

N° 3208

N° 149

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 10 novembre 2015

Enregistré à la Présidence du Sénat le 10 novembre 2015

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE⁽¹⁾ CHARGÉE DE PROPOSER UN TEXTE
SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DE LA PROPOSITION DE LOI
*tendant à consolider et clarifier l'organisation de la manutention dans les
ports maritimes,*

PAR M. PHILIPPE DURON,
Rapporteur
Député

PAR M. MICHEL VASPART,
Rapporteur
Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Chanteguet, député, Président ; M. Hervé Maurey, sénateur, Vice-Président ; M. Philippe Duron, député, M. Michel Vaspard, sénateur, Rapporteurs.

Membres titulaires : MM. Henri Jibrayel, Sébastien Denaja, Julien Aubert, Jean-Marie Sermier, députés ; MM. Didier Mandelli, Michel Raison, Jean-Jacques Filleul, Mmes Nelly Tocqueville, Évelyne Didier, sénateurs.

Membres suppléants : Mmes Catherine Troallic, Suzanne Tallard, MM. Jean-Yves Caullet, Bertrand Pancher, François-Michel Lambert, députés ; M. Guillaume Arnell, Mme Natacha Bouchart, MM. Gérard Cornu, Jean-Claude Leroy, Pierre Médevielle, Hervé Poher, Rémy Pointereau, sénateurs.

Voir les numéros :

Assemblée nationale : 1^{re} lecture : **2790, 2873, 2871** et T.A. **557**.
Sénat : 1^{re} lecture : **565** (2014-2015), **16, 17** et T.A. **13** (2015-2016).
Commission mixte paritaire : **150** (2015-2016).

SOMMAIRE

—

	Pages
TRAVAUX DE LA COMMISSION	5
TABLEAU COMPARATIF	15

TRAVAUX DE LA COMMISSION

Conformément au deuxième alinéa de l'article 45 de la Constitution, et à la demande de M. le Premier ministre, une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi tendant à consolider et à clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes s'est réunie à l'Assemblée nationale le mardi 10 novembre 2015.

Elle a procédé à la désignation de son bureau qui a été ainsi constitué :

- M. Jean-Paul Chanteguet, député, président,
- M. Hervé Maurey, sénateur, vice-président.

La commission a également désigné :

- M. Philippe Duron, député,
- M. Michel Vaspard, sénateur,

comme rapporteurs respectivement pour l'Assemblée nationale et le Sénat.

*

* *

M. Jean-Paul Chanteguet, député, président. En vous accueillant ici, à l'Assemblée nationale, pour la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion sur la proposition de loi tendant à consolider et à clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes, je souhaiterais tout d'abord remercier l'ensemble des députés et des sénateurs qui ont examiné le texte au cours des derniers mois.

Je rappelle que la proposition de loi, déposée le 20 mai 2015, a été adoptée par l'Assemblée nationale le 25 juin dernier et par le Sénat le 14 octobre dernier. Nos deux assemblées n'étant pas parvenues à un texte identique, le Gouvernement, qui avait déclaré la procédure accélérée dès le 1^{er} juin, a convoqué la réunion d'une commission mixte paritaire, en application de l'article 45 alinéa 2 de la Constitution. Je rappelle également qu'à l'Assemblée nationale, la commission des affaires économiques s'était saisie pour avis.

Les nominations ont été effectuées par l'Assemblée nationale, le 5 novembre, et par le Sénat, le 4 novembre. Je constate qu'il n'y a que six députés titulaires et donc que M. Bertrand Pancher, suppléant UDI, devient titulaire à la place d'un député Républicain.

Le but de la commission mixte paritaire est de trouver un texte commun sur les dispositions restant en discussion. Le Sénat et l'Assemblée nationale ayant adopté des textes différents (puisque l'article 5 a été modifié et les deux articles 6 et 9 supprimés par le Sénat), notre commission, saisie de ces deux textes, doit rechercher un consensus.

