

N° 483

---

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 22 mars 2012

## PROPOSITION DE LOI

*relative aux conditions d'exploitation et d'admission des navires d'assistance portuaire et au cabotage maritime, et à l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes de cabotage, à l'intérieur de la République Française,*

PRÉSENTÉE

Par Mme Isabelle PASQUET, M. Éric BOCQUET, Mme Michelle DEMESSINE, MM. Thierry FOUCAUD, Michel LE SCOUARNEC, Dominique WATRIN, Mmes Évelyne DIDIER, Mireille SCHURCH, MM. Gérard LE CAM, Paul VERGÈS, Mmes Éliane ASSASSI, Marie-France BEAUFILS, M. Michel BILLOUT, Mmes Nicole BORVO COHEN-SEAT, Laurence COHEN, Cécile CUKIERMAN, Annie DAVID, MM. Christian FAVIER, Guy FISCHER, Mme Brigitte GONTHIER-MAURIN et M. Robert HUE,

Sénateurs

*(Envoyée à la Commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)*



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Conformément au règlement (CEE) du Conseil n° 3577/92 du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime), le décret n° 99-195 du 16 mars 1999 a pour but d'appliquer les conditions de l'État d'accueil, en matière de droit du travail, aux équipages des navires étrangers effectuant des services de cabotage en France.

L'application des conditions de l'État français, suivant ce décret, porte notamment sur les règles relatives au contrat de travail, à la durée du travail, au repos, aux congés, à la détermination des effectifs et à leur rémunération. Selon la réglementation, les marins embarqués doivent être couverts par la législation applicable en matière de sécurité sociale de l'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'espace économique européen. Les risques maladie-maternité, vieillesse, accident du travail, invalidité et chômage doivent, en tout état de cause, être couverts.

L'objet du décret de 1999 est donc d'appliquer, en la matière, les mêmes dispositions législatives, réglementaires et administratives qui régissent les marins nationaux, à bord de ces navires.

Sa mise en œuvre devait permettre d'écarter les pratiques de dumping (conformément au considérant n° 17 des Orientations communautaires du règlement n° 1370/2007 du Parlement Européen et du Conseil) et de ne pas réduire le niveau général de protection des travailleurs nationaux pour des raisons évidentes de cohésion économique et sociale.

Au contraire, il ressort notamment du rapport du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement au 1<sup>er</sup> janvier 2011 sur l'état de la flotte de commerce sous pavillon français, que l'emploi des marins est de plus en plus menacé en raison des pratiques associées à des pavillons tiers. Il est important de souligner que plus de 10 000 emplois directs sont concernés sans compter les activités induites. Cela représente 85 % des marins français.

D'une part, l'adoption du Registre International Français (R.I.F) a permis aux armateurs français qui opèrent dans les secteurs ouverts à l'international au long cours d'avoir des navires sous pavillon français sans plus aucun marin français à bord et bien entendu sous conditions sociales minimales et précaires. Le résultat est que près de 1 000 emplois de marins français ont déjà disparu sur ces navires entre 2009 et 2010, malgré 75 millions d'euros par an d'aides sociales et près de 200 millions d'euros d'exonérations fiscales, au titre de la taxe au tonnage accordés aux armateurs français ou reconnus comme tel.

Nombre d'entreprises d'armement remplacent des équipages de marins sous statuts nationaux, par des marins communautaires ou issus de pays tiers afin de les employer à bas coût et à des conditions sociales minimales selon les normes internationales en vigueur. Cette réglementation a d'ailleurs de lourdes conséquences en matière de sécurité maritime pour la sauvegarde des vies humaines et pour la protection de l'environnement, comme l'a rappelé le récent naufrage du « Costa Concordia » en Italie.

Le R.I.F a entraîné une harmonisation par le bas de l'emploi du secteur maritime international dans l'Union européenne, sur le modèle des pays tiers dans un contexte de mondialisation et de libéralisation des échanges.

D'autre part, alors que les compagnies maritimes françaises et l'emploi maritime national dans certains secteurs de navigation (le transport de passagers, la pêche professionnelle et l'assistance portuaire, notamment le remorquage portuaire, le dragage d'entretien, le lamanage, le pilotage et le balisage), ont été exclus du R.I.F, pour des raisons d'intérêt national et d'intérêt général, ce principe d'exclusion est largement remis en cause dans la pratique.

