



## **Consignes à respecter pour garantir l'anonymat de votre copie**

Lors de la rédaction de votre copie, il est impératif de respecter l'anonymat. **Aucun élément permettant de vous identifier ne doit figurer dans votre copie.**

### **Éléments interdits qu'ils soient réels ou fictifs :**

- Votre nom, prénom, endroit de composition, signature ;
- Votre fonction, votre grade ou votre affectation ;
- Toute mention d'une expérience personnelle identifiable ;
- Toute référence explicite à votre lieu de travail ou à votre hiérarchie.

## **Questionnaire**

**Consigne pour rédiger vos réponses :** Le numéro de chaque question à laquelle vous répondez doit être indiqué au début de votre réponse, sous la forme « Q n°... ». La réponse à la question doit être rédigée à la suite, dans la même feuille de composition.

### **Question 1 (2 points) :**

**Vous vous attacherez à définir ce qu'est le dumping social en précisant les éléments qui ont conduit l'État français à se doter d'une législation contraignante en la matière.**

(5 lignes maximum)

### **Question 2 (3 points) :**

**Vous définirez le dispositif de l'État d'accueil et le dispositif pour la zone transmanche, en précisant bien les navires, la zone géographique concernée ainsi que les dispositions applicables.**

(10 à 15 lignes maximum)

### **Question 3 (5 points) :**

**Vous expliquerez la stratégie interministérielle de contrôle des navires battant pavillon étranger sur l'application du droit du travail tant au niveau national, qu'au niveau local. Vous veillerez notamment à expliciter les raisons pour lesquelles l'efficacité des contrôles dans ce domaine nécessite une coordination interministérielle entre les services du Ministère chargé de la mer et ceux du Ministère chargé du travail.**

(15 à 20 lignes maximum)

**Question 4 (7 points) :**

**Vous êtes un agent affecté dans une DDTM au sein d'un service en charge du contrôle de navires transportant des passagers assurant des lignes régulières internationales touchant un port français. Votre chef de service vous demande de présenter une courte note afin de mettre en place des contrôles au niveau des services des affaires maritimes. Il vous demande de préciser notamment quels sont les agents de contrôle des affaires maritimes compétents pour constater les infractions, les documents qui peuvent être demandés à l'armateur par ces agents de contrôle, ainsi que les sanctions qui peuvent être prises dans le cas d'une infraction constatée.**

(25 lignes maximum)

Orthographe, grammaire et présentation : 3 points

## Liste des documents

DOCUMENT 1 (4 pages)	Loi n° 2023-659 du 26 juillet 2023 visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime	Pages 5 à 8
DOCUMENT 2 (2 pages)	Décret n° 2024-298 du 29 mars 2024 relatif aux documents obligatoires mentionnés aux article L.5593-1 et L. 5593-2 du code des transports	Pages 9 à 10
DOCUMENT 3 (10 pages)	Stratégie interministérielle de contrôle des navires battant pavillon étranger sur l'application du droit du travail en date du 3 juin 2024	Pages 11 à 20
DOCUMENT 4 (4 pages)	Dossier de presse en date du 19 mars 2024 sur le renforcement des droits des marins et lutte contre le dumping social - Secrétariat d'Etat chargé de la Mer et de la Biodiversité	Pages 21 à 24
DOCUMENT 5 (3 pages)	Journal le Monde – <i>Le dumping social sur les ferrys en Manche sur le point d'être interdit</i> – 19 mars 2025	Pages 25 à 27
DOCUMENT 6 (2 pages)	Journal le Marin – <i>Salaires minima non respectés : Corsica ferries en cause pour des dizaines de marins</i> – 14 mars 2025	Pages 28 à 29

# LOIS

## LOI n° 2023-659 du 26 juillet 2023 visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime (1)

NOR : PRMX2308933L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

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

I. – Le livre V de la cinquième partie du code des transports est complété par un titre IX ainsi rédigé :

#### « TITRE IX

#### « CONDITIONS SOCIALES APPLICABLES À CERTAINES DESSERTES INTERNATIONALES

#### « CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### « CHAMP D'APPLICATION

« Art. L. 5591-1. – Le présent titre est applicable aux navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières internationales touchant un port français. Ces lignes sont déterminées selon des critères d'exploitation, notamment la fréquence de touchée d'un port français par un navire, fixés par décret en Conseil d'Etat.

#### « CHAPITRE II

#### « DROITS DES SALARIÉS

« Art. L. 5592-1. – Pour la détermination du salaire minimum horaire, les dispositions légales et les stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés sur les navires mentionnés à l'article L. 5591-1 sont celles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France.

