiant d'ailleurs des exonérations fiscales que nous avons adoptées,...

Mme Marylise Lebranchu. Oui.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. ... et qui relèveraient d'un autre statut.

Cela n'est pas d'une lisibilité limpide, mais on va sûrement m'expliquer qu'il y a des solutions !

Notre amendement était destiné à appeler l'attention sur ce point, et il était simple : il appliquait aux navigants français et ressortissants de l'Union européenne les dispositions législatives s'appliquant sur un navire !

Je ne crois pas que la réponse de M. le rapporteur portait exactement sur ce sujet-là ; je n'ai pas bien compris.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Juridiquement, ce n'est pas possible. C'est ce que j'ai dit.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Il me semble qu'il y a là un véritable problème juridique qui n'est pas réglé par la loi, qui n'est réglé par rien du tout !

M. Daniel Paul. Absolument !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Nous entendions essayer de le régler avec cet amendement n° 8 rectifié.

M. le président. La parole est à Mme Marylise Lebranchu.

Mme Marylise Lebranchu. Jean Gaubert dit : c'est Babel, douze marins, douze langues, douze statuts !

Honnêtement, je me pose la même question. Je ne comprends pas cette nouvelle catégorie. Je n'ai pas compris la réponse, mais j'imagine qu'elle était juridiquement argumentée. Je reste persuadée que sur un morceau du territoire français qui est un navire, la multiplication des contrats de travail de bases juridiques différentes, de bases sociales différentes et se rattachant à différents pays est un vrai problème. Nous verrons d'ailleurs ce qu'en dira le Conseil constitutionnel, car il sera tout de même intéressant de lui soumettre ce cas extraordinaire.

Mais quand, en plus, on nous dit qu'il y aura des contrats de travail différents pour les Français, en nous expliquant qu'ils ont fait un choix, là, je ne comprends plus rien du tout !

Nous devrions reporter cette partie du texte à la fin de la discussion pour nous donner le temps de réfléchir.

Très honnêtement, cinq, six, sept, huit, neuf droits du travail sur le même bateau avec un esprit de cohésion entre les personnes, un lien suffisant pour que le bateau soit bien conduit et les opérations bien menées : j'ai de réels doutes juridiques, sociaux et d'opportunité !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Je crois qu'on a les doutes qu'on veut bien avoir : il n'y a rien de changé par rapport au droit existant.

Le droit existant est fondé exclusivement sur un critère de résidence. Ce critère de résidence a été validé en droit communautaire. Il est donc solide, il a été validé à propos de pavillons *bis* d'autres pays européens. En effet, nous avons des situations différentes suivant les nationalités et suivant les résidences.

Je fais remarquer à M. Couanau que, par rapport à la situation actuelle, la seule différence introduite par notre texte, c'est une protection sociale aujourd'hui inexistante pour les marins non communautaires. Pour être précis, un marin polonais qui choisit de résider en France se verra appliquer le droit maritime français. C'est extrêmement simple. C'est un critère de résidence. Évidemment, le droit varie suivant la résidence, mais c'est aujourd'hui le cas pour tous les pavillons *bis* et pour notre pavillon TAAF, autrement appelé Kerguelen.

Il n'y a donc pas d'innovation juridique et il y a un critère simple validé en droit européen.

Je suis donc défavorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n° 8 rectifié et 28.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 9 et 29.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 9.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Cet amendement entend répondre à une inquiétude qui s'est exprimée. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez dit cet après-midi que, si le Registre international français est adopté, le pavillon Kerguelen disparaîtra de lui-même.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Ce sera bien le cas.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Cependant, des équipages servent actuellement sur quatre-vingt-dix-sept navires immatriculés sous pavillon Kerguelen. Nous souhaitons que les dispositions conventionnelles ou contractuelles qui ont été conclues sous pavillon TAAF ou autre continuent d'être applicables aux navigants des bateaux qui s'immatriculeront sous le nouveau registre, de façon qu'il n'y ait pas de solution de continuité entre leur situation juridique actuelle et celle qui sera la leur lorsque leur armateur aura placé le navire sous RIF. Est-il possible d'inscrire dans la loi cet élément de sécurisation des équipages pour le passage au RIF ?

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 29.

M. Daniel Paul. Cet amendement est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Je prie M. Couanau de bien vouloir me croire : cet amendement est totalement inutile, je puis le dire avec une absolue certitude. En effet, la nature du lien juridique entre l'armateur et le marin français n'est pas affectée par le statut du navire, par le passage d'un pavillon à l'autre. La seule différence, c'est que le RIF entraîne, sans l'ombre d'un doute, l'application du droit maritime français, alors que la situation juridique était beaucoup plus fragile avec le Kerguelen.

À l'inverse, en laissant entendre que la précision était nécessaire, l'adoption de cet amendement aurait pour effet de fragiliser des situations voisines qui ne seraient pas explicitement visées par lui. Il est toujours risqué d'être redondant, de répéter dans la loi ce qu'elle dit déjà.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Il n'est pas surprenant qu'un membre du Gouvernement invoque ces arguments, mais vous savez bien, monsieur le secrétaire d'État, pour l'avoir fait vous-même, que le Parlement se livre volontiers à cet exercice un peu périlleux. Il m'a d'ailleurs été donné de vous entendre, lorsque vous siégiez sur ces bancs, vous exprimer de cette manière à propos de sujets identiques : vous aussi, vous avez péché.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. À tout pécheur miséricorde ! (*Sourires.*)

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Vous avez droit à toute la mienne !

Je ne mets aucunement votre parole en doute, car les engagements pris dans cette assemblée par un membre du Gouvernement ont valeur de sécurisation juridique. En vérité, je ne parlais pas simplement du rapport entre le marin et l'armateur, mais de l'ensemble de son statut tel qu'il résulte des conventions collectives : est-il également concerné ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Il l'est !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Nous sommes donc parfaitement d'accord à ce sujet et je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 9 est retiré.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Je retire également le mien.

M. le président. L'amendement n° 29 est retiré.

Article 10

M. le président. Je suis saisi de sept amendements identiques, n°s 47, 84, 254 à 257 et 282.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 47.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Cet amendement est certes identique aux six autres, mais il n'a peut-être pas la même portée qu'eux. Dans un souci de coordination avec un amendement précédent, qui limitait le titre II aux navigants résidant hors de France, il vise à supprimer les dispositions relatives à la définition du navigant qui ont été placées ailleurs dans le texte. En effet, la définition du navigant ne

concernant pas seulement ceux qui résident hors de France, elle a déjà été insérée dans un article additionnel après l'article 2.

M. le président. La parole est à M. Jean Gaubert, pour soutenir l'amendement n° 84.

M. Jean Gaubert. Notre amendement est identique à celui de M. le rapporteur, mais il n'est pas inspiré par les mêmes considérations. Si nous voulons supprimer les deux premiers alinéas de l'article 10, ce n'est pas parce qu'ils sont mal placés dans le texte, mais parce que nous ne voulons plus les voir nulle part.

Je l'ai dit hier, définir ce que sont les navigants, c'est exclure tous les autres, notamment ceux qui n'ont pas de lien direct avec l'exploitation du navire, le personnel de service, de bord ou d'hôtellerie. Comme par hasard, ce sont les femmes qui seront les premières victimes et ne seront pas considérées comme navigantes, mais auront une autre qualité qui n'est précisée à aucun autre endroit d'un texte qui se garde bien de définir ce qu'il exclut. On l'a dit : on risque d'avoir, sur certains bateaux, davantage de types de contrats de travail que de salariés, et il me paraît extrêmement grave que des sous-catégories de salariés exercent leur activité dans une zone de non-droit : relèveront-elles des conventions collectives de l'hôtellerie, de celles du nettoyage et de l'entretien des locaux ou d'une autre ? Ces questions attendent des réponses.

M. le président. Les amendements n°s 254 à 257 sont défendus.

La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 282.

M. Daniel Paul. J'approuve totalement ce qu'a dit M. Gaubert. En raison de l'unité de lieu et de travail, la marine marchande avait assuré l'unité entre les différents intervenants. Ainsi, parmi les écoles préparant aux métiers de la marine marchande, certaines formaient également aux métiers de service. Je me rappelle que, à une époque, celle du Havre était spécialisée dans le service à bord pour les paquebots. Or vous êtes en train de faire disparaître ces spécialités. J'imagine mal, en effet, que certaines catégories de salariés puissent être exclues du bénéfice des dispositions relatives au rapatriement et au bien-être en mer : dès lors qu'il s'agirait de salariés français ou originaires de l'Union européenne, leurs spécialités ne pourraient être conservées à bord. Je souhaite donc que l'on précise davantage ce que recouvrent les différentes catégories de salariés.

Il est vrai que nous demandons la suppression des deux premiers alinéas mais, comme l'a dit notre collègue Gaubert, nos raisons n'ont rien à voir avec celles du rapporteur. Ce n'est pas parce que la définition des navigants a été déplacée ailleurs dans le texte qu'elle est devenue plus claire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. C'est un plaisir que d'être favorable à tous ces amendements. (*Sourires.*)

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 47, 84, 254 à 257 et 282.

(*Ces amendements sont adoptés.*)

M. le président. Je suis saisi de six amendements identiques, n^{os} 85, 259 rectifié, 260 rectifié, 261 rectifié, 262 rectifié et 283.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour soutenir l'amendement n^o 85.

