



N° 1523

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 juillet 2023.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES SUR LA PROPOSITION DE LOI, MODIFIÉE PAR LE SÉNAT, *visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime*,

PAR M. DIDIER LE GAC,

Député.

Voir les numéros :

Assemblée nationale : 1^{re} lecture : **798, 1005** et T.A. **98**.

2^e lecture : **1439**.

Sénat : 1^{re} lecture : **469, 734, 735, 728** et T.A. **142 (2022-2023)**.

SOMMAIRE

	Pages
AVANT-PROPOS	5
COMMENTAIRE DES ARTICLES	7
<i>Article 1^{er}</i> : Application des minima hiérarchiques et d'une organisation du travail spécifique au personnel de certaines lignes maritimes internationales régulières	7
<i>Article 1^{er} bis</i> : Renforcement des sanctions pénales dans le cadre du dispositif de l'État d'accueil	11
<i>Article 1^{er} ter</i> : Création d'un régime de sanctions administratives dans le cadre du dispositif de l'État d'accueil	12
<i>Article 2</i> : Sanction de l'admission à bord de gens de mer ne disposant pas d'un certificat d'aptitude médicale établi à l'étranger valide	15
<i>Article 3</i> : Rapport sur l'état des pratiques relatives au dumping social sur les lignes régulières de ferries au sein de l'Union européenne	15
<i>Article 4</i> : Rapport recensant les besoins humains et financiers des services en charge de l'inspection du travail maritime pour assurer leurs missions, notamment dans la lutte contre le phénomène de dumping social	17
TRAVAUX DE LA COMMISSION	19
ANNEXE : TEXTES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE ABROGÉS OU MODIFIÉS À L'OCCASION DE L'EXAMEN DE LA PROPOSITION DE LOI	31

AVANT-PROPOS

Alors que la Manche constitue l'une des zones au trafic maritime le plus intense au monde, le dumping social qui s'y développe sur un certain nombre de liaisons fait craindre tout autant pour la sécurité des navigations que pour l'avenir des marines marchandes française et britannique.

De part et d'autre du détroit, la prise de conscience de l'opinion publique a conduit les législateurs nationaux à prendre leurs responsabilités pour enrayer un phénomène qui consiste à faire naviguer des marins rémunérés bien en dessous du salaire minimum en ne leur octroyant que de courtes périodes de repos à terre après des mois de travail en mer.

La présente proposition de loi constitue une réponse inédite à ce phénomène de concurrence déloyale permise par le droit européen et le droit international. Elle prend la forme d'une loi de police, définie par le règlement dit « Rome I » comme étant une disposition impérative dont le respect est jugé crucial par un pays pour la sauvegarde de ses intérêts publics.

Son adoption quasi unanime en première lecture, à l'Assemblée nationale comme au Sénat, démontre l'importance de ce sujet stratégique pour la sécurité de nos échanges avec le Royaume-Uni et pour la souveraineté maritime de la France. Elle s'inscrit, en outre, en miroir avec une loi similaire que nos partenaires britanniques ont adoptée et qui devrait entrer en vigueur au début de l'année 2024. Il apparaît, par conséquent, indispensable que le législateur français se montre à la hauteur face à l'urgence.

Les dispositions initiales de la proposition de loi, en particulier son **article 1^{er}**, visaient à appliquer au personnel des navires assurant des liaisons maritimes régulières de passagers avec la France, c'est-à-dire ceux qui opèrent des liaisons transmanche, les minima conventionnels en vigueur pour les navires français relevant de la même branche d'activité.

L'Assemblée nationale a complété ce dispositif afin d'imposer un rythme de travail sur ces navires compatible avec les risques existants pour la sécurité maritime et la pollution des océans. Cette organisation du travail est fondée sur une parité entre temps d'embarquement, dont la durée maximale est fixée par décret en Conseil d'État, et temps de repos à terre. L'Assemblée a également renforcé les sanctions pénales en cas d'infraction à ces obligations et introduit un régime de sanctions administratives qui peut s'y substituer. Le Sénat a approuvé le principe de cet article en précisant utilement son champ et en renforçant la sécurité juridique du dispositif.

Si la proposition de loi a vocation à lutter, en particulier, contre le dumping social sur les liaisons transmanche, la situation des liaisons avec la Corse a également attiré l'attention des rapporteurs des deux assemblées. Il est donc apparu nécessaire de renforcer les sanctions pouvant être prise dans le cadre du dispositif de l'État d'accueil. Le Sénat a considéré que l'**article 1^{er} bis**, introduit par l'Assemblée nationale et visant à renforcer les sanctions pénales, n'était pas de nature à résoudre les difficultés constatées en Méditerranée. En revanche, il a approuvé, tout en précisant son périmètre, l'introduction par l'Assemblée nationale, à l'**article 1^{er} ter**, d'un régime de sanctions administratives permettant de punir de manière plus efficace et rapide les infractions constatées.

D'une portée plus générale, l'**article 2** renforce la sécurité maritime à bord des navires battant pavillon français en sanctionnant le non-respect du contrôle de l'aptitude physique des gens de mer étrangers avant leur embarquement, le Sénat ayant élargi le champ d'application de cet article initialement circonscrit aux seuls marins.

Malgré l'intérêt certain qu'ils pouvaient présenter, le Sénat a, conformément à sa pratique constante, supprimé les demandes de rapport du Gouvernement au Parlement des **articles 3** et **4**, visant respectivement à mieux connaître l'ampleur du dumping social au niveau européen et les besoins des services chargés du contrôle des navires. S'il n'apparaît pas indispensable d'inscrire ces demandes de rapport dans la loi, ces thèmes devront, néanmoins, faire l'objet d'un travail parlementaire, en s'appuyant, le cas échéant, sur l'expertise du Conseil supérieur de la marine marchande.

Le rapporteur se félicite du travail parlementaire constructif qui a permis d'aboutir à un texte équilibré, comportant des obligations et des sanctions de nature à lutter efficacement contre le dumping social dans le respect des règles européennes. Une adoption par l'Assemblée nationale de la proposition de loi dans sa rédaction issue des travaux du Sénat permettra d'atteindre, dans les meilleurs délais, l'objectif partagé par l'ensemble des parlementaires.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Application des minima hiérarchiques et d'une organisation du travail spécifique au personnel de certaines lignes maritimes internationales régulières

Origine de l'article : proposition de loi initiale

Sort au Sénat : modifié

Position de la commission : maintien de la rédaction du Sénat

1. La proposition de loi initiale

● Le présent article constitue le cœur de la proposition de loi, dont l'objet est de lutter contre le développement du dumping social dans le transport maritime transmanche.

Depuis l'ouverture, en 2021, d'une ligne opérée par la compagnie Irish Ferries et la décision prise, en mars 2022, par P&O Ferries de licencier ses 786 marins pour procéder à leur remplacement à moindre coût, une concurrence déloyale a émergé entre, d'une part, des ferries employant exclusivement des marins selon des normes sociales élevées et, d'autre part, des compagnies misant sur une main d'œuvre peu rémunérée et dont le temps d'embarquement en mer est considérablement plus long.