Mon sentiment est que des divergences de fond persistent comme nos rapporteurs vont nous l'indiquer.

M. Hervé Maurey, sénateur, vice-président. Le point de vue du Sénat est assez différent de celui de l'Assemblée nationale. Sur le statut des dockers, nous avons souhaité ne pas aller au-delà des aménagements techniques qui sont nécessaires. Le Sénat n'a pas voulu remettre en question les équilibres fixés dans le cadre des lois Le Drian et Bussereau. Nous avons par ailleurs une divergence de fond avec le Gouvernement et, sans doute, avec l'Assemblée nationale : ce n'est pas parce que des accords sont conclus par des partenaires sociaux que la représentation nationale doit se sentir tenue de les entériner. Lors de l'examen de ce texte, le Sénat a voulu privilégier la question de la compétitivité des ports.

M. Philippe Duron, rapporteur pour l'Assemblée nationale. Cette proposition de loi vise à sécuriser le statut des ouvriers dockers, déstabilisé par la disparition programmée des dockers intermittents, et à garantir la paix sociale dans les ports, dans une perspective de compétitivité. Les conditions d'emploi des ouvriers dockers ont été définies par la loi du 6 septembre 1947 et par la loi du 9 juin 1992, dite « loi Le Drian ».

Il en ressort que l'on distingue trois catégories de dockers : les dockers professionnels mensualisés, les dockers professionnels intermittents et les dockers occasionnels, qui constituent une main-d'œuvre d'appoint à laquelle il est fait appel si le nombre des dockers professionnels n'est pas suffisant. L'article L. 5343-7 du code des transports précise l'ordre dans lequel il doit être fait appel à ces catégories, pour pourvoir les emplois pour lesquels les dockers bénéficient d'une priorité d'embauche. Cette règle s'appliquait dans la trentaine de ports mentionnée par l'arrêté du 25 septembre 1992.

La disparition progressive de la catégorie des dockers intermittents a progressivement fragilisé cette situation. C'est ce qui s'est passé à Port-La-Nouvelle et qui mit en péril l'application de la règle de priorité d'embauche sur ce port, ce qui allait à l'encontre de l'esprit de la loi du 9 juin 1992. En effet, celle-ci, en instaurant la mensualisation des dockers professionnels dans le cadre de contrats à durée indéterminée, avait voulu renforcer la situation des dockers et protéger la spécificité de leur métier.

La méthode qui a conduit à la rédaction de cette proposition de loi est tout à fait particulière : après l'épisode de Port-La-Nouvelle, le Gouvernement a confié à Mme Martine Bonny, inspectrice générale de l'écologie et du développement durable, le soin de piloter une concertation réunissant les différentes parties

prenantes : syndicats, manutentionnaires, chargeurs, représentants des directeurs des ports, représentants des ministères concernés et personnalités qualifiées.

La proposition de loi est la transposition politique et juridique de cet accord entre professionnels.

La nécessité de sécuriser au plus vite celui-ci justifie l'urgence qui a été demandée sur ce texte. L'Assemblée nationale l'a adopté à l'unanimité : seuls quelques amendements rédactionnels et un amendement demandant la remise au Parlement d'un rapport sur le bilan de la mise en œuvre de la charte instaurée par l'article 6 ont été adoptés.

Je me félicite de constater que le Sénat a accepté sans changement les quatre premiers articles de la proposition de loi. En revanche, nous allons devoir revenir sur les articles 5, 6, 7 et 9, qui ont été votés dans des termes différents à l'Assemblée et au Sénat. C'est sur ces articles qu'il va falloir confronter nos points de vue et voir s'il est possible d'aboutir à une rédaction commune, qui ne remette pas en cause l'équilibre atteint dans le cadre de la concertation menée sous l'égide Mme Martine Bonny.