M. Jean Gaubert. Cet amendement est défendu.

M. le président. Les amendements n^{os} 259 rectifié, 260 rectifié, 261 rectifié et 262 rectifié sont également défendus.

La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n^o 283.

M. Daniel Paul. Défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Défavorable, pour des raisons que j'ai déjà longuement exposées dans cet hémicycle.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 85, 259 rectifié, 260 rectifié, 261 rectifié, 262 rectifié et 283.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 10, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 10, ainsi modifié, est adopté.)

Article 11

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 119.

La parole est à M. Aimé Kergueris, pour le soutenir.

M. Aimé Kergueris. Cet amendement de précision devrait favoriser le consensus grâce au dialogue social.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 119.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 48 rectifié.

Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 48 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 11, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 11, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 11

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 154.

La parole est à Mme Marylise Lebranchu, pour le soutenir.

Mme Marylise Lebranchu. Nous parlons ici de choses simples, la maladie du navigant, la responsabilité de l'armateur, le rapatriement sans délai en cas de besoin. Je l'ai dit en défendant la question préalable, il s'agit de garantir que le marin malade sera soigné de manière efficace, même s'il est très éloigné des centres de soins. Aussi demandons-nous qu'il soit rapatrié à son domicile et que les frais occasionnés par la maladie ayant entraîné un arrêt de travail soient pris en charge. Nous savons tous – mais je le rappelle à ceux qui n'ont pas suivi certains épisodes un peu difficiles – que, dans certains cas, le marin n'est pas rapatrié à son domicile, mais au port de départ. L'Assemblée a déjà adopté bien des dispositions favorables aux armateurs et aux entreprises qui louent de la main-d'œuvre : il serait temps d'accorder un peu de justice aux salariés.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Madame Lebranchu, nous sommes d'accord sur le fond, mais votre amendement est satisfait par les articles 18 et 19 que nous allons examiner tout à l'heure. Je vous suggère donc de le retirer. À défaut, je demanderais qu'il soit repoussé.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Même avis. J'ajoute simplement que nous sommes également liés par des conventions internationales qui prévoient le rapatriement des marins et que la France milite même activement en faveur de leur amélioration.

M. le président. La parole est à M. Jean Gaubert.

M. Jean Gaubert. Les articles 18 et 19 ne me paraissent pas vraiment satisfaire notre amendement. L'article 19 précise, par exemple, que « le navigant dont le contrat d'engagement ou la mise à disposition est interrompu est rapatrié aux frais de l'armateur ou de l'entreprise de travail maritime, à l'exception des cas de rupture du contrat d'engagement à l'initiative du navigant ou de faute grave ou lourde. » Or la notion de « faute grave ou lourde », sur laquelle nous reviendrons tout à l'heure, n'est pas précisée ici.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 154.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 12

M. le président. Sur l'article 12, je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 92 et 284 rectifié.

La parole est à Mme Marylise Lebranchu, pour soutenir l'amendement n^o 92.

Mme Marylise Lebranchu. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n^o 284 rectifié.

M. Daniel Paul. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable, nous en avons déjà parlé.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Défavorable, je me suis déjà exprimé.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 92 et 284 rectifié.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 49 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Cet amendement prévoit que les rémunérations des navigants ne peuvent être inférieures aux montants fixés par un arrêté, après consultation des organisations professionnelles représentatives. Nous ne pouvons, dans un texte de loi, que nous référer aux normes de l'OIT, et pas aux normes ITT, de droit privé. Toutefois, M. le secrétaire d'État a pris l'engagement d'y faire référence expresse dans un décret aux normes ITF, qui offrent aujourd'hui sur le plan international le meilleur niveau possible de rémunération pour les marins non communautaires.

M. Daniel Paul. C'est un peu fort de café !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. C'est un amendement extrêmement important puisqu'il vise, comme l'a dit le rapporteur, à aller plus loin que les garanties de l'OIT. Comme nous ne pouvons pas nous référer à une organisation privée dans la loi, nous avons choisi cette rédaction, qui propose de fixer le niveau de rémunération, après consultation des organisations professionnelles représentatives des armateurs et des marins, par arrêté du ministre. C'est le moyen d'offrir les meilleures références internationales comme normes salariales pour les marins du RIF. C'est un progrès concret pour tous les marins qui seront concernés par ce pavillon et un avantage considérable par rapport aux autres pavillons *bis*.

M. le président. La parole est à Mme Marylise Lebranchu.

Mme Marylise Lebranchu. Je laisse toujours le bénéfice du doute à celui qui suscite le doute mais quand même, monsieur le secrétaire d'État, je crois que vous pourriez faire un geste. Puisque vous souhaitez élever les niveaux de rémunération fixés par l'OIT, qui ne sont pas très glorieux, vous avez eu raison de le souligner, et puisque, malheureusement, nous n'avons pas obtenu de définition des navigants, je souhaiterais que vous acceptiez un sous-amendement pour remplacer le mot « navigants » par le mot « personnels ». L'amendement débiterait ainsi : « Les rémunérations des personnels ne peuvent être inférieures... ».

En effet, si la société de *manning* met à disposition des navigants pour le service, ceux-là n'auront droit qu'à l'OIT. Ces personnels non classés dans les navigants sont déjà durement traités, M. Gaubert l'a clairement montré. En outre, de nombreux cadeaux fiscaux et sociaux ont été consentis depuis le début de la discussion, sur lesquels nous n'étions pas d'accord. Or on a toujours parlé d'équilibre.

Faisons un geste, permettons aux personnels de service hôtelier à bord de ces navires de bénéficier aussi du SMIC. Cela me semblerait correct.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Je comprends les intentions de Mme Lebranchu, et je suis tout prêt à applaudir à sa générosité. Il se trouve simplement que les normes ITF ne concernent que les marins.

Mme Marylise Lebranchu. Mais rien ne vous empêche de faire autre chose !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Non, les catégories professionnelles définies dans ces conventions sont des catégories de marins et ITF est un syndicat de marins.

M. le président. La parole est à Mme Marylise Lebranchu.

Mme Marylise Lebranchu. Si, effectivement, la sémantique sur les termes marins et navigants est à ce point rigide, pourquoi avez-vous tenu à définir si précisément dans ce texte la catégorie des navigants ? Ou bien c'est défini une fois pour toutes dans les textes internationaux – il y a d'un côté les navigants, de l'autre les marins –, et à ce moment-là votre proposition n'avait pas lieu d'être, ou bien ce n'est pas le cas.

M. Daniel Paul. Très bien !

Mme Marylise Lebranchu. Expliquez-moi l'utilité de notre discussion de tout à l'heure.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Comment peut-on se référer aux normes les plus basses qui existent ? Je comprends les syndicats de personnels maritimes, les syndicats de navigants ou de marins, comme vous voudrez, qui cherchent à tirer vers le haut, au niveau international, les normes concernant les droits des salariés. Cela ne veut pas dire qu'ils les trouvent suffisantes. Essayer de sortir leurs collègues de travail des difficultés dans lesquelles ils se trouvent est bien dans leur rôle, et je ne pense pas qu'on puisse se féliciter que les navires battant pavillon français appliquent au minimum ces normes, qui sont les plus basses qui puissent exister ; il y a sans doute des normes encore plus basses, c'est un fait, mais, Dieu merci, on ne s'y réfère pas ici.

Compte tenu de tous les cadeaux que vous avez accordés depuis quelques années, GIE fiscal, exonérations et aides diverses, je ne comprends pas que vous puissiez chipoter sur les pourcentages de marins européens, et donc de marins de nationalité française, et, après, sur les normes qui seront appliquées aux personnels non communautaires. Il y a bien deux poids, deux mesures. Je n'en dirai pas plus : on sait quels poids et quelles mesures sont choisis de part et d'autre, et ce n'est pas uniquement un problème de réalisme, monsieur le secrétaire d'État. Vous qui nous répétez à l'envi, et M. le rapporteur également, qu'il faut regarder le monde en face, qu'il faut être réaliste, je pense que vous faites preuve à l'égard du travail maritime d'un hyperréalisme. Cela vous conduit à entendre en particulier ce que vous disent les armateurs, et beaucoup moins ce que vous disent les syndicats de marins. Je ne pense pas, ou alors je ne comprends plus rien aux relations sociales, que les salariés et les marins aient fait grève sans raison fin janvier et en mars pour protester contre ce texte, et dans les raisons qui les ont poussés à arrêter le travail figurait certainement le sort que vous leur réservez, à eux et à leurs collègues de travail sur les bateaux.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement oral de Mme Lebranchu.

(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

Mme Marylise Lebranchu. Je suis désespérée !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 49 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 12, modifié par l'amendement n° 49 rectifié.

(L'article 12, ainsi modifié, est adopté.)

Article 13

M. le président. Je suis saisi de six amendements identiques, n°s 88, 193, 194, 195, 196 et 285, tendant à supprimer l'article 13.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour soutenir l'amendement n° 88.

M. Jean Gaubert. Cet amendement de suppression a été déposé avant que le recours aux sociétés de *manning* pour les marins sous statut français soit supprimé, mais il est toujours opportun car l'article 13 continue de poser problème. Sa première phrase est en effet la suivante : « Avant la mise à disposition de tout navigant, un contrat écrit est conclu entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime. » J'insiste, il est dit : « tout navigant ». N'a-t-il pas été décidé que, pour les navigants sous statut français ou européen, le contrat ne serait pas conclu avec une entreprise de travail maritime ? Je crois que cet article mériterait d'être réécrit.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Non.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 285.