● Si les normes internationales et européennes favorisent la concurrence internationale et laissent peu de marge aux États pour réguler les conditions d'embauche des gens de mer, le présent article s'inscrit dans le cadre européen de la loi de police, défini par le règlement n° 593/2008 du 17 juin 2008, dit « Rome I »⁽¹⁾ pour garantir des conditions sociales minimales sur les navires effectuant les liaisons transmanche.

Le contrôle de cette disposition est en outre permis, au regard du droit international, sur le fondement de l'article 25 de la convention de Montego Bay qui permet aux États de fixer des conditions à l'entrée dans les ports.

● Le dispositif vise initialement à imposer aux navires transporteurs de passagers assurant certaines des lignes régulières internationales avec la France d'assurer à leur équipage une rémunération au moins égale au salaire minimum

(1) Règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I).

légal ou conventionnel applicable aux salariés employés dans les entreprises françaises de la même branche d'activité.

Bien que formulée en des termes généraux, cette loi de police n'a vocation qu'à s'appliquer aux liaisons transmanche, compte tenu de la fréquence de celles-ci, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.

Les autres liaisons régulières avec des ports français ne sont pas concernées par le dispositif puisqu'elles bénéficient déjà soit du dispositif de l'État d'accueil ⁽¹⁾, en particulier les liaisons entre la Corse et le continent, soit de l'exclusion de l'immatriculation au registre international français (RIF), en ce qui concerne les liaisons entre la France et l'Algérie, le Maroc et la Tunisie ⁽²⁾. Conformément aux engagements pris par le Gouvernement, les liaisons transmanche font désormais l'objet de la même exclusion du RIF ⁽³⁾.

● Afin de contrôler l'effectivité des obligations introduites par le présent article, un régime de sanctions pénales est prévu par le présent article. L'infraction est, à l'origine, punie d'une amende de 3 750 euros et la récidive de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende. Les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de salariés concernés. Elles sont constatées par les services de contrôle dans le domaine des affaires maritimes.

2. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

L'Assemblée nationale a adopté dix amendements en commission et quatorze amendements en séance publique afin de compléter les dispositions de la loi de police et de renforcer son régime de sanctions.

● En commission, trois amendements identiques du rapporteur, de M. Freddy Sertin et de M. Paul Christophe ont ajouté à la loi de police de nouvelles obligations relatives à la durée maximale d'embarquement sur les navires assurant les liaisons transmanche.

Les navires entrant dans le champ de la loi de police doivent ainsi respecter une organisation du travail des marins fondée sur une parité entre un temps d'embarquement et un temps de repos à terre équivalents. Un décret en Conseil d'État déterminera, en outre, la durée maximale d'embarquement en prenant en compte les critères d'exploitation des liaisons maritimes concernées.

La justification de cette nouvelle obligation, qui constitue également une loi de police, réside dans le double impératif de garantir la sécurité de la navigation et de lutter contre les pollutions marines.

(1) Articles L. 5561-1 à L. 5567-4 du code des transports.

(2) Décret n° 2006-462 du 21 avril 2006 fixant la liste des lignes régulières internationales de transport maritime de passagers mentionnée à l'article L. 5611-3 du code des transports.

(3) Décret n° 2023-474 du 20 juin 2023 modifiant le décret n° 2006-462 du 21 avril 2006 fixant la liste des lignes régulières internationales de transport maritime de passagers mentionnée à l'article 2 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.

- Les sanctions pénales prévues en cas d'infraction aux obligations du présent article ont également été renforcées au cours de l'examen du texte par les députés.

À la suite de l'adoption, en commission, d'un sous-amendement de M. Sébastien Jumel, le régime de sanctions pénales applicable à l'employeur ou l'armateur qui ne se conformerait pas aux obligations relatives au salaire minimum a été étendu aux obligations en matière d'organisation du travail.

Le montant de l'amende correspondant à ces deux infractions et aux cas de récidive a, en outre, été porté respectivement à 7 500 euros et 15 000 euros, soit un doublement du montant, grâce à l'adoption, en séance publique, de trois amendements identiques de MM. Freddy Sertin, Paul Christophe et Jimmy Pahun.

Enfin, un amendement de M. Matthias Tavel a institué une nouvelle peine d'interdiction d'accoster dans un port français à l'encontre des navires appartenant à la compagnie maritime qui s'est rendue coupable d'une troisième infraction.

- En cohérence avec les dispositions du code du travail introduites par l'ordonnance du 7 avril 2016 ⁽¹⁾ et afin d'améliorer l'effectivité des sanctions en cas d'infraction à la loi de police, trois amendements identiques de MM. Paul Christophe, Freddy Sertin, et Jimmy Pahun ont introduit un régime de sanctions administratives applicable sous réserve de l'absence de poursuites pénales.

Le montant maximal de l'amende prononcée en cas de manquement au versement du salaire minimum horaire ou à l'organisation du travail prévus par la loi de police est de 4 000 euros par salarié concerné. Le plafond de l'amende est porté à 8 000 euros en cas de nouveau manquement dans un délai de deux ans et il est majoré de 50 % en cas de nouveau manquement constaté dans un délai d'un an à compter de la notification d'un avertissement concernant un précédent manquement de même nature.

- Outre des amendements rédactionnels du rapporteur, l'Assemblée a également adopté, en séance publique, un amendement de Mme Claudia Rouaux prévoyant que le décret en Conseil d'État qui déterminera les lignes entrant dans le champ de la loi de police soit pris après avis du Conseil supérieur de la marine marchande ainsi qu'un amendement de M. Matthias Tavel précisant que la loi de police s'applique également aux salariés mis à disposition par les services privés de recrutement et de placement de gens de mer, les sociétés dites de *manning*.

(1) Ordonnance n° 2016-413 du 7 avril 2016 relative au contrôle de l'application du droit du travail.

3. Les modifications apportées par le Sénat

Le Sénat a adopté huit amendements de la rapporteure en commission et un amendement de coordination du Gouvernement en séance publique.

Les modifications apportées au présent article, dont la rédaction a, par ailleurs, été précisée, tendent à :

– supprimer, par l’amendement COM-1, la mention de l’avis du Conseil supérieur de la marine marchande sur le décret déterminant le champ d’application du présent article, cet organe étant déjà obligatoirement consulté sur ce type d’acte ⁽¹⁾ ;

– prévoir, par l’amendement COM-3, que la sécurité de la navigation et la lutte contre les pollutions marines soient prises en compte pour déterminer, par décret, la durée maximale d’embarquement, plutôt que mentionnées comme objectifs de la loi sans réelle portée normative ;

– supprimer, par l’amendement COM-4, la peine d’interdiction d’accoster dans un port français en cas de troisième récidive. Le Sénat a, en effet, considéré que cet ajout présentait une très grande fragilité juridique au regard des principes constitutionnels de légalité et d’individualisation des peines, d’une part, et en raison de son caractère manifestement disproportionné, d’autre part ⁽²⁾ ;

– permettre, par l’amendement COM-7, à l’autorité administrative de prononcer, alternativement à une amende administrative, un avertissement à l’employeur ou à l’armateur en cas de manquement aux obligations posées par la loi de police, à l’instar de ce que prévoit le code du travail ⁽³⁾.

4. La position de la commission

La commission n’a pas modifié cet article.

*

* *

(1) Article 2 du décret n° 2002-647 du 29 avril 2002 relatif à la composition, aux attributions et à l’organisation du Conseil supérieur de la marine marchande.