Dans ces secteurs pour lesquels les compagnies ou entreprises d'armement basées ou établies en France, ne peuvent pas immatriculer leurs navires au R.I.F, les navires immatriculés sous pavillon français devraient l'être obligatoirement sous pavillon français métropolitain (pavillon de premier registre). Cela implique de se conformer à l'ensemble des dispositions législatives réglementaires et administratives prévues par la loi française sur le plan fiscal et social afin de pouvoir naviguer ; sous réserve d'être également en conformité avec les autorités maritimes françaises lors des visites de navire ainsi que pour la validation et le renouvellement des titres de sécurité et certificats de prévention et pollution.

Or, en réalité les compagnies utilisent des pavillons européens équivalents au registre international français. La situation de la desserte de service public au cabotage national, entre le continent et la Corse, où opèrent en partenariat les armements sous pavillon premier registre français Société nationale maritime corse (S.N.C.M) et la Compagnie méridionale de navigation (C.M.N), la situation de la desserte transmanche entre la France et l'Angleterre au départ des ports français où opèrent les armements sous pavillon premier registre français, *Brittany Ferries* et où opérait la compagnie nationale *Sea France* montrent la nécessité et l'urgence d'agir par une mise en œuvre efficace et pertinente de la loi.

Ces compagnies ou entreprises d'armement qui opèrent en France dans ces secteurs d'activité, selon des règles différentes de l'État français en ayant recours à des pavillons 40 % moins chers, peuvent être considérées en droit comme des entreprises pratiquant le dumping social.

En l'absence d'une législation commune de l'Union européenne, il appartient directement à l'État français d'imposer dans ces secteurs d'activité les mêmes conditions que celles qu'il impose pour ses propres ressortissants, afin de poursuivre l'établissement d'un marché intérieur dans des conditions qui assurent la protection des droits sociaux, la pleine application du droit du travail, la loyauté des conditions de concurrence ainsi que la continuité des services publics.

La Cour de justice de l'Union européenne a affirmé dans ce sens qu'un État membre conserve le droit de prendre des mesures visant à empêcher des prestataires de tirer parti des principes du marché intérieur de façon abusive.

Enfin, il existe, et c'est un élément important dans la situation de la desserte de service public au cabotage national entre le continent et la Corse, le règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. Les États membres peuvent également appliquer ce règlement au transport public de voyageurs par voie navigable sans préjudice du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime), par voie maritime nationale.

Ce règlement dispose notamment que « En vertu du principe de subsidiarité, les autorités compétentes peuvent établir des critères sociaux et qualitatifs afin de maintenir et d'élever les normes de qualité pour les obligations de service public, par exemple en ce qui concerne les conditions de travail minimales, les droits des voyageurs, les besoins des personnes à mobilité réduite ou la protection de l'environnement, la

sécurité des passagers et des travailleurs ainsi que les obligations de conventions collectives et autres règles et accords concernant le lieu de travail et la protection sociale sur le lieu où le service est fourni. Afin de garantir des conditions de concurrence transparentes et comparables entre les opérateurs et de conjurer le risque de dumping social, les autorités compétentes devraient pouvoir imposer le respect de normes spécifiques sur le plan social et de la qualité du service » (§17).

Dans ce contexte, la réglementation actuelle et le décret 99-195 sont insuffisants et inefficaces pour faire face aux problématiques suivantes :

- conjurer le dumping social afin de supprimer les menaces qui pèsent sur la survie des compagnies basées sur le territoire national, immatriculant leurs navires en France et employant des marins nationaux ;

- respecter les règles de l'État d'accueil, en appliquant les mêmes droits aux marins qui travaillent en France, suivant la réglementation française ;

- imposer des normes sociales, environnementales et de qualité de service élevées comme condition d'accès à ces services pour toutes les compagnies, allant dans le sens d'une concurrence saine et loyale ;

- mettre en place des règles claires et identiques pour tous les armateurs afin de garantir une égalité de traitement des compagnies et permettre une application efficace de la loi dans l'intérêt général ;

- permettre des contrôles rigoureux et exhaustifs (à l'identique dans toutes les compagnies effectuant ce type de services) ;

- éliminer dans ces services les infractions aux règles de sécurité et de pollution en mer afin de sauvegarder les vies humaines en mer et l'environnement maritime et côtier exceptionnel de la nation.