M. Daniel Paul. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Monsieur Gaubert, il n'y a aucune contradiction car l'article 13 ne concerne pas les marins français, qui ne peuvent pas, en effet, être embauchés par une entreprise de travail maritime. C'est parfaitement clair et la rédaction de l'article est tout à fait correcte.

J'aimerais par ailleurs que M. Paul précise ce qu'il entend quand il parle de salaires anormalement bas prévus par les conventions ITF. Je suis d'accord, les salaires fixés par l'OIT sont en effet très bas – le salaire minimal prévu est de 500 dollars – mais cela m'intéresserait de savoir quelle idée il se fait des garanties apportées par l'ITF.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Monsieur le secrétaire d'État, je ne vous répondrai pas sur ce point maintenant.

Mme Marylise Lebranchu. C'est 1 050 euros, je crois.

M. Daniel Paul. Je dis simplement, je l'ai indiqué tout à l'heure mais peut-être pas suffisamment clairement, qu'il me paraît normal que les organisations syndicales soient présentes dans toutes les instances où il est possible de tirer

les normes sociales vers le haut, que ce soit à l'OIT ou à l'ITF. C'est leur rôle. De la même manière, des organisations syndicales peuvent participer à des négociations, y compris dans notre pays, sans pour cela valider les résultats de la négociation. Une négociation, on le sait bien, c'est un rapport de force.

Je ne me satisfais pas, et ces organisations syndicales non plus, du niveau des normes obtenu à ITF ou ailleurs. Et il me paraît outrancier de se féliciter d'en être à ce niveau-là avec le pavillon national français. Il y a bien, comme je le disais tout à l'heure, deux poids, deux mesures : le poids que vous accordez à l'armement, au patronat de la branche, et votre écoute est particulièrement attentive au vu des nombreux cadeaux qui leur ont été accordés depuis le début de la soirée, et le peu d'attention que vous portez à la reconnaissance des droits de ceux qui compléteront ou même qui constitueront la majorité des équipages à bord de ces navires qui battent, je le rappelle, pavillon français.

Je n'avais pas pensé intervenir, c'est l'enthousiasme que j'ai cru sentir chez vous comme chez M. le rapporteur qui m'a fait réagir de cette manière. À un certain moment, trop c'est trop. Comment peut-on se féliciter d'un tel texte, qui consacre l'introduction dans le droit français d'une majorité de salariés étrangers sur des navires battant pavillon français ? On est en train de reconnaître, qu'on le veuille ou non, la directive Bolkestein avant l'heure, même si, c'est vrai, les salariés en question proviendront de pays extra-communautaires. Rien n'empêchera, demain, de faire la même chose dans le domaine de l'aviation ou dans d'autres secteurs de la vie professionnelle. C'est tout simplement la déréglementation qui résulte de la mondialisation. On ne peut quand même pas se féliciter d'avoir inscrit cela dans le marbre de la loi.

M. le président. La parole est à Mme Marylise Lebranchu.

Mme Marylise Lebranchu. Il n'était pas dans l'intention de M. le secrétaire d'État, j'en suis certaine, de mettre en difficulté M. Paul en lui faisant croire qu'il avait confondu l'OIT et l'ITF. Mais je voudrais poser une question avant que nous ne passions au vote, et j'aimerais que le secrétaire d'État, ou le rapporteur, me réponde.

Il est dit, au début de l'article 13, que sont mis à disposition de chaque navigant sur le navire le contrat de travail conclu entre l'armateur et l'entreprise de travail maritime, c'est-à-dire les conditions générales d'engagement, les bases de calcul des rémunérations, les conditions de la protection sociale. Toutes ces données pourront être contrôlées à tout moment. Et puis, à la fin, il est précisé qu'« 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 ».

Cela signifie, il me semble – j'ai mis un peu de temps à le comprendre, je l'avoue –, qu'on connaîtra la rémunération versée au navigant mais pas celle que percevra l'entreprise de louage pour avoir mis à disposition de la main-d'œuvre. Les entreprises d'intérim ont les mêmes pratiques. Or, si je connais bien les règles fiscales françaises, l'armateur sera de toute façon obligé de déclarer, non pas le montant des salaires versés réellement au navigant par l'entreprise de travail maritime mais la somme qu'il a versée à l'entreprise maritime et qui inclut ses charges. Il faudrait donc éviter de prévoir dans la loi des dispositions comme celles-ci, qui visent à ne pas mettre en exergue ce que perçoivent effecti-

vement les sociétés de *manning* pour recruter des personnels dans des pays en voie de développement et les mettre à la disposition des armateurs.

Monsieur le secrétaire d'État, ai-je bien compris comment cela fonctionnait ? Il serait intéressant que vous le précisiez avant que nous ne passions au vote.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 88, 193, 194, 195, 196 et 285.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 127 rectifié de M. Besselat.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

Madame Lebranchu, ce sont les conditions faites aux marins, et non pas les relations commerciales entre l'entreprise de travail maritime et l'armateur, qui intéresseront l'inspecteur du travail maritime qui montera à bord. Au même titre que, dans une société d'intérim, ce sont les conditions faites aux salariés, et non pas la relation commerciale entre ladite société et l'entreprise qui utilise ses services, qui intéressent l'inspecteur du travail. Ce parallèle me paraît assez éclairant.

Enfin, je citerai quelques exemples de salaires pour vous montrer à quel point ce statut est protecteur : les marins relevant des normes ITF pourront toucher jusqu'à 1 400 dollars, contre 500 pour ceux relevant des normes OIT. Chacun appréciera la différence. Voilà pourquoi je dis que ce statut est remarquablement protecteur par rapport au pavillon *bis* des autres pays européens.

Mme Marylise Lebranchu. Monsieur le secrétaire d'État, 1 400 dollars cela fait simplement 1 050 euros !

M. Daniel Paul. Ce n'est jamais qu'un SMIC !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 127 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 13, modifié par l'amendement n^o 127 rectifié.

(L'article 13, ainsi modifié, est adopté.)

Article 14

M. le président. Je suis saisi de six amendements identiques, n^{os} 89, 198, 199, 200, 201 et 286, de suppression de l'article.

La parole est à M. Jean Gaubert.

M. Jean Gaubert. Les amendements n^{os} 89 et 198 à 201 sont défendus.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n^o 286.

M. Daniel Paul. Il est également défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 89, 198, 199, 200, 201 et 286.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 10 rectifié et 30.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n^o 10 rectifié.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à rendre obligatoire l'inclusion dans le contrat d'engagement de mentions aussi essentielles que le nom du navire, le port et la date d'embarquement.

Dans la rédaction actuelle du texte et compte tenu de la présence des mots « et, le cas échéant », que cet amendement vise donc à supprimer, un contrat pourrait ne pas préciser les points suivants : M. Untel, philippin, est engagé sur tel navire, dans tel port et à telle date d'embarquement. Cela paraît tout à fait incroyable.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n^o 30.

M. Daniel Paul. Je n'ai rien à ajouter à ce que vient de dire M. Couanau.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Défavorable : il peut y avoir des affectations à différents navires.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Votre réponse, monsieur le secrétaire d'État, me laisse sans voix. Comment peut-on envisager, même si l'on ne régleme pas les contrats entre les entreprises de travail maritime et les marins, qu'un engagement soit souscrit par un marin sans que soient précisés dans le contrat le nom du navire sur lequel il va travailler, le port et la date d'embarquement ?

Mme Marylise Lebranchu. C'est incroyable, en effet !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Cela témoigne surtout d'une ignorance totale du travail maritime !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Monsieur le secrétaire d'État, je trouve que le bouchon est poussé un peu loin.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Moi aussi !

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Monsieur le secrétaire d'État, j'en reste coi, ou baba, si vous préférez. *(Sourires.)* Il s'agit de marins qui vont être recrutés par une société de *manning*, et d'ailleurs pas forcément dans le pays de ladite société. Leur contrat d'engagement fera précisément apparaître l'emploi occupé et l'inspection du travail maritime sera satisfaite. La qualification professionnelle figurera également. Pourquoi en irait-il autrement pour le nom du bateau, qui n'est pas

neutre puisqu'on saura ainsi de quel type de navire il s'agit ? Pourquoi le numéro d'identification international, le port et la date d'embarquement, qui marque le début du recrutement, n'auraient-ils pas droit de cité dans le contrat d'engagement ?

Je ne comprends pas la raison de cette exclusion. Et ne venez pas nous dire que ce serait trop compliqué ! Comment l'inspection maritime pourra-t-elle faire son boulot ensuite si elle n'a pas accès à ces documents basiques ? Je le rappelle, l'article 14 prévoit que le contrat d'engagement précise le montant de la rémunération du navigant avec ses différentes composantes. Comment le nom du navire pourrait-il ne pas figurer sur ce contrat ?

M. le président. La parole est à Mme Marylise Lebranchu.

Mme Marylise Lebranchu. Je ne suis pas coite : je suis profondément choquée. À moins qu'on ait une totale confiance dans les sociétés de *manning* ou dans la relation entre les armateurs et ces sociétés, et après tout, on aurait pu aller encore beaucoup plus loin dans ce texte... En entendant certains propos, on en arrive à se demander comment on s'appelle !