(2) Le présent article prévoit déjà, en cas de récidive, une peine de six mois d’emprisonnement et de 15 000 euros d’amende, bien supérieure à celle prévue par l’article R. 5566-4 du code des transports qui punit de l’amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe, soit 1 500 euros, le non-respect du Smic et, en cas de récidive, d’une amende de 3 000 euros ou de 15 000 euros pour les personnes morales.

(3) Article L. 8115-1 du code du travail.

Article 1^{er} bis

Renforcement des sanctions pénales dans le cadre du dispositif de l'État d'accueil

Origine de l'article : amendement adopté en séance publique à l'Assemblée nationale

Sort au Sénat : supprimé

Position de la commission : maintien de la suppression

● Introduit en séance publique à l'Assemblée nationale par l'adoption d'un amendement de M. Jean-Marc Zulesi, le présent article aligne les sanctions pénales en cas d'infraction au dispositif de l'État d'accueil sur celles figurant à l'article 1^{er} de la proposition de loi.

Serait ainsi puni de 7 500 euros d'amende, par salarié concerné, le fait pour l'armateur ou l'employeur de payer le personnel d'un navire soumis à ce dispositif un salaire inférieur au salaire minimum interprofessionnel de croissance (Smic) ou au minimum conventionnel applicable dans la branche. La récidive serait, pour sa part, punie de six mois d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende. Les mêmes peines seraient applicables en cas de méconnaissance des stipulations conventionnelles relatives aux accessoires de salaires.

● À l'initiative de sa rapporteure, la commission des affaires sociales du Sénat a supprimé cet article, jugeant que les sanctions de droit commun applicables aux infractions dans le cadre du dispositif de l'État d'accueil étaient suffisantes.

D'une part, ce dispositif emporte l'application du droit du travail maritime français aux navires concernés et donc des sanctions que celui-ci prévoit :

– le non-respect du Smic est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe, soit 1 500 euros, et, en cas de récidive, d'une amende de 3 000 euros ou de 15 000 euros pour les personnes morales. L'amende est prononcée autant de fois qu'il y a de salariés concernés ⁽¹⁾ ;

– le non-respect des minima conventionnels est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, soit un maximum de 750 euros ⁽²⁾ ;

– la méconnaissance des stipulations conventionnelles relatives aux accessoires du salaire est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe, soit un maximum de 750 euros ⁽³⁾.

D'autre part, le Sénat a considéré que le dispositif de l'État d'accueil prévenait déjà le développement du dumping social. Des pratiques concurrentielles persistent néanmoins compte tenu d'avantages, octroyés notamment par le registre

(1) Article R. 5566-4 du code des transports.

(2) Article R. 5566-5 du code des transports.

(3) Article R. 5566-6 du code des transports.

international italien, ce qui invite à mener un travail d'harmonisation des pavillons au niveau européen et non à renforcer les seules sanctions pénales françaises.

Au demeurant, selon les informations transmises par les services gouvernementaux à la rapporteure de la commission des affaires sociales du Sénat, 13 % des navires concernés par le dispositif de l'État d'accueil ont été contrôlés en 2022 contre 3,8 % des navires tout régime confondu. Afin de généraliser l'application des sanctions pénales existantes, une réflexion pourrait être engagée sur le renforcement des moyens d'inspection.

● La commission des affaires sociales de l'Assemblée nationale a confirmé la suppression du présent article.

*
* *

Article 1^{er} ter

Création d'un régime de sanctions administratives dans le cadre du dispositif de l'État d'accueil

Origine de l'article : amendement adopté en séance publique à l'Assemblée nationale

Sort au Sénat : modifié

Position de la commission : maintien de la rédaction du Sénat

1. Les dispositions adoptées par l'Assemblée nationale

● À la suite de l'introduction, à l'article 1^{er}, d'un régime de sanctions administratives en cas d'infraction aux obligations prévues par la loi de police sur le transmanche, l'Assemblée nationale a adopté, en séance publique, un amendement de M. Jean-Marc Zulesi visant à créer un régime de sanctions administratives dans le cadre du dispositif de l'État d'accueil.

Applicable en l'absence de poursuites pénales, ce régime de sanction vise, notamment, à s'assurer du respect du droit du travail maritime français par les navires assurant les liaisons entre la Corse et le continent en sanctionnant de manière rapide toute infraction constatée.

● Les sanctions sont prononcées par l'autorité administrative sur le rapport des agents de l'inspection du travail ou exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes. Elles couvrent les infractions :

– aux dispositions légales et aux stipulations conventionnelles relevant du droit du travail maritime français applicable au personnel des navires, à l'exception de celles relatives à la détermination du salaire minimum ;

– aux dispositions sociales spécifiques au dispositif de l’État d’accueil, soit les règles relatives au contrat d’engagement, à la protection sociale des personnels concernés, aux accidents survenus à bord et à l’obligation de présenter les documents sollicités par les agents de contrôles de l’inspection du travail ;

– aux dispositions relevant du droit maritime, soit les règles relatives aux personnels désignés pour aider les passagers en situation d’urgence et à l’obligation de présenter les documents sollicités par les agents de contrôle.

● En cohérence avec les dispositions analogues du code du travail et avec les dispositions introduites à l’article 1^{er}, le montant maximal de l’amende administrative prévue au présent article est de 4 000 euros. Elle peut être appliquée autant de fois qu’il y a de manquements constatés au titre de l’obligation de présenter certains documents ou qu’il y a de travailleurs concernés par une infraction au droit du travail maritime.

Le plafond de l’amende est porté à 8 000 euros en cas de nouveau manquement dans un délai de deux ans et il est majoré de 50 % en cas de nouveau manquement constaté dans un délai d’un an à compter de la notification d’un avertissement concernant un précédent manquement de même nature.

2. Les modifications apportées par le Sénat

Après avoir supprimé le présent article lors de l’examen de la proposition de loi en commission des affaires sociales, le Sénat a adopté trois amendements identiques de MM. Michel Canévet, Jean-Noël Guérini et Abdallah Hassani afin de rétablir dans une rédaction prenant mieux en compte les régimes existants de sanctions administratives et déterminant avec plus de précision les agents habilités à constater chaque catégorie d’infraction.

● Le champ des dispositions relevant du droit du travail maritime pouvant faire l’objet de sanctions administratives a été recentré, en cohérence avec ce que prévoit déjà le code du travail, sur les matières suivantes ⁽¹⁾ :

– protection de la maternité, congés de maternité, de paternité et d’accueil de l’enfant, congés pour événements familiaux ;

– conditions de mise à disposition et garanties dues aux salariés par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire ;

– durée du travail, repos compensateurs, jours fériés, congés annuels payés, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs ;

– règles relatives à la santé et à la sécurité au travail, âge d’admission au travail, emploi des enfants.

(1) Il s’agit des 3°, 4°, 6° et 8° de l’article L. 5562-1 du code des transports, qui détermine les règles de droit du travail maritime français applicables aux navires soumis au dispositif de l’État d’accueil.