M. Michel Vaspert, rapporteur pour le Sénat. Lors des premières auditions que j'ai menées sur ce sujet délicat, je pensais orienter mon rapport vers un vote « conforme ». Au fur et à mesure de mes échanges avec les différents acteurs économiques concernés, j'ai éprouvé beaucoup de doutes, que la majorité du Sénat a partagés. Il en est résulté un texte très différent de celui de l'Assemblée.

À notre sens, cette proposition de loi n'a pas vocation à réformer le régime juridique des dockers, ni celui des ports français, mais à régler un problème précis, cause d'un conflit à Port La Nouvelle : il s'agit de dé-corréler la priorité d'emploi et la présence des dockers intermittents sur une place portuaire. Il est indispensable de lever l'ambiguïté juridique sur ce point, mais nous avons voulu nous arrêter à cela : le reste des dispositions mérite un projet de loi.

Cette proposition de loi n'a pas fait l'objet d'une étude d'impact économique, et nous avons été alertés sur les difficultés qui pourraient en résulter en termes de compétitivité. C'est pourquoi le Sénat a supprimé les articles 5, 6 et 9, et réécrit l'article 7. L'affaire de Port La Nouvelle sert ici de prétexte pour modifier l'équilibre de la loi Le Drian de 1992 ; c'est une démarche précipitée et dangereuse, qui anticipe d'ailleurs le dialogue social prévu au niveau européen en 2016. Il n'y a pourtant aucune urgence à légiférer, puisque la France n'a fait l'objet d'aucune mise en demeure par la Commission européenne, contrairement à la Belgique et à l'Espagne. Je salue néanmoins le travail du groupe de travail présidé par Mme Martine Bonny, qui pourra servir à l'appui d'un projet de loi digne de ce nom.

M. Stéphane Dejana, député. Certes, comme il s'agit d'une proposition de loi, il n'y a pas eu d'étude d'impact. Mais elle a été précédée d'un travail approfondi qui vaut bien une telle étude et qui a permis de montrer les points de consensus entre les acteurs portuaires. Le groupe SRC tient à revenir au texte adopté par l'Assemblée, qui était un dispositif mesuré et raisonnable, et qui visait effectivement à régler un problème : ce problème ne peut pas être réglé si nous ne conservons que les quatre premiers articles. Port La Nouvelle n'est pas un prétexte, c'est un signal d'alarme pour tous les ports français. Nous voulons apporter une réponse complète, sans faire une réforme complète des ports. Le texte de l'Assemblée est basé sur le consensus entre le patronat et les syndicats.

M. Julien Aubert, député. Le Sénat a apporté sa sagesse à ce texte issu d'un travail de coopération. L'article 5 du texte de l'Assemblée souffre de l'absence d'évaluation de son impact économique. Dans le doute à ce sujet, le texte du Sénat est préférable, au nom de la compétitivité française. Nous partageons la préoccupation initiale du texte, qui est liée à une insécurité juridique, mais nous refusons de créer une insécurité économique.

M. Jean-Jacques Filleul, sénateur. Le groupe socialiste du Sénat était favorable à cette proposition de loi, et le secrétaire d'État chargé des transports Alain Vidalies l'a défendue avec vigueur, les échanges ont été vifs. Une étude d'impact n'est pas nécessaire puisqu'il y a un accord entre les partenaires sociaux. Comment imaginer que nous allions à l'encontre de cet accord, qui est un compromis ? J'appelle à rétablir le texte de l'Assemblée nationale.

M. Henri Jibrayel, député. Je rejoins M. Jean-Jacques Filleul pour appeler à voter le texte de l'Assemblée. J'ajoute qu'il est important d'aller vite. Le statut des dockers est en danger. Le consensus corporatif existant est appréciable. Il ne faut ni tergiverser, ni bloquer le processus, et ne pas prendre le risque de paralyser nos ports.

