

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 janvier 2012

**ORGANISATION DU SERVICE ET INFORMATION DES PASSAGERS DANS LES
ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN - (N° 4157)**

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 6

présenté par
M. Gandolfi-Scheit

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 2, insérer l'article suivant:**

Le titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« Chapitre V

« Dispositions relatives au droit à l'information des passagers et à la continuité du service dans le transport maritime de passagers

« Section 1

« Champ d'application

« *Art. L. 1115-1. – I. –* Le présent chapitre est applicable aux entreprises, établissements ou parties d'établissement qui concourent directement à l'activité de transport maritime de passagers.

« II. – Sont considérés comme concourant directement à l'activité de transport maritime de passagers au sens du présent chapitre les exploitants portuaires et les entreprises, établissements ou parties d'établissement exerçant une activité de transport maritime de passagers, de maintenance des navires, d'assistance en escale ainsi que les activités de sûreté portuaire, de secours et de lutte contre l'incendie, de pilotage, de lamanage ou de remorquage ainsi que les capitaineries de port.

« Section 2

« Dialogue social et prévention des conflits

« *Art. L. 1115-2. – I. –* Sans préjudice des dispositions de l'article L. 2512-1 du code du travail, dans les entreprises, établissements ou parties d'établissement entrant dans le champ d'application du présent chapitre, l'employeur et les organisations syndicales représentatives peuvent engager des négociations en vue de la signature d'un accord-cadre organisant une procédure de prévention des conflits et tendant à développer le dialogue social en lien avec les autorités organisatrices de transport. En application de cet accord, l'exercice du droit de grève ne peut intervenir qu'après une négociation préalable entre l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui envisagent de recourir au droit de grève. L'accord-cadre fixe les règles d'organisation et de déroulement de cette négociation. Ces règles doivent être conformes aux conditions posées au II.

« II. – L'accord-cadre détermine notamment :

« 1° Les conditions dans lesquelles les organisations syndicales représentatives procèdent à la notification à l'employeur des motifs pour lesquels elles envisagent de recourir à l'exercice du droit de grève ;

« 2° Le délai dans lequel, à compter de cette notification, l'employeur est tenu de réunir les organisations syndicales représentatives. Ce délai ne peut dépasser trois jours ;

« 3° La durée dont l'employeur et les organisations syndicales représentatives disposent pour conduire la négociation préalable mentionnée au I. Cette durée ne peut excéder huit jours francs à compter de la notification ;

« 4° Les informations qui doivent être transmises par l'employeur aux organisations syndicales représentatives en vue de favoriser la réussite du processus de négociation ainsi que le délai dans lequel ces informations doivent être fournies ;

« 5° Les conditions dans lesquelles la négociation préalable entre les organisations syndicales représentatives et l'employeur se déroule ;

« 6° Les modalités d'élaboration du relevé de conclusions de la négociation préalable ainsi que les informations qui doivent y figurer ;

« 7° Les conditions dans lesquelles les salariés sont informés des motifs du conflit, de la position de l'employeur, de la position des organisations syndicales représentatives ainsi que les conditions dans lesquelles ils reçoivent communication du relevé de conclusions de la négociation préalable ;

« 8° Les conditions du maintien d'un service minimum de transport maritime de passagers définies en lien avec les autorités organisatrices de transport

« Section 3

« Exercice du droit de grève

« *Art. L. 1115-3. –* En cas de grève et pendant toute la durée du mouvement, les salariés dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation de rotations informent, au plus tard quarante-huit heures avant le début de chaque journée de grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer.

« Sont considérés comme salariés dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des rotations les salariés des exploitants portuaires et des entreprises, établissements ou parties d'établissement mentionnés à l'article L. 1115-1 qui occupent un emploi de personnel navigant ou qui assurent personnellement l'une des opérations d'assistance en escale mentionnée au même article L. 1115-1, de maintenance des navires, de sûreté portuaire, de secours et de lutte contre l'incendie, de pilotage, de lamanage ou de remorquage ainsi que les capitaineries de port.

« Les informations issues des déclarations individuelles des salariés ne peuvent être utilisées que pour l'organisation de l'activité durant la grève en vue d'en informer les passagers. Elles sont couvertes par le secret professionnel. Leur utilisation à d'autres fins ou leur communication à toute personne autre que celles désignées par l'employeur comme étant chargées de l'organisation du service est passible des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.

« *Art. L. 1115-4.* – Est passible d'une sanction disciplinaire le salarié qui n'a pas informé son employeur de son intention de participer à la grève dans les conditions prévues à l'article L. 1115-3.

« Section 4

« Information des passagers

« *Art. L. 1115-5.* – En cas de perturbation du trafic maritime liée à une grève dans une entreprise, un établissement ou une partie d'établissement entrant dans le champ d'application du présent chapitre, tout passager a le droit de disposer d'une information gratuite, précise et fiable sur l'activité assurée. Cette information doit être délivrée aux passagers par l'entreprise de transport maritime au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la perturbation. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'instauration d'un service minimum garanti en matière de transport maritime se révèle être beaucoup plus complexe à mettre en pratique qu'en ce qui concerne les transports terrestres réguliers de voyageurs. En effet, tout comme les transports aériens, il faut prendre en compte le fait que le transport maritime de passagers est constitué d'une chaîne d'activités organisée autour du navire qui en est le maillon central.

Le rapport prévu à l'article 13 de la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs et remis en 2009 est à ce titre très clair : « La certitude de l'armement du navire à passagers assurant un service public de transport n'est pas suffisante pour résoudre tous les sujets liés à la continuité du service public. La mise en capacité du navire à entrer et sortir du port et à embarquer et débarquer ses passagers n'est pas moins importante que la disponibilité du navire armé et relève d'une chaîne d'activités dont tous les maillons sont indispensables. »

Dès lors on comprend que la loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs n'est absolument pas adaptée au secteur du transport maritime de passagers. En revanche, le dispositif prévu par la présente proposition de loi sur le transport aérien se révèle davantage opérant.

Il est en effet important de favoriser le dialogue social afin de limiter au maximum les possibles interruptions totales de services de transport maritime de passagers dont les conséquences économiques sont souvent lourdes. La transposition de la rédaction issue des travaux de la commission permet en outre de lever toutes les difficultés juridiques qui avaient été soulevées en ce qui concerne le transport aérien de passagers.