On nous dit qu'il n'apparaît pas nécessaire de faire figurer le nom du navire parce que le marin peut en changer. Mais nul n'ignore ici quelles sont les pratiques en vigueur. Ces gens ont des salaires tels qu'ils n'entrent pas dans le cadre des obligations relevant des inspections. Ils passent directement d'un navire à un autre, les contrats se succédant sur plusieurs dizaines de mois avec seulement un mois d'interruption. Et on préfère souvent ne pas trouver trace de ce genre de pratiques.

Les sociétés de *manning*, dont nous ne voulons pas et que vous n'avez effectivement pas créées en France parce qu'il ne fallait tout de même pas exagérer, mais que nous reconnaissons néanmoins dans la loi française avec ce texte, doivent être encadrées. Elles ne doivent pas pouvoir franchir certaines limites. Si je me refuse à mettre en cause les armateurs, je n'ai pas, en revanche, une confiance suffisante dans les sociétés de *manning*, que M. le secrétaire d'État ne veut pas voir en France, pour accepter que les mots « et, le cas échéant, » soient maintenus.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Je sais mal l'incompréhension des intervenants. M. Gaubert nous a donné le sentiment qu'il pensait que l'employeur d'un marin était le navire.

M. Jean Gaubert. Non !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Or c'est un armateur.

Mme Marylise Lebranchu. Ou une entreprise !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Ou une entreprise de travail maritime qui est un intermédiaire entre les deux.

Mesdames, messieurs, pouvez-vous imaginer qu'un armateur dispose d'équipages de remplacement pour remplacer les marins malades ? Cette composante peut-elle entrer dans votre conception du travail maritime ? En quoi cela est-il choquant ? En quoi est-il choquant qu'un marin change d'affectation pendant la durée du contrat d'engagement ? Quels fantasmes vous obscurcissent l'esprit ?

M. François-Michel Gonnot. Avouez !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Je n'arrive pas à comprendre que de telles données ne vous apparaissent pas naturelles. En quoi peuvent-elles affecter le statut et la protection sociale que nous donnons à des marins qui en sont dépourvus aujourd'hui ?

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Ces fantasmes qui nous obsèdent, monsieur le secrétaire d'État, ce sont ceux des marins perdus dans les ports, qu'on laisse souvent sans subsistance, quasiment anonymes sur des navires qui, eux, sont parfaitement identifiés.

Nos fantasmes, ce sont ceux de la mer, car un bateau n'est pas un chantier de travaux publics sur lequel on enverrait un employé d'une société d'intérim pour monter un mur ou couvrir une maison.

Il s'agit de répondre simplement à cette question fondamentale que pose le RIF, notamment sur le plan de la sécurité puisque vous faites beaucoup d'efforts dans ce domaine. Nous le savons bien, la sécurité est de moins en moins assurée quand se distend le lien entre l'armateur, le chargeur éventuellement, le commandant ou le capitaine, et le marin de base. Plus vous rompez la chaîne de responsabilité, plus vous prenez de risques, qu'il s'agisse du fonctionnement du navire ou de la sécurité maritime.

Certes, nous sommes conscients des réalités économiques. Nous n'ignorons pas du tout ce qui se passe ailleurs. Mais est-il indispensable de transférer ces modèles dans notre pays ? Est-il abusif de demander à un armateur embauchant, par la voie d'une société de *manning*, un marin philippin ou polonais de préciser que c'est pour embarquer sur tel navire, dans tel port et à telle date ? Si tel est le cas, qu'on nous explique de quelles libertés nous souhaitons voir jouir les armateurs ? De toutes les libertés ? Et les hommes dans tout cela ?

Plusieurs députés du groupe socialiste. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Je constate que M. le rapporteur pour avis est en concurrence dans l'amalgame avec l'opposition. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. François Brottes. Répondez donc sur le fond !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Monsieur Couanau, il n'y a strictement rien qui tienne dans tout ce que vous avez dit. Nous nous préoccupons des marins abandonnés. Nous menons des actions très concrètes en la matière, que vous n'ignorez pas. Nous nous préoccupons aussi des questions de sécurité maritime, vous l'avez vous-même reconnu. Qu'y a-t-il d'extraordinaire à concevoir qu'il puisse y avoir chez un armateur des équipages de remplacement pour le cas où des marins seraient indisponibles dans tel ou tel équipage ? Cela est-il choquant en soi ?

J'attends une réponse. Pas de grandes déclarations ! Pas du pathos ! Pas de belles envolées ! Certes, vous avez très bien réussi dans ce registre. Mais vous n'avez rien répondu à l'objection que je vous ai opposée.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Dans cette affaire, monsieur le secrétaire d'État, autant je me sens passionné, autant je vous devine préoccupé. Pourquoi ? Je ne le comprends pas.

Nous sommes en train de voter une loi. Vous avez indiqué au Parlement que vous aviez mené une concertation. Vous prétendez ne pas arbitrer et laisser le Parlement légiférer. N'est-ce pas pour cela que nous sommes là : pour légiférer, c'est-à-dire pour faire en sorte que l'intérêt général et les intérêts particuliers puissent être respectés ?

Je me soucie aussi des marins non nationaux. Pour eux, nous devons aller jusqu'au bout. Pourquoi bloquer sur des questions aussi élémentaires ? Qu'un armateur dispose d'un volet de remplaçants, soit. Mais il faut tout de même qu'un contrat précise sur quel navire ils embarquent. Cela vous paraît-il si extraordinaire ? J'avoue ne pas m'expliquer votre blocage à ce sujet.

Devant de tels amalgames, j'en viens à me demander quelles sont vos motivations réelles.

M. Daniel Paul. Bonne question !

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Sur ce point, je partage l'opinion de M. le rapporteur pour avis. Vous nous demandez, monsieur le secrétaire d'État, pourquoi ces précisions seraient nécessaires. Je vous retourne votre question : pourquoi ne le seraient-elles pas ?

Tous les marins en France ont reçu un fascicule retraçant précisément l'intégralité de leur carrière et mentionnant le jour, peut-être même l'heure, et en tout cas le port de chaque embarquement, ainsi que le nom du navire.

Les marins français qui ont navigué pour la compagnie France-Navigation, constituée pour ravitailler les républicains pendant la guerre d'Espagne, possédaient ce fascicule sur lequel a été noté leur engagement. Il leur a ensuite valu les pires ennuis, puisque l'occupant a su ainsi qu'ils avaient navigué pour une compagnie interdite, suscitée par les syndicats français, le Parti communiste français et d'autres forces qui venaient en aide aux républicains espagnols.

J'ajoute que les mois de navigation consignés sur ce fascicule n'ont pas été comptés pour le calcul de la retraite. Le gouvernement français n'a jamais reconnu par la suite cette période de navigation. Mon père a été dans cette situation.

Quoi qu'il en soit, je ne vois pas pour quelle raison, en cas de recrutement, d'embauche ou d'engagement d'un navigant par une entreprise de travail maritime, celle-ci ne préciserait pas par écrit le nom du navire, le port et la date d'embarquement. Il me semble que ce serait normal.

M. le rapporteur pour avis a raison. Pourquoi refusez-vous que ces précisions figurent dans un tel document ?

M. le président. La parole est à Mme Marylise Lebranchu.

Mme Marylise Lebranchu. Je n'ai pas pour habitude de voler au secours de quelqu'un qui se défend très bien tout seul. Mais je rappelle qu'il est normal que le président de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales fasse entendre la position de la commission. Il faut respecter tous les parlementaires. D'ailleurs, cette commission a plus l'habitude que celle des affaires économiques de regarder de près les questions relatives au droit du travail.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Mettrait-on en cause la commission des affaires économiques ?

Mme Marylise Lebranchu. Je l'ai indiqué d'entrée : trop souvent, on estime, comme le fait malheureusement le président de la commission des affaires économiques, que seul le rendement économique immédiat doit être défendu,

et l'on tolère à peine que la commission des affaires sociales dise un mot du droit du travail et de la protection sociale. On oublie que ces questions doivent être affinées.

A mon tour, je vous retourne votre question, monsieur le secrétaire d'État. Vous avez dit que 1 400 dollars de salaire brut représentaient un bon salaire.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. C'est mieux que 500 dollars !

Mme Marylise Lebranchu. Compte tenu du cours du dollar, ce n'est pas formidable quand même. Il faut faire attention à ce que l'on dit.

Vous justifiez la mention « le cas échéant » par le fait qu'un marin tombé malade peut être débarqué dans un port. Mais s'il ne parle pas la langue locale, il est essentiel que toutes les indications – nom du navire, numéro d'identification internationale, port et date d'embarquement – soient portées sur le contrat dont il conservera un exemplaire.

Quant au fait que l'on soit obligé de faire appel à un remplaçant, comment expliquer que celui-ci n'ait pas à disposer de ces informations ? Ne vous cachez pas les yeux, monsieur le secrétaire d'État, ouvrez-les au contraire ! En quoi le remplacement justifierait-il l'omission du nom du navire, de son numéro d'identification internationale, du port et de la date d'embarquement ?

Vous faites naître un soupçon car, parfois, il serait intéressant pour certains que l'on ne sache pas où, à quelle heure et dans quelles conditions tel navigant a été embauché. Voilà ce que vous nous laissez entendre.