Mme Catherine Troallic, députée. Port La Nouvelle n'est qu'un exemple de ce pourquoi il faut revenir au texte voté par l'Assemblée. Il ne faut pas se limiter aux quatre premiers articles en ignorant le long travail préalable et le consensus atteint. Certains des arguments qui ont été présentés au Sénat vont à l'encontre de la réalité économique. J'ai d'ailleurs été surprise par la méconnaissance du terrain qu'ils révèlent. La proposition de loi n'a de sens que dans sa globalité.

M. Hervé Maurey, sénateur, vice-président. Bien que parti de l'Assemblée, ce texte est en réalité un projet de loi. C'est donc bien normal qu'il soit soutenu par le Gouvernement, puisqu'il l'a voulu. Nous constatons des divergences sur plusieurs points, et tout d'abord sur le rôle du Parlement : si on considère que, puisqu'il y a accord social, nous devons ne rien faire, à quoi sert le Parlement ?

Je ne suis pas d'accord pour dire que l'absence d'étude d'impact n'est pas un problème. Au cours des débats au Sénat, le Gouvernement n'a apporté aucun élément sur l'impact économique du texte, notamment en termes d'emploi.

Mme Évelyne Didier, sénatrice. Le travail effectué par Mme Bonny vaut, pour moi, rapport d'information et évaluation. Il est vrai qu'il n'y a pas eu d'étude d'impact à proprement parler, mais n'oublions pas que nous examinons le cas d'environ 90 personnes dont le statut est en voie d'extinction.

Prenons garde de ne pas être excessifs et constatons que, pour une fois, le Sénat n'a pas fait preuve de sagesse : il a transformé en sujet polémique un sujet qui avait fait l'objet d'un vote unanime à l'Assemblée nationale en première lecture. Si on voulait mettre « le feu aux ports », on ne s'y prendrait pas autrement.

Pour en avoir longuement discuté avec les dockers, je peux affirmer que cette mesure, attendue, pour un nombre limité de personnes, est de bon sens.

M. Philippe Duron, rapporteur pour l'Assemblée nationale. Je tiens à faire remarquer que les études d'impact accompagnent les projets de loi, pas les propositions. Ce serait d'ailleurs difficile.

Le texte proposé est la traduction d'un travail approfondi des différentes parties prenantes du port auxquelles se sont joints des experts. Le travail réalisé pourrait être assimilé à une étude d'impact, peut-être même d'une qualité supérieure à certaines études parfois un peu légères.

Sur le fond, qu'est-ce qu'une charte ? C'est un accord de paix sociale. Elle répond aux préoccupations qui étaient déjà celles des législateurs à l'époque de la loi Le Drian mais aussi de la loi Bussereau, en 2008. Cette loi avait d'ailleurs recueilli un large consensus et le groupe socialiste ne s'était abstenu que pour des raisons de forme.

Nous avons pour principal souci de rétablir un consensus social dans les ports et d'éviter de connaître à nouveau des épisodes de paralysie tels que ceux survenus dans le passé. La charte proposée est un outil innovant et équilibré.

M. Michel Vaspert, rapporteur pour le Sénat. Il est faux d'affirmer qu'il existe un consensus. Il existe un syndicat majoritaire qui représente 80 % de la profession – la CGT dockers – qui soutient le texte de l'Assemblée nationale, contrairement à d'autres syndicats. Il n'y a donc pas de consensus syndical.

M. Philippe Duron, rapporteur pour l'Assemblée nationale. Je n'ai pas parlé de « consensus syndical » mais de consensus social entre les parties prenantes.

M. Michel Vaspert, rapporteur pour le Sénat. L'Union nationale des entreprises de manutention (UNIM), partie prenante à cette réforme et partenaire essentiel, a elle-même eu beaucoup de mal à définir une position sur ce texte. Cela lui a pris des mois. Par ailleurs, j'ai rencontré un certain nombre d'entreprises utilisatrices des ports qui sont fermement opposées à cette proposition de loi.