Celles-ci couvrent un champ similaire aux sanctions administratives issues de l'ordonnance du 7 avril 2016 ⁽¹⁾ et qui figurent désormais aux articles L. 8115-1 à L. 8115-8 du code du travail, pour les manquements à la durée maximale de travail, à son décompte, aux repos et aux installations sanitaires, et aux articles L. 4751-1 à L. 4755-4 du même code, pour les manquements en matière de santé et de sécurité au travail.

● La création d'un régime *ad hoc* de sanctions administratives pour ces matières est justifiée par la spécificité du droit maritime, qui écarte l'application du droit commun du travail en ce qui les concerne, y compris pour les sanctions applicables en cas de manquement aux obligations qu'elles comportent.

En revanche, les sanctions administratives prévues par le code du travail en matière de détermination du salaire minimum ⁽²⁾ et de lutte contre le travail illégal ⁽³⁾ sont bien applicables dans le cadre du droit du travail maritime.

Enfin, les autres matières pour lesquelles le droit du travail maritime français est applicable aux navires relevant du dispositif de l'État d'accueil ne font pas, actuellement, l'objet de sanctions administratives dans le droit français du fait de leur nature ou de leur caractère délictuel. Il n'apparaît donc pas opportun, dans le cadre de cette proposition de loi à l'objet bien circonscrit, d'élargir le domaine des sanctions administratives en droit français.

● Outre des modifications concernant le champ des amendes administratives, la nouvelle rédaction du présent article, adoptée par le Sénat, précise les agents compétents pour constater les différentes infractions selon la répartition suivante :

– les agents de contrôle de l'inspection du travail peuvent constater les manquements aux obligations sociales, soit l'application du droit du travail français et des obligations spécifiques au dispositif de l'État d'accueil ;

– les agents exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes peuvent constater les manquements aux règles relatives à la sécurité maritime.

3. La position de la commission

La commission n'a pas modifié cet article.

*

* *

(1) Ordonnance n° 2016-413 du 7 avril 2016 relative au contrôle de l'application du droit du travail.

(2) 4° de l'article L. 8115-1 du code du travail.

(3) Articles L. 8272-1 à L. 8272-5 et L. 8253-1 à 8253-7 du code du travail.

Article 2

Sanction de l'admission à bord de gens de mer ne disposant pas d'un certificat d'aptitude médicale établi à l'étranger valide

Origine de l'article : proposition de loi initiale

Sort au Sénat : modifié

Position de la commission : maintien de la rédaction du Sénat

Le présent article vise à étendre les sanctions pour l'admission à bord d'un marin ne disposant d'un certificat d'aptitude médicale valide à l'armateur ou au capitaine ayant admis à bord un marin ne disposant pas d'un certificat d'aptitude médicale établi à l'étranger conformément aux conditions prévues à l'article L. 5521-1-1 du code des transports.

Adopté sans modification par l'Assemblée nationale, le présent article a été amendé au Sénat, en commission des affaires sociales, afin d'étendre l'application du dispositif aux gens de mer autres que des marins et de corriger des erreurs de référence au sein des coordinations relatives aux outre-mer.

La commission des affaires de l'Assemblée nationale n'a pas modifié cet article.

*

* *

Article 3

Rapport sur l'état des pratiques relatives au dumping social sur les lignes régulières de ferries au sein de l'Union européenne

Origine de l'article : amendement adopté en commission à l'Assemblée nationale

Sort au Sénat : supprimé

Position de la commission : maintien de la suppression

Issu d'un amendement de MM. Sébastien Jumel et Yannick Monnet, modifié par un sous-amendement du rapporteur allongeant de trois mois le délai laissé au Gouvernement, le présent article vise à faire un état de l'ensemble des pratiques de dumping social au sein de l'Union européenne afin de mieux porter une évolution des règles l'encadrant au niveau européen.

La commission des affaires sociales du Sénat a supprimé cet article ce qu'a confirmé la commission des affaires sociales de l'Assemblée nationale.

*

* *

Article 4

Rapport recensant les besoins humains et financiers des services en charge de l'inspection du travail maritime pour assurer leurs missions, notamment dans la lutte contre le phénomène de dumping social

Origine de l'article : amendement adopté en commission à l'Assemblée nationale

Sort au Sénat : supprimé

Position de la commission : maintien de la suppression

Adopté à l'initiative de MM. Sébastien Jumel et Yannick Monnet, le présent article prévoit la remise d'un rapport relatif aux moyens des services chargés du contrôle du dumping social en étudiant, notamment, les enjeux de formation des agents en matière de droit du travail maritime.

La commission des affaires sociales du Sénat a supprimé cet article ce qu'a confirmé la commission des affaires sociales de l'Assemblée nationale.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

Lors de sa réunion du mercredi 12 juillet 2023, la commission examine, en deuxième lecture, la proposition de loi, modifiée par le Sénat, visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime (n° 1439) (M. Didier Le Gac, rapporteur) ⁽¹⁾.

Mme la présidente Fadila Khattabi. Nous en venons à l'examen en deuxième lecture de la proposition de loi, modifiée par le Sénat, visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime. Ce texte sera à l'ordre du jour de la séance publique le mercredi 19 juillet prochain.

M. Didier Le Gac, rapporteur. Je suis heureux de vous retrouver pour la deuxième lecture de la proposition de loi visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime. Le 28 mars dernier, notre assemblée a adopté, à la quasi-unanimité, cette proposition de loi, suivie, le 21 juin, par le Sénat – également à l'unanimité –, témoignant de notre attachement collectif et transpartisan à la sauvegarde de la marine marchande de notre pays.

Comme vous le savez, les armateurs français, les marins nous regardent et attendent avec impatience ce texte, qui sera une première. En effet, jamais le Parlement n'avait légiféré sur cette question auparavant. Le temps presse et la pression concurrentielle déloyale est de plus en plus forte. C'est pourquoi l'adoption de cette proposition de loi doit impérativement intervenir dans les meilleurs délais, avant la fin de l'été. En effet, certains des décrets d'application doivent être soumis au Conseil supérieur de la marine marchande, puis au Conseil d'État, soit un processus long de plusieurs mois avant leur signature. Retarder l'adoption du texte conduirait inévitablement à reporter son entrée en vigueur après le début de l'année 2024.

Sur le fond, les modifications apportées par le Sénat n'ont pas affaibli la portée de notre texte. En effet, les avancées majeures que nous avons introduites – l'instauration d'un salaire minimum, la parité obligatoire entre le temps de travail et le temps de repos – ont été maintenues, voire sécurisées sur le plan juridique, donc renforcées par le Sénat. Même si nous sommes tous attachés au droit d'amendement et au débat parlementaire, l'urgence de la situation doit être notre seule boussole et devrait nous conduire à un vote conforme. Le texte qui nous est soumis aujourd'hui me semble constituer un compromis équilibré entre efficacité de la loi de police et sécurité juridique, dans un contexte où des recours semblent probables, sinon certains.

(1) https://videos.assemblee-nationale.fr/video.13737822_64ae546a64bfc.commission-des-affaires-sociales--lutte-contre-le-dumping-social-sur-le-transmanche-et--renforcement-12-juillet-2023

Concernant l'article 1^{er}, qui définit le champ d'application de la proposition de loi, le secrétaire d'État chargé de la mer a rappelé, à l'Assemblée comme au Sénat, que ce texte avait vocation à s'appliquer uniquement aux liaisons transmanche, en aucun cas à celles avec la Corse ou avec le Maghreb. Je sais que c'est un sujet qui est cher à notre collègue Sébastien Jumel, qui a déposé un amendement en ce sens. Je tiens à le remercier et à le rassurer : cela sera bien précisé dans le décret et je demanderai au ministre de s'y engager formellement au banc.