Supprimer « le cas échéant », c'est vouloir être clair, précis et transparent. Le nom du navire, le numéro d'identification internationale, le port et la date d'embarquement doivent figurer explicitement sur tous les contrats, de manière à éviter tout problème.

M. le président. La parole est à M. Jean Gaubert.

M. Jean Gaubert. Nous sommes dans une certaine confusion, monsieur le secrétaire d'État. Le Gouvernement s'est laissé entraîner dans un refus sans doute prématuré, et en tout cas hors de proportion avec la question posée. Il serait bon que nous reprenions nos esprits.

À cette fin, monsieur le président, je demande une suspension de séance.

M. le président. Elle est de droit.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-trois heures quarante, est reprise à vingt-trois heures cinquante.)

M. le président. La séance est reprise.

Sur le vote des amendements n^{os} 10 rectifié et 30, je suis saisi par le groupe socialiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Nous nous sommes excessivement enflammés sur un point d'une importance secondaire. Si l'amendement proposé par M. le rapporteur pour avis était adopté, il aurait pour seule consé-

quence concrète d'obliger l'armateur à établir un avenant au contrat de travail d'un marin lorsque celui-ci change de navire. Cette formalité ne me paraît pas utile. Toutefois, pour que chacun soit convaincu que l'avis défavorable du Gouvernement ne cache aucune intention maligne, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Avant de procéder au scrutin qui vient d'être annoncé, nous allons attendre que soit écoulé le délai réglementaire.

M. le président. Je vais maintenant mettre aux voix les amendements identiques n^{os} 10 rectifié et 30.

Je vous prie de bien vouloir regagner vos places.

M. le président. Le scrutin est ouvert.

M. le président. Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	27
Nombre de suffrages exprimés	27
Majorité absolue	14
Pour l'adoption	9
Contre	18

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Je suis saisi d'un amendement no 128 de M. Besselat.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 128.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 120.

M. Aimé Kergueris. Il est retiré.

M. le président. L'amendement n^o 120 est retiré.

Je suis saisi d'un amendement n^o 129 rectifié de M. Besselat.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Autre amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 129 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 14, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 14, ainsi modifié, est adopté.)

Article 15

M. le président. Sur l'article 15, je suis saisi d'un amendement n^o 93.

M. Jean Gaubert. Il est retiré.

M. le président. L'amendement n^o 93 est retiré.

Je suis saisi d'un amendement n^o 121.

M. Aimé Kergueris. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 121.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 51 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision rédactionnelle.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 51 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 15, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 15, ainsi modifié, est adopté.)

Article 16

M. le président. Sur l'article 16, je suis saisi d'un amendement n^o 130 de M. Besselat.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 130.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 131, également de M. Besselat.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Rédactionnel.

M. le président. Avis du Gouvernement ?...

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 131.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 122.

M. Aimé Kergueris. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Favorable.

M. le président. Et du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 122.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 52 rectifié de la commission.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 52 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 94 et 287.

La parole est à Mme Marylise Lebranchu, pour soutenir l'amendement n° 94.

Mme Marylise Lebranchu. Il est défendu.

M. Daniel Paul. L'amendement n° 287 également.

M. le président. Avis de la commission ?...

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

M. le président. Avis du Gouvernement ?...

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Évidemment défavorable, pour les raisons que j'ai déjà indiquées.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 94 et 287.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 16, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 16, ainsi modifié, est adopté.)

Article 17

M. le président. Sur l'article 17, je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 11 et 31 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 11.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Cet amendement, de nature quasi rédactionnelle, vise à préciser le régime de la période d'essai en distinguant le contrat qui lie l'armateur et le navigant, d'une part, de celui qui lie le navigant et l'entreprise de travail maritime, d'autre part.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 31 rectifié.

M. Daniel Paul. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable, non par volonté de m'opposer systématiquement aux propositions de M. Couanau,...

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Merci de le préciser !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. ... mais parce que les parties, auxquelles fait référence la rédaction actuelle, ne peuvent désigner que l'armateur et le navigant dans le cas d'un contrat d'engagement, l'entreprise de travail maritime et le navigant dans le cas d'une mise à disposition. Je partage votre souci, monsieur le rapporteur pour avis, mais je ne peux qu'être défavorable à votre amendement, qui apporte une précision inutile.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Le Gouvernement est défavorable à ces amendements, qui aboutiraient à une moindre protection du salarié.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 11 et 31 rectifié.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 17.

(L'article 17 est adopté.)

Article 18

M. le président. Sur l'article 18, je suis saisi d'un amendement n° 147.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour le soutenir.

M. Jean Gaubert. Nous aimerions terminer, mais il est des dispositions si excessives qu'on ne peut les passer sous silence. Ainsi, le *b* de l'article 18 dispose que le contrat d'engagement ou la mise à disposition prennent fin « par décision de l'armateur ou du navigant en cas de débarquement du navigant pour maladie ou blessure ». On ne peut pas accepter une telle disposition, qui est digne des conditions de travail dans les mines au XIX^e siècle, lorsqu'un salarié malade ou blessé était jeté parce qu'il devenait inutile. Comment peut-on tolérer qu'un marin qui a peut-être été blessé parce que les conditions de sécurité sur le bateau n'étaient pas respectées voie son contrat de travail rompu unilatéralement par l'employeur ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Je partage le souci de M. Gaubert. Au reste, cet amendement a été accepté par la commission. Les implications de cette disposition de l'article 18 nous avaient échappé. Il convient de la supprimer et de laisser les normes globales fixées par l'OIT s'appliquer dans ce cas précis.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Le Gouvernement est également favorable à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 147.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

Je suis saisi d'un amendement n° 148.

M. Jean Gaubert. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

M. le président. Et du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 148.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 132 rectifié de M. Besselat.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

M. le président. Avis du Gouvernement ?...

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 132 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 54 rectifié de la commission.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Autre amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 54 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 18, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 18, ainsi modifié, est adopté.)

Article 19

M. le président. À l'article 19, je suis saisi d'un amendement n° 55 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Amendement de précision.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Le Gouvernement accepte cet amendement, dont la rédaction est plus protectrice pour le salarié que le texte initial.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 55 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, les amendements n° 90 de M. Gaubert, 208 de M. Le Drian, 209 de M. Cocquempot, 210 de Mme Andrieux, 211 de Mme Oget, 289 de M. Liberti, 12 de la commission des

affaires culturelles, 32 de M. Liberti, 91 de M. Gaubert, 213 de M. Le Drian, 214 de M. Cocquempot, 215 de Mme Andrieux et 216 de Mme Oget tombent.

Je mets aux voix l'article 19, modifié par l'amendement n° 55 rectifié.

(L'article 19, ainsi modifié, est adopté.)

Article 20

M. le président. À l'article 20, je suis saisi de deux amendements identiques, n° 13 et 33 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 13.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Dans l'excellent climat de coopération qui a régné entre le rapporteur de la commission des affaires économiques et celui des affaires culturelles, nous sommes tombés d'accord pour créer une obligation d'assurance à la charge de l'armateur, afin que celui-ci soit toujours en mesure de pallier une défaillance de l'entreprise de travail maritime et d'honorer ses dettes sociales. Il s'agit donc de substituer au mot « peut » le mot « doit ».

Je tiens encore à remercier la commission des affaires économiques d'avoir bien voulu accepter cet amendement. Et pour lever tout malentendu, je répète que le travail de deux commissions s'est déroulé dans un excellent climat. J'en veux pour preuve que M. Besselat, qui n'était pas du tout favorable à l'exonération des charges sociales patronales des armements, s'est rallié finalement à ma position, prenant même la tête des signataires de l'amendement que nous avons adopté.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Je confirme l'avis favorable de la commission des affaires économiques.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Le Gouvernement a quelques réserves mais, ne voulant pas troubler l'harmonie entre les deux commissions, il émet un avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n° 13 et 33 rectifié.

(Ces amendements sont adoptés.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 123.

M. Aimé Kergueris. Retiré.

M. le président. L'amendement n° 123 est retiré.

Je mets aux voix l'article 20, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 20, ainsi modifié, est adopté.)

Article 21

M. le président. Je mets aux voix l'article 21.

(L'article 21 est adopté.)

M. le président. Nous passons aux amendements portant articles additionnels après l'article 21.

Après l'article 21

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 153.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour le soutenir.

M. Jean Gaubert. Cet amendement est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 153.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 156.

M. Jean Gaubert. Défendu.

M. le président. Avis de la commission ?...

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

M. le président. Avis du Gouvernement ?...

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 156.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 22

M. le président. À l'article 22, je suis saisi de trois amendements, n°s 14, 34 et 56, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 14 et 34 sont identiques.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 14.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Cet amendement tend à protéger le droit de grève des navigants sous pavillon RIF, en interdisant toute mesure discriminatoire à l'encontre de ceux qui l'exercent. Il me semble que l'amendement n° 56 de la commission des affaires économiques est identique et que nous sommes d'accord.

M. le président. Qu'en pensez-vous, monsieur le rapporteur ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Les trois amendements en discussion vont effectivement dans le même sens. Toutefois, la commission a préféré le dispositif que je propose, qui est plus proche du code du travail et évite ainsi tout risque d'interprétation créative de la part des juridictions. Je suis donc désolé, monsieur Couanau, puisque nous sommes d'accord sur le fond, d'appeler à adopter l'amendement n° 56, qui est plus précis, donc plus protecteur pour les marins.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Les amendements de M. Couanau et de M. Liberti vont certes dans le bon sens. Mais il est exact que l'amendement n° 56 est plus proche de la rédaction de l'article L. 122-45 du code du travail. Il nous paraît préférable de l'adopter pour des raisons de cohérence juridique. J'exprime donc, avec regret, un avis défavorable aux amendements n°s 14 et 34, mais un avis favorable à l'amendement n° 56.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Je retire l'amendement n° 14.