Certes, il fallait traiter le problème des dockers de Port-la-Nouvelle. Mais le texte du Sénat le fait à travers les quatre premiers articles. En revanche, nous ne souhaitons pas étendre le périmètre d'intervention des dockers. Nous avons entendu des remarques très concrètes et des inquiétudes de la part d'entreprises implantées en bord à quai, qui nous ont conduits à douter.

Lorsque j'ai débuté les auditions, je souhaitais sincèrement proposer d'adopter un texte conforme à celui de l'Assemblée nationale. Mais à l'issue de ces auditions, avec l'inquiétude exprimée par un certain nombre d'intervenants, le doute s'est insinué : il faut résoudre le problème lié à l'extinction des dockers intermittents, sans aller au-delà. Pour cela, il faudra un projet de loi plus ambitieux sur les ports français, avec une étude d'impact en bonne et due forme.

*

* *

La commission a ensuite procédé à l'examen des dispositions restant en discussion.

EXAMEN DES ARTICLES

*Articles 1^{er} à 4
(Conformes)*

M. Jean-Paul Chanteguet, député, président. Je rappelle que les articles 1^{er} à 4 sont conformes.

Article 5

M. Philippe Duron, rapporteur pour l'Assemblée nationale. Je propose un retour à la rédaction de l'article 5 adopté par l'Assemblée nationale pour deux raisons.

Premièrement, la rédaction de l'article 5 telle qu'adoptée par l'Assemblée nationale permet de sécuriser le cadre dans lequel travaillent les dockers occasionnels. Il s'agit de travailleurs qui peuvent être considérés comme des travailleurs précaires.

Cette rédaction se veut donc protectrice et c'est pourquoi le premier alinéa de l'article L. 5343-6, qui a été supprimé au Sénat, fait explicitement référence à la notion de CDD d'usage constant. Elle inscrit dans la loi ce qui est déjà prévu par la convention collective nationale unifiée ports et manutention du 15 avril 2011.

C'est dans le même objectif de protection des travailleurs précaires que l'avant-dernier alinéa de l'article L. 5343-6 prévoit que les dockers occasionnels doivent être employés dans le respect : d'une part, de l'article L. 1242-1 du code du travail, qui prévoit qu'« *un contrat de travail à durée déterminée, quel que soit son motif, ne peut avoir ni pour objet ni pour effet de pourvoir durablement un emploi lié à l'activité normale et permanente de l'entreprise* » ; d'autre part, du principe de mensualisation posé par l'article L. 5343-3 du code des transports.

Cela permet d'éviter que le recours aux CDD d'usage constant ne soit employé de manière abusive, pour pourvoir des postes qui relèvent en fait d'un CDI. Je remarque que cet avant-dernier alinéa n'a d'ailleurs pas été supprimé au Sénat.

Deuxième raison : la rédaction de l'article 5 a été modifiée par le Sénat au motif que la définition des ouvriers dockers occasionnels qu'elle introduit rend plus difficile le recours à l'intérim classique, tel qu'il est pratiqué dans certains ports grâce à la souplesse du cadre juridique actuel. L'article 5 ajouterait une strate supplémentaire de priorité d'emploi des dockers, en imposant une priorité d'emploi des dockers occasionnels.

Je rappelle que la priorité d'emploi des dockers occasionnels sur toute main-d'œuvre non-docker est déjà prévue par le code des transports depuis 1992. En effet, l'article L. 5343-7, qui reprend l'article L. 511-2 du code des ports maritimes dispose que « *Pour les travaux de manutention définis par voie réglementaire, les employeurs, lorsqu'ils n'utilisent pas uniquement des dockers professionnels mensualisés, ont recours en priorité aux dockers professionnels intermittents puis, à défaut, aux dockers occasionnels.* »

Adopter la rédaction de l'article 5 proposée par le Sénat reviendrait donc à couvrir du voile de la loi des pratiques illégales qui vont à l'encontre d'un principe posé par le code des transports. C'est pourquoi j'appelle l'ensemble des membres composant cette commission à adopter le rétablissement de la rédaction de l'article 5 adoptée par l'Assemblée nationale.