Soyez également rassurés quant à l'organisation des rythmes de travail et à la rémunération du temps de repos des marins : c'est tout simplement le droit commun du travail qui s'applique, les salariés étant rémunérés pour leur temps de travail. En revanche, les repos, hors cadre des congés payés, ne sont pas rémunérés, comme c'est le cas pour l'ensemble des salariés de notre pays : ni plus, ni moins. Les contrôles permettront néanmoins de s'assurer que les marins employés sur le transmanche respectent bien ce rythme, fondé sur la parité entre le temps de travail en mer et le temps de repos à terre.

Concernant le dumping social que subissent les armateurs français assurant les liaisons maritimes avec la Corse, soumises au cadre très protecteur du dispositif de l'État d'accueil, le point d'équilibre trouvé au Sénat me semble être le bon. D'une part, les sanctions pénales, dont le renforcement avait été inscrit à l'article 1^{er} *bis*, existent déjà. D'autre part, le régime de sanctions administratives – plus souple et rapide – introduit à l'article 1^{er} *ter* a été conforté, afin d'améliorer l'efficacité des contrôles. Je remercie à cet égard notre collègue Colombani d'avoir retiré son amendement.

Enfin, concernant la suppression des rapports sur le contrôle des pratiques de dumping introduits aux articles 3 et 4, comme l'a rappelé le Sénat, les parlementaires que nous sommes disposent d'autres moyens de contrôle.

Arrivé quasiment au terme de l'examen de ce texte, j'ai pleinement conscience que cette proposition de loi ne peut épuiser, à elle seule, la question des pratiques déloyales dans le domaine de la marine marchande. Des négociations seront nécessaires, au niveau européen, pour faire évoluer les règles de la concurrence dans le secteur du transport maritime. Par ailleurs, nous attendons également l'application du texte de loi britannique adopté cette année.

Néanmoins, je le redis, l'adoption de ce texte constitue bien une première étape déterminante pour mettre un terme aux pratiques les plus néfastes, à la fois pour les marins, mais aussi pour la sécurité des liaisons transmanche. Je tiens à rappeler, encore une fois, qu'une loi de police sera d'autant plus efficace qu'elle ne souffrira d'aucune insécurité juridique.

Pour conclure, je me réjouis vivement du travail collectif qui a prévalu autour de cette proposition de loi : il a permis d'enrichir considérablement le texte initial. Des trois propositions de loi déposées, il y a moins d'un an, sur cette même question, sur le bureau de notre assemblée, nous avons réussi à faire un seul texte,

coconstruit et renforcé juridiquement par le Sénat. Nous pourrions être fiers de le présenter à nos collègues, la semaine prochaine dans l'hémicycle.

Hier soir, dix-neuf amendements avaient été déposés : quatre d'entre eux ont été déclarés irrecevables et trois ont été retirés ; douze restent donc à examiner.

Article 1^{er} : *Application des minima hiérarchiques et d'une organisation du travail spécifique au personnel de certaines lignes maritimes internationales régulières*

Amendement AS11 de M. Sébastien Jumel.

M. Sébastien Jumel (GDR - NUPES). La loi Jumel est devenue la loi Le Gac ! Notre collaboration a permis d'aboutir à un consensus. Cette proposition de loi n'est, certes, pas révolutionnaire, ni ne solde l'ensemble des sujets liés aux pratiques peu respectueuses des hommes et des femmes qui font vivre nos liaisons maritimes, mais elle permet tout de même de les protéger : j'en suis satisfait. Il y a urgence à voter rapidement ce texte et à constituer une *task force* à l'échelle européenne pour rendre obligatoires des mesures de protection à ce niveau. Je suis prêt à aller porter la voix des marins français à Bruxelles avec tous ceux qui souhaiteront également le faire.

Cet amendement vise à obtenir un engagement ferme, au banc, du secrétaire d'État, sur le périmètre de la future loi : je souhaite qu'elle se borne à réglementer le dumping social sur les liaisons transmanche, entre l'Angleterre et les îles anglo-normandes, et la France, en excluant de son champ d'application les lignes méditerranéennes. Je me doute que cet amendement d'appel ne sera pas adopté, puisque l'objectif est une adoption conforme. Je le déposerai donc à nouveau en séance, afin d'obtenir des engagements clairs et fermes quant à la rédaction du décret.

M. le rapporteur. Vous avez raison de le redéposer en séance : le Gouvernement pourra ainsi réitérer devant la représentation nationale l'engagement qu'il avait pris en première lecture devant nos deux assemblées. Je rappelle en outre qu'une communication a été faite en ce sens au Conseil supérieur de la marine marchande. Je partage votre préoccupation et vous invite à retirer votre amendement.

La commission rejette l'amendement.

Amendements AS10 et AS5 de Mme Claudia Rouaux.

Mme Claudia Rouaux (SOC). Les amendements portent sur le salaire minimum horaire : le texte ne précise pas s'il est fait référence au salaire brut ou au salaire net. Il est donc important de préciser que les dispositions s'appliquent au salaire horaire brut des marins, susceptible de bénéficier de coups de pouce par voie réglementaire, comme le Smic.

M. le rapporteur. L'amendement AS10 étant satisfait, je vous invite à le retirer. Le salaire brut est la référence générale en droit français, seule la notion de salaire minimum brut figurant dans le code du travail, ainsi que dans les conventions et accords collectifs.

De même, l'amendement AS5 est déjà satisfait et je vous invite également à le retirer, les dispositions du code du travail relatives aux modalités de fixation du Smic et à sa revalorisation constituant déjà la référence.

Les amendements AS10 et AS5 sont retirés.

Amendement AS2 de Mme Claudia Rouaux.

Mme Claudia Rouaux (SOC). En première lecture, nous considérons que la proposition de loi n'était pas suffisamment ambitieuse. Le professeur Chaumette, éminent spécialiste du droit maritime, est catégorique : cette loi est construite dans le seul but d'éviter des recours. Elle ne servira à rien, car il faudrait impérativement garantir que la rémunération du temps de repos à terre soit équivalente à celle versée au titre du temps d'embarquement, heure pour heure. Vous avez dit, monsieur le rapporteur, que ce principe n'existait pas. Pourtant, qu'ils soient en mer ou sur terre, les marins français bénéficient des mêmes rémunérations. C'est sur ce point que s'appuient les compagnies pour faire du dumping social.

M. le rapporteur. Dire que cette proposition de loi ne sert à rien me semble excessif. C'est la première fois que le Parlement va voter une loi pour instaurer, d'une part, un salaire minimum sur les navires du transmanche et, d'autre part, une obligation de parité entre le temps de travail et de repos.