M. Daniel Paul. Je retire également l'amendement n° 34.

M. le président. Les amendements n°s 14 et 34 sont retirés.

La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. Je suis le débat avec intérêt. Je pensais que M. le secrétaire d'État était favorable à l'amendement n° 56 parce que les termes « contrat d'engagement » n'y figuraient pas et que cela était tout à fait cohérent avec son souhait de ne pas avoir de contrat de travail pour les marins.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 56.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 95 de Mme Lebranchu tombe.

Je suis saisi d'un amendement n° 149.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour le soutenir.

M. Jean Gaubert. Cet amendement tend à préciser que l'appréciation d'une faute lourde devra se conformer à la définition donnée par le droit du travail français. Cette notion est, en effet, très différente d'un droit à l'autre.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Il n'existe pas de définition claire et intangible de la notion de faute lourde en droit français. C'est la raison pour laquelle l'avis de la commission est défavorable. Sur le fond, nous partageons votre souci, mais la définition n'est pas inscrite dans la loi et est purement jurisprudentielle. (« *Et alors ?* » sur les bancs du groupe socialiste.) Elle est donc changeante, évolutive selon les décisions des juridictions. Et on ne peut pas demander d'appliquer une notion qui n'est pas définie. (*Rires sur les bancs du groupe socialiste.*) Vous pouvez sourire, monsieur Gaubert, c'est la réalité !

M. Jean Gaubert. Je souris, en effet !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Le rapporteur a tout à fait raison et le Gouvernement est défavorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 149.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 22, modifié par l'amendement n° 56.

(L'article 22, ainsi modifié, est adopté.)

Article 23

M. le président. À l'article 23, je suis saisi d'un amendement n° 57.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 57.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques, n°s 96 et 288.

Sont-ils défendus ?

Mme Marylise Lebranchu. L'amendement n° 96 est défendu.

M. Daniel Paul. De même que l'amendement n° 288. Nous avons déjà beaucoup dit et nous savons ce qu'on va nous répondre !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Avis défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Défavorable puisque c'est une remise en cause complète de la proposition de loi.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 96 et 288.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 58 rectifié, 35 deuxième rectification et 15, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 58 rectifié.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Sur ce point, M. Couanau et moi-même sommes tout à fait d'accord. C'est pourquoi je lui laisse le soin de présenter son amendement.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 15.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Nous souhaitons qu'il soit fait référence au décret du 17 mars 1978. Le rapporteur l'ayant accepté, nous avons cosigné l'amendement n° 58 rectifié. De ce fait, je retire le n° 15.

M. le président. L'amendement n° 15 est retiré.

Monsieur Paul, puis-je considérer que l'amendement n° 35 deuxième rectification est défendu ?

M. Daniel Paul. Oui.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 58 rectifié et 35 deuxième rectification ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Avis favorable à l'amendement n° 58 rectifié et défavorable au n° 35 deuxième rectification.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 58 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 35 deuxième rectification tombe.

Je mets aux voix l'article 23, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 23, ainsi modifié, est adopté.)

Article 24

M. le président. À l'article 24, je suis saisi d'un amendement rédactionnel, n° 133 rectifié, de M. Besselat.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 133 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 59.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de coordination.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 59.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 24, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 24, ainsi modifié, est adopté.)

Article 25

M. le président. À l'article 25, je suis saisi d'un amendement rédactionnel, n° 134 rectifié, de M. Besselat.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 134 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 60.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Amendement de précision.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 60.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 61.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Autre amendement de précision.

M. le président. Avis du Gouvernement ?...

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable également.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 61.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement rédactionnel, n° 135 rectifié, de M. Besselat.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 135 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 125 est retiré.

Je mets aux voix l'article 25, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 25, ainsi modifié, est adopté.)

Avant l'article 26

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 62, tendant à modifier l'intitulé avant l'article 26.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir cet amendement.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Coordination.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 62.

(L'amendement est adopté.)

Article 26

M. le président. À l'article 26, je suis saisi d'un amendement rédactionnel, n° 136, de M. Besselat.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 136.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un autre amendement rédactionnel, n° 137, de M. Besselat.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Avis favorable également.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 137.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 26, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 26, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. Nous passons aux articles additionnels après l'article 26.

Après l'article 26

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements identiques, n°s 98, 203, 204, 205 et 206.

La parole est à Mme Marylise Lebranchu, pour les soutenir.

Mme Marylise Lebranchu. M. Christophe Priou, rapporteur de la commission d'enquête sur le *Prestige* en juillet 2003, a noté avec beaucoup d'entre nous l'insuffisance des effectifs de l'inspection du travail maritime. En 2001, quinze services ont été créés sur l'ensemble du territoire national : à ce jour, il n'y a que dix agents en poste, certains postes restant encore vacants. La commission d'enquête a pu mesurer à Marseille l'impossibilité dans laquelle se trouvaient les inspecteurs concernés de faire leur travail. Alors que nous manquons d'inspecteurs, nous allons ajouter à leur tâche le contrôle du RIF !

Nous demandons donc que le Gouvernement présente au Parlement, avant le 1^{er} janvier 2006, « un rapport sur les moyens des services de l'inspection du travail maritime pour faire face aux contrôles engendrés par la création du Registre international français ». De tels rapports se sont avérés très utiles à propos d'autres lois en révélant les progrès à accomplir.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. La commission a repoussé l'amendement, non pas pour des raisons de fond, mais parce qu'il est déjà satisfait par l'article 34. Celui-ci fixe une clause de rendez-vous pour le début de l'année 2007 au plus tard, ce qui permettra au Parlement de suivre l'application du texte et d'en examiner certains aspects, notamment de vérifier si les inspecteurs du travail maritime seront suffisamment nombreux pour contrôler le fonctionnement du RIF.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Je partage l'avis du rapporteur : le rapport prévu à l'article 34 englobera l'ensemble des questions relatives au RIF. J'ajoute que les moyens de l'inspection du travail maritime sont actuellement renforcés, que des redéploiements sont en cours dans le cadre de la réforme des services, avec notamment l'organisation en directions régionales de façade. La situation évolue donc favorablement. Le prochain rapport au titre de l'article 34 en fera, je n'en doute pas, le constat.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 98, 203, 204, 205 et 206.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

Article 27

M. le président. Je suis saisi de cinq amendements identiques, n°s 97 et 218 à 221.

La parole est à Mme Marylise Lebranchu, pour les soutenir.

Mme Marylise Lebranchu. Les sanctions prévues en cas de non-respect de la législation du travail sont très faibles par rapport aux résultats des entreprises d'armement, qui ont été publiés il n'y a pas très longtemps. Nous demandons leur doublement pour les rendre plus dissuasives, même si à ce niveau je ne suis pas certaine qu'elles aient un grand effet.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. La commission a repoussé ces amendements. Le montant des peines fixées par le présent article est déjà le double de celles prévues à l'article L. 152-2 du code du travail relatif aux infractions à la législation du travail temporaire. Cela me paraît mesuré.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Avis défavorable pour les mêmes raisons que M. le rapporteur. L'article 27 est cohérent avec le code du travail.

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 97 et 218 à 221.

(Ces amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 63.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 63.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 64.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Celui-ci est de coordination.

M. le président. Avis du Gouvernement ?...

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 64.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 65.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. De nouveau précision.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Avis toujours favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 65.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 138 rectifié de M. Besselat.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Rédactionnel.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 138 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Nous terminons l'article avec l'amendement n^o 66, monsieur le rapporteur.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Amendement de précision.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 66.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 27, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 27, ainsi modifié, est adopté.)

Article 28

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 139 de M. Besselat.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Amendement rédactionnel.

M. le président. Avis du Gouvernement ?...

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 139.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 28, modifié par l'amendement n^o 139.

(L'article 28, ainsi modifié, est adopté.)

Avant l'article 10 (suite)

(amendements précédemment réservés)

M. le président. Nous en revenons aux amendements, précédemment réservés, portant article additionnel avant l'article 10.

Je suis saisi de deux amendements identiques, n^{os} 1 et 21.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n^o 1.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Il est retiré.

M. Daniel Paul. De même que l'amendement n^o 21.

M. le président. Les amendements n^{os} 1 et 21 sont retirés.

Je suis saisi d'un amendement n^o 46 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n^o 46 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Article 29

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n^o 67.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Amendement de précision.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 67.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 68.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Autre amendement de précision.

M. le président. Avis du Gouvernement ?...

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 68.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 29, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 29, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 29

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 69 rectifié, portant article additionnel après l'article 29.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Amendement de coordination.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 69 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Article 30

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 142 de M. Besselat.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Amendement rédactionnel.

M. le président. Avis du Gouvernement ?...

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 142.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Nous passons à l'amendement n° 143 de M. Besselat.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Rédactionnel.

M. le président. Avis du Gouvernement ?...

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 143.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 144 est également rédactionnel.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Avis favorable. Je souligne que M. Besselat nous a permis de corriger une faute d'orthographe.