M. Michel Vaspert, rapporteur pour le Sénat. J'y suis défavorable, pour les raisons que j'ai indiquées dans mon intervention liminaire.

La commission mixte paritaire adopte l'article 5 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 6

M. Philippe Duron, rapporteur pour l'Assemblée nationale. Je propose un amendement qui a pour objet de rétablir le texte de l'article 6 adopté à l'Assemblée nationale, pour trois raisons.

L'un des arguments invoqués pour justifier la suppression de cet article a été le fait que l'absence de priorité d'emploi des dockers et raisons de sécurité n'avait aucun sens en l'absence d'une réflexion sur les qualifications professionnelles requises et que des discussions devaient avoir lieu en 2016 dans ce domaine au niveau européen.

Cet argument ne me semble pas recevable car la France n'a pas à attendre le résultat de négociations menées au niveau communautaire par les partenaires sociaux pour légiférer. La France n'a pas à être à la traîne des évolutions communautaires et doit au contraire se monter proactive si elle veut que sa voix porte au niveau européen.

Par ailleurs, s'il est vrai qu'il est nécessaire de réfléchir aux moyens de redynamiser le système de qualification des dockers, ce sujet n'est pas du ressort de la loi : c'est aux partenaires sociaux d'ouvrir ce chantier. Adopter l'article 6 peut les inciter à se mettre autour de la table.

Deuxièmement, la suppression de l'article 6 a également été justifiée au nom de la rédaction de l'article R. 5343-2 du code des transports proposée par le rapport Bonny, rédaction qui augmenterait inconsiderément le périmètre d'emploi des dockers.

La présence des mots « première amenée » et « première reprise » dans la rédaction de l'article R. 5343-2 proposé par la commission Bonny n'est pas un effet mécanique de la nouvelle rédaction de l'article L. 5343-7 proposé par l'article 6. Rien ne dit que ce projet d'article réglementaire ne pourrait pas être retravaillé par le Gouvernement et par les partenaires sociaux.

Par ailleurs, il a été indiqué que la charte nationale créée par cet article ferait fuir tout investisseur privé et que beaucoup d'industriels ne voudraient pas négocier avec un syndicat avant même d'envisager une implantation industrielle. Cependant, au niveau local, des chartes ont déjà été mises en place sans que cela fasse fuir les investisseurs. En outre, la charte est un instrument juridique souple, qui permettra de s'adapter aux réalités de chaque port.

Enfin, au cours des auditions que j'ai réalisées, il m'a été indiqué que rencontrer les représentants syndicaux avant de s'implanter sur un port était une pratique fréquente pour les entreprises et que la mise en place de la charte ne changerait donc rien aux pratiques existantes, qui relèvent presque des règles de bien-vivre ensemble sur les ports.

M. Michel Vaspert, rapporteur pour le Sénat. Le rétablissement de l'article 6 irait dans le sens inverse de ce que nous souhaitons, j'émetts donc un avis défavorable.

La commission mixte paritaire adopte l'article 6 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 7

M. Philippe Duron, rapporteur pour l'Assemblée nationale. La proposition de rédaction n° 3 tire les conséquences du rétablissement de l'article 5.

La commission mixte paritaire adopte l'article 7 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

Article 8
(Conforme)

Article 9

M. Philippe Duron, rapporteur pour l'Assemblée nationale. La proposition de rédaction n° 4 tire les conséquences du rétablissement de l'article 6 car il faut rétablir conjointement les articles 6 et 9.

La commission mixte paritaire adopte l'article 9 dans la rédaction de l'Assemblée nationale.

*

La commission mixte paritaire a adopté, ainsi rédigées, l'ensemble des dispositions restant en discussion de la proposition de loi tendant à consolider et à clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes.

En conséquence, elle vous demande d'adopter la proposition de loi tendant à consolider et à clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes dans le texte figurant en annexe au présent rapport.