La question de la rémunération du temps de repos est une fausse question. Les marins ne sont pas rémunérés pour leur temps de repos, comme tous les salariés français. Comme à terre, la rémunération des marins est calculée à partir du temps de travail effectué, soit 35 heures hebdomadaires, lequel conditionne un repos hebdomadaire et un repos compensateur, en cas d'heures supplémentaires ou de dépassement de la durée maximale de travail. Rémunérer le temps de repos reviendrait à payer deux fois les marins, ce qui serait inédit. Il faudrait faire de même pour tous les salariés, afin d'éviter toute rupture d'égalité, et cette disposition remettrait en cause le modèle économique de tous les armateurs.

Mme Claudia Rouaux (SOC). Vous n'êtes pas sans savoir, monsieur le rapporteur, que les marins ne travaillent pas 35 mais 48 heures sur un bateau. Le compte n'y est pas. Quand chez P&O Ferries il faut un marin pour un poste, dans les autres compagnies maritimes françaises il faut 2,5 marins pour un poste. Comment voulez-vous lutter contre le dumping si vous ne rémunérez pas les marins par rapport au temps total de 48 heures ? Ne parlez pas du droit français, il s'agit du droit maritime.

M. Sébastien Jumel (GDR - NUPES). En adoptant mon amendement instaurant une durée de repos équivalente au temps de travail, on a empêché les

marchands de savonnettes de prospérer. P&O embauche des marins venus de pays *low cost* qu'il paie au lance-pierre et fait travailler pendant dix ou douze semaines avant de les laisser, sac à terre, sans leur donner un rond. Le texte nous prémunit contre cette concurrence déloyale et contre le risque de temps de travail qui ne respectent pas les exigences de sécurité. Notre loi ne peut prospérer que si elle est une loi de police qui adosse les conditions de travail et les conditions sociales à des exigences de sécurité. La préoccupation de ma collègue socialiste, qui reprend une revendication de la CFDT, n'est pas complètement illégitime. Il faudra un jour nous intéresser aux contrats courts, pour lesquels la question du temps de repos se pose. L'exigence d'efficacité vis-à-vis de cette loi de police nous enferme, puisque si l'on ne vote pas le texte conforme, son adoption interviendra après les élections sénatoriales et les marchands de savonnettes du transmanche continueront à flinguer nos lignes.

Mme Caroline Fiat (LFI - NUPES). Monsieur le rapporteur, vous nous dites que les temps de repos ne sont pas rémunérés en France. Mais qu'en est-il alors des congés payés et des repos compensateurs ?

M. le rapporteur. Ce n'est pas la même chose ! Un congé payé n'est pas un temps de repos, un repos compensateur non plus. Ils sont, eux, rémunérés, contrairement au temps de repos. L'amendement imposerait de verser une double rémunération aux marins, ce qui remettrait en cause tous les équilibres économiques des compagnies. Les syndicats poussent à l'adoption d'une telle mesure, de crainte que les marins étrangers soient tenus de travailler sur d'autres lignes pendant leur repos. Néanmoins, grâce au principe de la parité, le passage d'une compagnie à l'autre sera fortement empêché.

Avis défavorable.

M. Fabien Di Filippo (LR). Pour Mme Rouaux, le temps d'embarquement est du temps de travail ; or ce n'est pas le cas. Revoir ces équilibres conduirait à la mort d'un modèle. Il faut prendre les temps de repos pour ce qu'ils sont : des temps de repos. Même s'ils n'offrent pas le loisir de jouir de son foyer ou d'activités, ils ne peuvent pas être comptabilisés comme du temps de travail. D'ailleurs, des compensations sont prévues pour ces sujétions particulières.

M. Paul Molac (LIOT). Dans un certain nombre de métiers, le temps de non-travail n'est pas rémunéré. Par exemple, les enseignants ne sont payés que dix mois de l'année et leur salaire est réparti sur douze mois – les grandes vacances ne sont pas payées en réalité.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques AS12 de Mme Sandrine Rousseau et AS17 de M. Matthias Tavel.

Mme Sandrine Rousseau (Ecolo - NUPES). L'amendement vise à rétablir le durcissement des sanctions en cas de récidive, en interdisant aux navires

appartenant à la compagnie maritime en infraction d'accoster dans un port français, dès la troisième infraction constatée. Cette mesure, proposée par Matthias Tavel, avait été adoptée en première lecture. Le montant actuel de l'amende de la sanction pénale est largement insuffisant pour contraindre au respect des dispositions du texte.

M. Matthias Tavel (LFI - NUPES). Nous avons tous conscience de l'urgence qu'il y a à voter cette loi de police et nous savons que, si elle n'est pas votée d'ici à la semaine prochaine, le délai ne sera pas conforme à l'exigence de protection de la sécurité maritime et des marins français. Pour autant, la méthode est un peu cavalière. Nous travaillons à l'Assemblée la semaine prochaine, et le Gouvernement aurait pu avoir le courage d'exiger que le Sénat se réunisse pour une deuxième lecture, ce qui nous aurait permis de défendre un certain nombre de points adoptés en première lecture ou, à tout le moins, de travailler à faire converger les points de vue. Vous avez fait le choix de donner au Sénat le dernier mot, ce qui n'est pas tout à fait l'esprit de notre Constitution.

L'occasion est un peu manquée, parce que les sénateurs LR ont envoyé un mauvais signal de grande complaisance à l'égard des patrons voyous des mers, en supprimant l'interdiction d'accoster à la troisième infraction, en créant la possibilité de remplacer les amendes par un simple avertissement ou en supprimant le renforcement des sanctions pénales. Nous croyons, au contraire, que quand on a affaire à des sociétés comme DP World, la maison mère de P&O, qui fait plusieurs milliards d'euros de profit par an, il faut des sanctions extrêmement dissuasives et fermes, si l'on veut faire respecter les avancées du texte que sont la garantie de la parité du temps passé à bord et à terre, le respect du salaire minimum ou l'exclusion du registre international français, que le ministre a bien voulu reprendre parmi nos propositions.

Parce qu'il nous semblait trop limité, nous n'avions pas approuvé le texte en première lecture. Sans vouloir lui faire obstacle, nous aurions souhaité que son examen à l'Assemblée en deuxième lecture permette de le renforcer, afin qu'il contienne des sanctions réellement dissuasives.

M. le rapporteur. Il est vrai que nous avons introduit cette disposition en première lecture. En la rejetant, le Sénat, dans sa sagesse, a en réalité renforcé juridiquement le texte : il nous a alertés, en quelque sorte, sur le fait que cette mesure ne pouvait être retenue. D'abord, elle ne respecte pas les principes de proportionnalité et d'individualisation des peines. Ensuite, et surtout, la notion de troisième infraction serait une nouveauté en droit pénal.

Avis défavorable.

M. Sébastien Jumel (GDR - NUPES). D'abord, il peut arriver que l'addition des délits entraîne la perte d'un droit – le permis de conduire en est l'illustration. Ensuite, les sénateurs sont de droite : en bons libéraux, ils n'aiment

pas adosser le non-respect de la loi à des sanctions, surtout lorsque celles-ci visent des entreprises. C'est dommage.

Si l'on veut que ce texte soit suivi d'effet, il faut que l'État se dote des moyens humains permettant de contrôler le respect des normes sociales dans les liaisons transmanche. Cela dit, un autre mécanisme de contrôle sera mis en œuvre : la surveillance par les marins et leurs organisations syndicales. Si, après deux infractions, P&O Ferries est à nouveau pris la main dans le sac, peut-être serons-nous conduits à organiser des manifestations dans les ports – autorisées ou non –, auxquelles nous assisterons avec nos écharpes tricolores, en liaison avec les organisations syndicales.