M. le président. Il a été très vigilant.

Je mets aux voix l'amendement n° 144.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 30, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 30, ainsi modifié, est adopté.)

Article 31

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 290, deuxième rectification.

La parole est à M. Besselat, pour le soutenir.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Cet amendement, que je présente à titre personnel, n'a pas pu être examiné par la commission des affaires économiques, mais il a reçu l'aval du ministère de l'intérieur et du ministère des finances.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 290, deuxième rectification.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 31 est ainsi rédigé.

J'allais vous donner la parole, madame Lebranchu, mais les cinq amendements identiques n°s 76 et 239 à 242 tombent.

Mme Marylise Lebranchu. C'est fait exprès ou quoi ? *(Sourires.)*

Je regrette profondément que nos amendements tombent car, après tous les cadeaux fiscaux octroyés aux armateurs...

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Que vous avez votés !

Mme Marylise Lebranchu. Nous avons voté les exonérations pour les armateurs embauchant des marins sous statut français. Mais les employés des casinos exploités à bord des navires immatriculés au RIF n'ont pas de statut : ce ne sont pas des navigants et l'on ne sait pas très bien comment ils sont payés.

Après tous les cadeaux fiscaux octroyés aux armateurs, disais-je, il aurait été judicieux de reverser au moins 20 % du produit des jeux des casinos à la Société nationale de sauvetage en mer, car s'il est une société dont il faut protéger les droits, c'est bien celle-là !

Je regrette que le fait d'avoir réécrit l'article ne nous permette plus de proposer le relèvement de cette contribution à la SNSM. Je suis désolée de constater que nos amendements n'ont plus d'objet.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Le Gouvernement accepterait de déposer un sous-amendement afin de reprendre la proposition faite par l'opposition à une nuance près : dans le cas des casinos terrestres, le reversement de l'État aux communes de l'impôt particulier pesant

sur les jeux est plafonné à 10 % – les textes permettent d'aller jusqu'à 10 % mais le reversement est de 8 % dans la pratique. Pour des raisons de concurrence entre établissements, je propose de porter le taux de reversement à 10 %.

M. le président. L'amendement réécrivant l'article ayant été adopté, il n'est plus possible de déposer de sous-amendement. Mais le Gouvernement peut toujours demander une seconde délibération.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. C'est ce qu'il fera.

Article 32

M. le président. L'article 32 ne faisant l'objet d'aucun amendement, je le mets aux voix.

(L'article 32 est adopté.)

Article 33

M. le président. Le Sénat a supprimé l'article 33.

Article 34

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 70, deuxième rectification.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Cet amendement, qui a fait l'objet de longues et légitimes discussions, ne pose pas de difficultés puisque tout le monde reconnaît que la fonction première du Parlement est d'exercer un contrôle politique. Il est donc proposé que le Gouvernement remette chaque année un rapport d'évaluation de l'application de la présente loi au Conseil supérieur de la marine marchande et tous les trois ans un rapport de synthèse au Parlement, le premier devant être remis avant le 31 mars 2008.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Le 31 mars 2008, c'est loin, surtout après certaines échéances électorales. Nous aurons peut-être changé de planète et il se peut que nous soyons en train de revenir sur les dispositions que vous vous apprêtez à voter.

Je préférerais que le rapport au Parlement soit remis fin 2006. Cela permettrait de mieux apprécier le respect des engagements pris par le rapporteur et par le Gouvernement pour le succès du RIF, notamment en matière d'emploi.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Comme c'est souvent le cas, l'intervention de M. Paul est pleine de bon sens. Je me demande d'ailleurs, cher collègue, s'il ne s'agit pas d'une erreur de frappe. Je propose donc de rectifier mon amendement en substituant à la date du 31 mars 2008 celle du 31 mars 2007.

M. Daniel Paul. Vous risquez gros ! *(Sourires.)*

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur cette rectification ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Favorable.

M. le président. Cet amendement devient donc l'amendement n° 70, troisième rectification.

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 34 est ainsi rédigé.

Je vais suspendre quelques instants la séance pour permettre au Gouvernement de rédiger son amendement sur l'article 31.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue, le jeudi 24 mars, à zéro heure vingt-cinq, est reprise à zéro heure trente-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

Seconde délibération

M. le président. En application de l'article 101 du règlement, le Gouvernement demande qu'il soit procédé à une seconde délibération de l'article 31 de la proposition de loi.

La seconde délibération est de droit.

La commission interviendra dans les conditions prévues à l'alinéa 3 de l'article 101 du règlement.

Je rappelle que le rejet des amendements vaut confirmation de la décision prise en première délibération.

Article 31

M. le président. Sur l'article 31 adopté par l'Assemblée en première délibération, je suis saisi d'un amendement n° 1.

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour le défendre.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. J'ai eu l'occasion, en réponse à Mme Lebranchu, d'exprimer mon accord sur ses intentions, tout en demandant que soient respectées les conditions applicables aux casinos terrestres. C'est pourquoi le Gouvernement propose de porter le taux prévu en faveur de la SNSM de 5 % à 10 %.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Avis favorable.

M. le président. La parole est à Mme Marylise Lebranchu.

Mme Marylise Lebranchu. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie d'avoir bien voulu faire procéder à cette seconde délibération pour permettre le relèvement du taux. J'ajoute, en souriant, qu'il n'y a pas de concurrence entre un casino qui est sur la mer et un casino qui est sur la terre. Mais je comprends que l'on veuille simplifier les choses.

Nous sommes bien sûr favorables à cet amendement et la SNSM en saura gré à l'Assemblée nationale.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 31, modifié par l'amendement n° 1.

(L'article 31, ainsi modifié, est adopté.)

Explications de vote

M. le président. Avant de donner la parole aux orateurs inscrits dans les explications de vote, j'informe l'Assemblée que, sur le vote de l'ensemble de la proposition de loi, je suis saisi par le groupe socialiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Jean Gaubert.

M. Jean Gaubert. Monsieur le secrétaire d'État, nous arrivons au terme de la discussion de cette proposition de loi, qui fut, à certains moments, passionnée.

Lors de la première lecture, nous pensions que rien n'était amendable et que tout était à rejeter. À la fin de l'examen de ce texte, nous nous trouvons toujours dans les mêmes dispositions. Certes, ici et là, nous avons obtenu quelques avancées, mais elles auraient pu être réalisées sans ce texte. En revanche, personne ne pourra nous expliquer de quelle manière il est susceptible de restaurer la capacité maritime de notre pays.

Grâce au RIF, quelques bateaux pourront battre pavillon français – peut-être un peu plus qu'avant. J'ai dit hier, en défendant l'exception d'irrecevabilité que cela s'apparentait au *made in France* sur les vêtements où seule l'étiquette est française. Au-delà du macaron, qui sera peut-être lui-même tissé en Chine, et du pavillon, il n'y aura pas grand-chose de français sur ces bateaux.

J'ai dit hier qu'il s'agissait d'un pavillon d'extinction. C'est vrai, car on aurait pu espérer que, *a minima*, nous en restions à 35 % du total des effectifs embarqués sous statut européen. Au lieu de cela, nous en serons à 35 % de la seule fiche d'effectif et même à 25 % dès que la période d'amortissement du GIE sera terminée.

Autant dire, monsieur le secrétaire d'État, que c'est donner peu d'espoir aux marins actuels, et surtout aux jeunes qui étudient actuellement dans les écoles de la marine marchande. C'est peu d'espoir pour les futurs officiers. C'est pas d'espoir du tout pour ceux qui n'ont pas la possibilité de le devenir. En effet, à terme, seuls les officiers seront français. Avec ce pavillon, on sait que les marins pourront seulement se faire embaucher par les fameuses sociétés de *manning* s'ils désirent travailler.

Nous avons évité le pire, en ne légalisant pas ces sociétés sur le territoire français. Mais nous n'avons pas réussi à repousser l'ensemble des propositions, et en particulier l'idée selon laquelle « c'est bien assez bon pour les marins de troisième zone », c'est-à-dire pour ceux qu'on embauchera au hasard des embarquements et qui ne sauront même pas dans quel port ils doivent se présenter.

J'ai dit hier que c'était le retour des négriers. Je le répète. Un pays comme le nôtre – qui a un rang à tenir dans le concert international, dans l'Union européenne – ne s'honore pas en laissant entendre que ce statut-là est bon pour les autres mais inacceptable pour les Français. Il fallait le supprimer pour tous. À défaut, nous aurons, à un moment ou à un autre, des difficultés à nous faire entendre dans le concert des nations.

J'ai dit hier que cette proposition de loi était inconstitutionnelle. Je continue de penser qu'elle l'est au regard de l'ensemble de nos propres textes. Elle l'est aussi au regard du traité de Nice. Elle l'est, elle le sera au regard de la Constitution européenne, si le référendum du 29 mai

apporte le « oui » que certains, mais pas tous, espèrent. Il est clair que ce texte ne résistera pas longtemps à l'affirmation de la non-discrimination inscrite dans le traité constitutionnel.

En ce qui concerne la protection sociale, vous avez souvent fait référence au registre des TAAF. Il est facile de prétendre qu'il n'en comportait pas. Mais, au bout du compte, on fait si peu pour les gens qui viendront travailler sur cette fraction du territoire français que constituent nos navires et dont on va admettre qu'ils n'auront pas les mêmes droits que les Européens...