*

* *

TABLEAU COMPARATIF

Texte de l'Assemblée nationale	Texte du Sénat
Articles 1 ^{er} à 4	
.....	
Article 5	Article 5
L'article L. 5343-6 du code des transports est ainsi rédigé :	<i>(Alinéa sans modification)</i>
<u>« Art. L. 5343-6. – Les ouvriers dockers occasionnels sont les ouvriers dockers qui, afin d'exercer les travaux de manutention portuaire mentionnés à l'article L. 5343-7 du présent code, concluent avec une entreprise ou avec un groupement d'entreprises un contrat de travail à durée déterminée en application du 3^o de l'article L. 1242-2 du code du travail et régi par la convention collective nationale unifiée applicable aux entreprises de manutention portuaire.</u>	Alinéa supprimé
« Les ouvriers dockers occasionnels constituent pour les entreprises ou les groupements d'entreprises mentionnés au <u>premier</u> alinéa de l'article L. 5343-3 du présent code une main-d'oeuvre d'appoint à laquelle il n'est fait appel qu'en cas d'insuffisance du nombre d'ouvriers dockers professionnels.	« Art. L. 5343-6. – Les ouvriers dockers occasionnels constituent pour les entreprises ou les groupements d'entreprises mentionnés au <i>troisième</i> alinéa de l'article L. 5343-3 du présent code une main-d'oeuvre d'appoint à laquelle il n'est fait appel qu'en cas d'insuffisance du nombre d'ouvriers dockers professionnels.
« Cette main-d'oeuvre d'appoint est employée dans le respect de l'article L. 1242-1 du code du travail et du principe de mensualisation posé à l'article L. 5343-3 du présent code.	<i>(Alinéa sans modification)</i>
« Les ouvriers dockers occasionnels ne sont pas tenus de se présenter à l'embauche et peuvent travailler ailleurs que sur le port sans autorisation spéciale. »	<i>(Alinéa sans modification)</i>
Article 6	Article 6
L'article L. 5343-7 du code des transports est ainsi rédigé :	Supprimé
« Art. L. 5343-7. – Afin de garantir la sécurité des personnes et des biens, un décret en	

Texte de l'Assemblée nationale

Texte du Sénat

Conseil d'État détermine les travaux de chargement et de déchargement des navires et des bateaux dans les ports maritimes de commerce qui sont prioritairement effectués par des ouvriers dockers appartenant à l'une des catégories définies à l'article L. 5343-2.

« Toutefois, les conditions dans lesquelles sont effectués les travaux de chargement et de déchargement des navires et des bateaux pour le compte propre d'un titulaire d'un titre d'occupation domaniale comportant le bord à quai sont fixées conformément à une charte nationale signée entre les organisations d'employeurs et de salariés représentatives du secteur de la manutention portuaire, les organisations représentatives des autorités portuaires et les organisations représentatives des utilisateurs de service de transport maritime ou fluvial. »

Article 7

Article 7

La section 1 du chapitre III du titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est complétée par un article L. 5343-7-1 ainsi rédigé :

À l'article L. 5343-7 du code des transports, après le mot : « intermittents », sont insérés les mots : « , tant qu'il en existe sur le port, ».

« Art. L. 5343-7-1. – Pour les travaux de manutention portuaire auxquels s'applique la priorité d'emploi des ouvriers dockers, les entreprises ou les groupements d'entreprises mentionnés au premier alinéa de l'article L. 5343-3, lorsqu'ils n'emploient pas uniquement des ouvriers dockers professionnels mensualisés, ont recours en priorité aux ouvriers dockers professionnels intermittents, tant qu'il en existe sur le port, puis, à défaut, aux ouvriers dockers occasionnels. »

Article 8

Article 9

Article 9

Dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la mise en œuvre de la charte nationale mentionnée au second alinéa de l'article L. 5343-7 du code des transports.

Supprimé