Mme Sandrine Rousseau (Ecolo - NUPES). L'important est que la loi produise des effets. Or cela suppose que les sanctions soient à la hauteur. En l'occurrence, nous vous proposons un mécanisme assez simple, qui inciterait vraiment les compagnies à respecter les règles. Je ne comprends donc pas l'avis négatif du rapporteur.

M. Jean-Luc Bourgeois (LR). La droite ne refuse pas les sanctions par principe. L'enjeu, monsieur Jumel, est de faire en sorte que le texte puisse être appliqué. Nous voulons éviter d'adopter une disposition qui créerait une faille juridique. Certaines personnes sont à l'affût de telles erreurs : il ne faut pas prendre le risque de leur permettre d'attaquer le texte.

Celui-ci ne sera sans doute pas parfait, mais nous aurons eu le mérite d'agir. S'il présente des failles, nous serons suffisamment intelligents pour y revenir, tous ensemble, afin d'y remédier.

M. Matthias Tavel (LFI - NUPES). Mieux vaut prévenir que guérir. Si nous légiférons sur le sujet, c'est justement parce qu'il y avait des failles, ouvertes notamment à l'occasion du Brexit – mais le dumping social prospère aussi sur d'autres liaisons maritimes. Ce texte nous offre l'occasion de remédier au problème en imposant des sanctions dissuasives ; nous devrions nous en saisir.

Vous dites, monsieur le rapporteur, qu'il s'agit d'une première étape dans la stratégie du Gouvernement en matière de lutte contre le dumping social, mais nous avons du mal à discerner les suivantes. C'est aussi pour cette raison que nous déposerons de nouveau notre amendement en séance. D'abord, nous souhaitons marquer que l'Assemblée nationale avait adopté cette disposition en première lecture, ce qui signifie que certains collègues se déjugeront s'ils ne la votent pas de nouveau. Ensuite, et surtout, cela donnera au secrétaire d'État chargé de la mer l'occasion de nous exposer clairement les moyens qu'il entend déployer pour veiller à l'application de la loi et les mesures qu'il compte prendre ou proposer pour faire cesser le dumping social sur les liaisons transmanche, ainsi que sur l'ensemble des liaisons maritimes.

M. Pierrick Berteloot (RN). J'avais moi-même déposé en séance un amendement visant à interdire l'accostage des navires sous peine de sanctions.

Vous nous dites, monsieur le rapporteur, que la mesure vous paraît disproportionnée. Force est pourtant de constater que le Royaume-Uni a adopté une disposition similaire. En confirmant le vote de la première lecture, nous serions donc à égalité avec lui. N'oublions pas qu'il est question de vies humaines et de sécurité en mer. Nous parlons des passagers et des marins empruntant le deuxième détroit le plus fréquenté au monde. Ces amendements ne me semblent donc pas disproportionnés. Si la disposition n'est pas adoptée et que les compagnies continuent à ne pas respecter la loi après son entrée en vigueur, c'est-à-dire à partir de janvier 2024, nous serons présents dans les terminaux du Calaisis, de la région de Dieppe et de toute la façade ouest.

M. le rapporteur. D'abord, le principe de proportionnalité des peines n'est ni de gauche ni de droite : il est d'ordre constitutionnel. Je ne souhaite pas que nous fragilisions juridiquement le texte.

Ensuite, ne vous méprenez pas : la proposition de loi augmente d'ores et déjà les sanctions pénales et crée de nouvelles sanctions administratives, notamment pour veiller au respect des obligations prévues à l'article 1^{er}. Le régime pénal sera suffisamment répressif – bien plus, en tout état de cause, que dans les transports terrestres : les amendes pénales, par exemple, sont deux fois plus lourdes que celles prévues pour une infraction similaire. Lorsqu'une infraction sera commise par une personne morale – ce qui sera le cas dans les situations qui nous occupent –, le montant sera multiplié par cinq, et encore doublé en cas de récidive. Enfin, l'amende sera prononcée autant de fois qu'il y aura de salariés en infraction. Si ces amendements sont rejetés, ce n'est donc pas pour autant que nous ferons preuve de mansuétude ou qu'il n'y aura pas de sanctions.

Vous avez raison de rappeler que les Britanniques ont introduit une mesure semblable. Toutefois, la loi est construite différemment chez eux. Une large place est laissée à l'autorité portuaire : c'est elle qui décide si le bateau peut accoster ou pas et qui détermine la sanction. En revanche, ils ne prévoient pas d'amendes administratives ou pénales au sens où nous l'entendons.

La commission rejette les amendements.

Amendement AS18 de M. David Guiraud.

M. Matthias Tavel (LFI - NUPES). Il s'agit, là encore, de rétablir le texte adopté en séance par l'Assemblée nationale. Nous proposons de supprimer la possibilité, introduite par le Sénat, de remplacer la première amende par un simple avertissement. En effet, une telle mesure manifeste une tolérance à l'égard de ces infractions. Or il n'y a pas lieu de faire preuve de mansuétude quand on exprime, comme nous le faisons tous ici, la volonté d'opposer une réponse ferme au dumping et de défendre les droits sociaux et la sécurité maritime. L'idée de donner un simple avertissement à des sociétés multinationales qui ont démontré, l'année dernière, le peu de cas qu'elles faisaient de leurs salariés, relève à tout le moins de la naïveté, sinon de la complaisance.

M. le rapporteur. La faculté d'adresser un avertissement existe déjà dans le code du travail en matière de sanctions administratives. Par ailleurs, cette disposition ne vise nullement à diminuer l'efficacité du texte : il s'agit de compléter l'éventail des possibilités et de graduer les peines en fonction des circonstances et de la gravité des faits. Enfin, l'avertissement n'est pas une étape obligatoire : en cas d'infraction grave, il est possible de prononcer directement une sanction.

Avis défavorable.

Mme Claudia Rouaux (SOC). Nous comprenons que le texte doit être voté conforme mais il est dommage de rejeter un tel amendement. De mémoire, on compte un contrôleur pour 3 500 marins. Outre que le risque d'être pris en infraction est donc assez faible, un simple avertissement n'empêchera aucun navire de circuler encore deux ou trois ans sans être verbalisé.

M. Matthias Tavel (LFI - NUPES). L'avertissement est certes une simple possibilité mais nous savons tous qu'une telle disposition n'a de sens que si elle est utilisée. En l'occurrence, les bornes de l'avertissement sont franchies depuis longtemps et nous avons besoin de répression et de sanctions. En matière d'infractions au code du travail, l'avertissement est une première étape possible, mais vous n'avez manifestement pas la même politique pénale dans tous les domaines.

M. le rapporteur. Encore une fois, l'avertissement ne sera pas la règle. Le code du travail le prévoit dans le cadre de la proportionnalité des peines et il est impossible de ne pas en faire état. Un armateur qui ne respecterait franchement pas les dispositions de la loi ne recevrait pas un simple avertissement ! Si l'infraction est grave, une sanction lui sera appliquée.

La commission rejette l'amendement.

Amendement AS13 de Mme Sandrine Rousseau.