Pour ces motifs d'intérêt général et d'intérêt national, les auteurs de la proposition de loi entendent clarifier et sécuriser la situation des services maritimes portuaires et du cabotage maritime exercés dans les ports français, avec des règles claires et identiques pour toutes les compagnies ou entreprises d'armement basées ou établies en France conformément à la réglementation française et à son pavillon français Métropolitain ou dit de premier registre. Afin d'instaurer une concurrence saine et loyale sur la base de normes sociales élevées, de normes environnementales, de sécurité,

de qualité de service conformément aux exigences des « Grenelle » de l'environnement et de la Mer, la présente proposition de loi précise en son **article 1<sup>er</sup>** la réglementation applicable aux activités de cabotage. L'**article 2** définit les conditions de constitution et de gestion, dans ce cadre, des entreprises maritimes sur le territoire national. L'**article 3** précise le champ d'application de la réglementation au regard des activités exercées. L'**article 4** précise les conditions relatives aux titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution. L'**article 5** définit le cabotage national. L'**article 6** définit les conditions d'emploi des équipages.



## PROPOSITION DE LOI

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

Tout service de cabotage maritime tel que visé à l'article 2 du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres doit respecter l'article 1<sup>er</sup> dudit règlement ainsi que les modalités définies par la présente proposition de loi.

### Article 2

Tout armateur communautaire peut constituer et gérer une entreprise maritime sur le territoire national afin d'y exploiter un ou plusieurs navires sur des services de cabotage maritime ou d'assistance portuaire, dans les conditions prévues par la législation française pour ses propres ressortissants, sous réserve d'être en conformité avec la législation relative aux capitaux et aux paiements définie par le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, au titre de la libre circulation des personnes, des services et des capitaux dans le marché intérieur.

### Article 3

- ① Les navires effectuant les services suivants doivent être immatriculés sous le pavillon du premier registre français, conformément aux conditions définies par la législation française pour ses propres ressortissants :
- ② - les navires transporteurs de passagers basés dans les ports français qui assurent des lignes régulières intra-communautaires, des lignes dont la liste est fixée par décret et des lignes régulières internationales telles les lignes régulières avec le Maghreb (Décret n° 2006-462 du 21 avril 2006),
- ③ - les navires exploités exclusivement au cabotage national,
- ④ - les navires d'assistance portuaire basés dans les ports français, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au balisage, au pilotage, aux avitaillements et au lamanage,
- ⑤ - les navires de pêche professionnelle basés dans des ports français.
- ⑥ Peuvent être exclus du présent article les navires de croisière et les navires de charge armés au long cours et au cabotage international ainsi que les navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout.

#### **Article 4**

- ① L'admission d'un navire effectuant des services d'assistance portuaire, exploité exclusivement au cabotage national, assurant le transport de passager en lignes régulières ou dédié à la pêche professionnelle est subordonnée à la délivrance, au renouvellement et à la validation des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution après visite du navire dans les conditions déterminées par décret en Conseil d'État et par le code des transports.
- ② L'armateur ou son représentant doit informer l'autorité maritime compétente du ou des ports français où sera basé le navire dans un délai préalable défini par décret en Conseil d'État. Ce délai correspond au temps nécessaire aux formalités administratives et aux inspections, conformément à la réglementation nationale et communautaire en vigueur mais ne peut être plus long que les délais nécessaires aux armateurs français.

#### **Article 5**

Est considérée comme cabotage national, la navigation pratiquée entre les ports de la France métropolitaine et ses îles, ainsi qu'entre les ports de ses territoires ultra-marins et entre les ports de la France métropolitaine et de ses territoires ultra-marins.

#### **Article 6**

Les dispositions relatives à l'équipage des navires sont celles régissant l'emploi des marins de la République Française.