Nous vous faisons remarquer à nouveau qu'il s'agit d'un coup de canif dans notre contrat social. Mais c'est aussi une contradiction avec le refus – le dernier étant celui du Président de la République – de la fameuse directive Bolkestein sur les services.

Chacun a bien compris les risques pour la cohésion de l'équipage et donc pour la sécurité que nous connaissons lorsque nous aurons autant de statuts que de marins sur un bateau ou presque, lorsque nous aurons autant de langues que de marins – et probablement pas même une langue commune. On avait évoqué, dans un premier temps, la possibilité d'imposer le français, mais c'était un peu compliqué. Cette idée d'une langue commune sur les bateaux aurait permis de préserver un minimum de cohésion. Celle-ci se mesure à l'aune du statut des marins. Or personne n'aura le même statut. Je crois que nous devons nous attendre, sur beaucoup de bateaux, à de nombreuses difficultés.

Nous éprouvons seulement deux motifs de satisfaction.

La première concerne l'exonération des charges. Tout le monde y était favorable et je suis gré de leur persévérance à ceux qui l'ont négociée. Elle va soulager plus largement ceux qui ont jusqu'à présent fait l'effort – ils sont quelques-uns – de n'embaucher que des marins français, ou en tout cas sous statut français. Dans le contexte de concurrence que nous connaissons, il est juste de les récompenser de cette façon.

M. le président. Je vous prie de conclure.

M. Jean Gaubert. À l'article 18 alinéa *b*, un point nous a fait sursauter et, heureusement, ce sursaut a été partagé par les uns et les autres. Nous avons supprimé une disposition qui, je l'espère, avait échappé à la sagacité des sénateurs : je n'ose imaginer que nos collègues l'avaient introduite intentionnellement.

Cette proposition de loi satisfait en grande partie les revendications des armateurs. En revanche, elle ne satisfait pas les marins d'aujourd'hui et encore moins les marins de demain, qui voient s'assombrir leurs perspectives.

Ce texte, je le répète, n'est une victoire pour personne, mais c'est certainement une défaite pour la marine française. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Cette proposition de loi, j'en suis convaincu, décevra profondément le monde maritime.

Mme Marylise Lebranchu. Absolument !

M. Daniel Paul. Vous avez beau prétendre, monsieur le secrétaire d'État, qu'elle constitue un progrès et qu'elle a été élaborée avec l'accord des marins, je constate que le monde maritime actif, mais aussi les étudiants des écoles de la marine marchande, et tous ceux qui sont attachés à l'espoir d'un avenir pour ce secteur, ne partagent pas votre point de vue.

Ce texte consacre des dispositions dangereuses, lourdes de conséquences pour notre droit social à un moment où le monde du travail, dans son ensemble, est particulièrement inquiet. Il suffit de voir ce qui se profile pour les ports, avec la perspective d'une directive portuaire sur la mise en concurrence qui remettra en cause les statuts : c'est faire entrer le loup dans la bergerie. Il y a en outre des décrets en préparation sur le remorquage, le lamanage, bref un ensemble de dispositions qui perturbent le monde maritime.

Ce sentiment d'inquiétude s'aggrave avec votre refus de prendre les mesures qui s'imposaient, tel le pourcentage de 35 % de marins communautaires, dont une certaine proportion d'officiers français, sur l'effectif réellement embarqué. Vous avez, malheureusement, préféré une réponse *a minima*.

Vous avez également refusé – tout en ouvrant la possibilité de revenir sur ce refus, mais vous n'avez pas été suivi par votre majorité – une disposition aussi simple que l'inscription du nom du port d'embarquement dans le contrat d'engagement entre la société de *manning* et le marin. Cela laisse rêveur.

En revanche, vous avez répondu à toutes les demandes des armateurs, et la liste des cadeaux est longue ! Nous avons d'ailleurs souscrit à quelques-uns, tant il est vrai que la concurrence est féroce dans ce secteur, mais vous en avez profité pour remettre en cause notre système de protection sociale.

Après des mois de négociation, vous n'avez pas répondu aux attentes des syndicats. Ce texte s'inscrit dans l'offensive générale lancée contre le droit du travail de notre pays, contre les salariés, et ce n'est pas la remise à plat et la promesse d'un replâtrage de la directive Bolkestein qui effacera cette impression.

Quelle triste nuit pour notre droit du travail !

M. le président. La parole est à M. Aimé Kergueris.

M. Aimé Kergueris. Ce texte est courageux et nécessaire, car la marine marchande est en déclin depuis plus de trente ans. S'il y avait d'autres mesures à prendre, que ne l'avez-vous fait quand vous étiez au Gouvernement, messieurs de l'opposition !

Les mesures arrêtées dans cette proposition de loi permettront d'enrayer le déclin de la marine marchande. L'opposition n'a cessé de critiquer la position des armateurs, alors qu'ils sont au cœur du développement du commerce maritime parce qu'ils s'engagent et investissent.

M. Jean Gaubert. Ah bon ?

M. Aimé Kergueris. La France aurait commis une erreur, si elle n'avait pas agi.

Nous prenons le pari d'améliorer le sort de la marine marchande, et nous vous donnons rendez-vous en 2007 pour faire le point. L'UMP votera donc sans la moindre hésitation ce texte courageux. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Nous allons maintenant procéder au scrutin, précédemment annoncé, sur l'ensemble de la proposition de loi.

Je vous prie de bien vouloir regagner vos places.

.....
M. le président. Le scrutin est ouvert.

.....
M. le président. Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	33
Nombre de suffrages exprimés	33
Majorité absolue	17
Pour l'adoption	24
Contre	9

L'Assemblée nationale a adopté.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Je tiens, à l'issue du vote, à remercier tous ceux qui ont participé à l'examen de ce texte véritablement dû à l'initiative parlementaire, notamment le rapporteur pour avis, M. Couanau, et le rapporteur au fond, M. Besselat. Le débat a parfois été vif, mais il a suivi un travail en commission particulièrement approfondi.

Nous disposons désormais d'un outil nouveau, performant, au service de la flotte de commerce française. Il nous placera sur un pied d'égalité avec les autres pays européens qui ont réussi à redresser la situation de leur marine marchande, mais en conservant toutefois une singularité française dont nous pouvons nous honorer. Ce texte garantit en effet un régime social plus protecteur, qui constitue une réelle avancée pour les droits des marins, y compris ceux qui n'appartiennent pas à l'Union européenne. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

2

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

M. le président. Aujourd'hui, à neuf heures trente, première séance publique :

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi, n° 1669, d'orientation sur l'énergie :

Rapport, n° 2160, de M. Serge Poignant, au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

À quinze heures, deuxième séance publique :

Discussion du texte élaboré par la commission mixte paritaire sur les dispositions restant en discussion du projet de loi d'orientation pour l'avenir de l'école :

Rapport, n° 2167, de M. Frédéric Reiss ;

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

À vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée, le jeudi 24 mars 2005, à zéro heure cinquante-cinq.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,*

JEAN PINCHOT

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la 3^e séance

du jour 23 mars 2005

SCRUTIN (n° 773)

sur l'amendement n° 10 rectifié de la commission des affaires culturelles et l'amendement n° 30 de M. Liberti à l'article 14 de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la création du registre international français (obligation de préciser dans le contrat d'engagement le nom du navire, le port et la date d'embarquement).

Nombre de votants	27
Nombre de suffrages exprimés	27
Majorité absolue.....	14
Pour l'adoption.....	9
Contre.....	18

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe U.M.P. (363) :

Pour : 1. – M. René **Couanau**.

Contre : 18 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-votants : MM. Yves **Bur** (président de séance) et Jean-Louis **Debré** (président de l'Assemblée nationale).

Groupe socialiste (149) :

Pour : 6 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Groupe Union pour la démocratie française (31).

Groupe communistes et républicains (22) :

Pour : 2 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-inscrits (12).

SCRUTIN (n° 774)

sur l'ensemble de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la création du registre international français.

Nombre de votants	33
Nombre de suffrages exprimés	33
Majorité absolue.....	17
Pour l'adoption.....	24
Contre.....	9

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe U.M.P. (363) :

Pour : 24 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Contre : 1. – M. René **Couanau**.

Non-votants : MM. Yves **Bur** (président de séance) et Jean-Louis **Debré** (président de l'Assemblée nationale).

Groupe socialiste (149) :

Contre : 6 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Groupe Union pour la démocratie française (31).

Groupe communistes et républicains (22) :

Contre : 2 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-inscrits (12).



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
03	Compte rendu..... 1 an	114,90
33	Questions..... 1 an	80,60
83	Table compte rendu.....	21,90
93	Table questions.....	17,40
	DÉBATS DU SÉNAT :	
05	Compte rendu..... 1 an	97,30
35	Questions..... 1 an	62,00
85	Table compte rendu.....	18,60
95	Table questions.....	12,30
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
07	Série ordinaire 1 an	576,80
27	Série budgétaire..... 1 an	69,30
	DOCUMENTS DU SÉNAT :	
09	Un an.....	527,10

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Décret n° 2004-1434 du 23 décembre 2004

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15
 STANDARD : **01-40-58-75-00** – RENSEIGNEMENTS DOCUMENTAIRES : **01-40-58-79-79** – TÉLÉCOPIE ABONNEMENT : **01-40-58-77-57**

Prix du numéro : 0,90 €
(Fascicules compte rendu et amendements.)