Mme Sandrine Rousseau (Ecolo - NUPES). L'amendement vise à informer les organisations syndicales représentatives de la marine marchande et du personnel portuaire des sanctions administratives prononcées à l'encontre de l'employeur ou de l'armateur.

La version actuelle du texte prévoit que l'autorité administrative qui prononce des sanctions informe le procureur de la République des suites données aux infractions constatées, mais ne prévoit pas de publicité des infractions constatées.

Afin de permettre aux organisations syndicales d'effectuer un suivi des infractions et, le cas échéant, d'accompagner les salariés concernés et de contribuer à une amélioration de la situation, il nous semble indispensable de les informer des infractions commises.

Cet amendement permettra aussi aux syndicats de connaître d'éventuels comportements systémiques frauduleux de la part de certains employeurs.

M. le rapporteur. Je suis convaincu que les organisations syndicales disposeront de ces informations. Compte tenu de la séparation constitutionnelle des pouvoirs, aucun pouvoir de suivi des infractions sanctionnées administrativement ne peut être confié aux partenaires sociaux dans quelque secteur d'activité que ce soit. De plus, le ministre s'est engagé à présenter à échéance précise un bilan des contrôles et des suites données devant le Conseil supérieur de la marine marchande, où siègent les organisations syndicales.

Avis défavorable.

Mme Sandrine Rousseau (Ecolo - NUPES). Il ne s'agit pas d'organiser un suivi des sanctions mais d'informer les organisations syndicales. Le retour d'information auquel vous faites allusion est global, sans que les sanctions soient détaillées. Vous bottez en touche d'une manière qui est la limite de l'honnêteté intellectuelle.

M. le rapporteur. Vous n'avez certainement pas écouté ma réponse.

Les organisations syndicales siègent au Conseil supérieur de la marine marchande et le ministre s'est engagé à faire part à ce dernier d'un état précis des sanctions.

La commission rejette l'amendement.

Amendement AS6 de Mme Claudia Rouaux.

Mme Claudia Rouaux (SOC). L'amendement vise à harmoniser le montant de l'amende administrative avec celui de l'amende prononcée dans le cadre du régime pénal des sanctions. En l'état du texte, les armateurs écoperaient d'une amende administrative moindre, de 4 000 euros par marin, que celle prononcée par le juge, qui est de 7 500 euros par marin.

M. le rapporteur. Nous avons déjà voté un régime de sanctions pénales ou administratives dissuasives et nous devons respecter le principe de proportionnalité des peines.

Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement AS8 de Mme Claudia Rouaux.

Mme Claudia Rouaux (SOC). Dans l'hypothèse probable où ce texte serait voté conforme, il se passerait plusieurs mois entre sa promulgation et l'entrée en vigueur de l'article 1^{er}, au 1^{er} janvier 2024. Nous proposons de laisser au Gouvernement le soin de fixer cette date par décret, tout en garantissant qu'elle ne puisse être postérieure au 1^{er} janvier 2024.

M. le rapporteur. Demande de retrait ou avis défavorable, votre amendement étant satisfait. L'alinéa 48 dispose en effet que l'article 1^{er} entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

Outre que j'ignore si un tel procédé législatif serait constitutionnel, je note qu'il est paradoxal de demander l'adoption d'un amendement qui interdirait tout vote conforme du texte, ce qui retarderait mécaniquement de plusieurs mois après le 1^{er} janvier 2024 son application.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 1^{er} non modifié.

Article 1^{er} bis : *Renforcement des sanctions pénales dans le cadre du dispositif de l'État d'accueil*

La commission maintient la suppression de l'article 1^{er} bis.

Article 1^{er} ter : *Création d'un régime de sanctions administratives dans le cadre du dispositif de l'État d'accueil*

Amendement AS19 de M. Matthias Tavel.

M. Matthias Tavel (LFI - NUPES). Dans la logique des amendements précédemment défendus, nous proposons la suppression de l'avertissement et l'instauration de sanctions immédiates.

Si nous ne pouvons pas amender ce texte, ce n'est pas de notre faute mais de celle du Gouvernement, qui n'a pas voulu programmer une deuxième lecture au Sénat. Il s'agit d'une forme de « 49-3 sénatorial », qui interdit tout bon travail parlementaire.

M. le rapporteur. J'assume totalement la responsabilité de ce calendrier. Si j'avais été persuadé que le texte issu du Sénat ne correspondait pas aux valeurs que nous avons défendues en première lecture, je n'aurais pas demandé un vote conforme et nous aurions pris le temps de l'enrichir encore. Or, ce n'est pas le cas. Le texte, tel qu'issu du Sénat, est conforme à ce que nous souhaitions. Ce n'est pas un amendement comme celui-ci qui l'enrichirait ou le renforcerait.

Je répète que l'avertissement n'est qu'une possibilité inscrite dans le code

du travail et qu'il n'y a aucune obligation à en passer d'abord par là. Les services de l'État en viendront directement aux sanctions si les infractions sont graves.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Puis elle adopte l'article 1^{er} ter **non modifié**.*

Article 2 : *Sanction de l'admission à bord de gens de mer ne disposant pas d'un certificat d'aptitude médicale établi à l'étranger valide*

*La commission **adopte** l'article 2 **non modifié**.*

Article 3 : *Rapport sur l'état des pratiques relatives au dumping social sur les lignes régulières de ferries au sein de l'Union européenne*

*La commission **maintient** la suppression de l'article 3.*

Article 4 : *Rapport recensant les besoins humains et financiers des services en charge de l'inspection du travail maritime pour assurer leurs missions, notamment dans la lutte contre le phénomène de dumping social*

Amendement AS7 de Mme Claudia Rouaux.

Mme Claudia Rouaux (SOC). En tant que corapporteuse d'application de cette loi, je retire cet amendement. Avec M. le rapporteur, nous aurons l'occasion de vérifier si nous disposons des moyens suffisants permettant la bonne application du texte.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission **maintient** la suppression de l'article 4.*

*Puis elle **adopte** l'ensemble de la proposition de loi **sans modification**.*

*

* *

En conséquence, la commission des affaires sociales demande à l'Assemblée nationale d'adopter la présente proposition de loi dans le texte figurant dans le document annexé au présent rapport.

ANNEXE :
TEXTES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE ABROGÉS OU MODIFIÉS À
L'OCCASION DE L'EXAMEN DE LA PROPOSITION DE LOI

Proposition de loi	Dispositions en vigueur modifiées	
<i>Article</i>	<i>Codes et lois</i>	<i>Numéro d'article</i>
1 ^{er}	Code des transports	L. 5591-1, L. 5592-1, L. 5592-2, L. 5592-3, L. 5593-1, L. 5593-2, L. 5594-1, L. 5594-2, L. 5595-1, L. 5595-2, L. 5596-1, L. 5596-2, L. 5596-3, L. 5596-4, L. 5596-5, L. 5596-6, L. 5596-7 et L. 5596-8 <i>[nouveaux]</i>
1 ^{er} <i>ter</i>	Code des transports	L. 5568-1, L. 5568-2, L. 5568-3, L. 5568-4, L. 5568-5, L. 5568-6, L. 5568-7, L. 5568-8 et L. 5568-9 <i>[nouveaux]</i>
2	Code des transports	L. 5523-6, L. 5785-1 et L. 5795-1