« Le présent article ne s'applique que pour les périodes au cours desquelles les navires sont exploités sur les lignes régulières internationales mentionnées à l'article L. 5591-1.

« Art. L. 5592-2. – L'organisation du travail applicable aux salariés employés sur les navires mentionnés à l'article L. 5591-1 est fondée sur une durée de repos à terre au moins équivalente à la durée de leur embarquement.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine la durée maximale de l'embarquement, en prenant en compte des critères d'exploitation des lignes concernées, de sécurité de la navigation et de lutte contre les pollutions marines.

« Art. L. 5592-3. – Le présent chapitre est applicable aux contrats de travail des salariés mentionnés aux articles L. 5592-1 et L. 5592-2, quelle que soit la loi applicable à ces contrats, y compris lorsque ces salariés sont mis à disposition par les services privés de recrutement et de placement de gens de mer mentionnés à l'article L. 5546-1-1.

#### « CHAPITRE III

#### « DOCUMENTS OBLIGATOIRES

« Art. L. 5593-1. – La liste des documents qui sont tenus à la disposition des membres de l'équipage et affichés dans les locaux réservés à l'équipage ainsi que les langues dans lesquelles ces documents doivent être disponibles sont fixées par décret.

« Art. L. 5593-2. – La liste des documents qui sont tenus à la disposition des agents mentionnés à l'article L. 5595-1 et dont ils peuvent prendre copie, quel que soit le support, est fixée par décret.

#### « CHAPITRE IV

#### « SANCTIONS PÉNALES

« Art. L. 5594-1. – Lorsque le navire est dans les eaux intérieures ou dans une installation portuaire située en dehors de ces eaux, est puni d'une amende de 7 500 euros le fait pour l'employeur de verser un salaire minimum horaire inférieur à celui résultant de l'article L. 5592-1. La même peine est applicable à l'armateur du navire à bord duquel est employé le salarié.

« La récidive est punie de six mois d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

« Les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de salariés concernés.

« Art. L. 5594-2. – Lorsque le navire est dans les eaux intérieures ou dans une installation portuaire située en dehors de ces eaux, est puni d'une amende de 7 500 euros le fait pour l'employeur de ne pas respecter les

obligations en matière de durée de repos à terre résultant de l'article L. 5592-2. La même peine est applicable à l'armateur du navire à bord duquel est employé le salarié.

« La récidive est punie de six mois d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

« Les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de salariés concernés.

#### « CHAPITRE V

##### « CONSTATATION DES INFRACTIONS

« Art. L. 5595-1. – Les infractions au présent titre sont constatées par :

« 1° Les officiers et les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ;

« 2° Les personnes mentionnées aux 2°, 3°, 8° et 10° de l'article L. 5222-1.

« Art. L. 5595-2. – Pour l'exercice des missions mentionnées à l'article L. 5595-1, les personnes mentionnées au même article L. 5595-1 sont habilitées à demander à l'employeur, à l'armateur ou à la personne faisant fonction ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire de justifier de son identité, de son adresse et, le cas échéant, de sa qualité de salarié à bord du navire.

#### « CHAPITRE VI

##### « SANCTIONS ADMINISTRATIVES

« Art. L. 5596-1. – L'autorité administrative peut, sur le rapport des agents de contrôle de l'inspection du travail mentionnés à l'article L. 8112-1 du code du travail, des officiers et des fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et des personnes mentionnées aux 1° à 3°, 8° et 10° de l'article L. 5222-1 du présent code, sous réserve de l'absence de poursuites pénales, soit adresser à l'employeur ou à l'armateur un avertissement, soit prononcer à l'encontre de l'employeur ou de l'armateur une amende en cas de manquement :

« 1° Au versement du salaire minimum horaire prévu à l'article L. 5592-1 ;

« 2° A l'organisation du travail prévue à l'article L. 5592-2.

« Art. L. 5596-2. – Lorsqu'une amende est prononcée en application de l'article L. 5596-1, l'autorité administrative informe par tout moyen le procureur de la République des suites données au rapport des agents mentionnés au même article L. 5596-1.

« Art. L. 5596-3. – Le montant maximal de l'amende prononcée en application de l'article L. 5596-1 est de 4 000 euros et peut être appliqué autant de fois qu'il y a de salariés concernés.

« Le plafond de l'amende est porté au double en cas de nouveau manquement constaté dans un délai de deux ans à compter de la notification de l'amende concernant un précédent manquement de même nature.

« 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.

« Art. L. 5596-4. – Pour déterminer si elle prononce un avertissement ou une amende prévus à l'article L. 5596-1 et, le cas échéant, pour fixer le montant de l'amende, l'autorité administrative prend en compte les circonstances et la gravité du manquement, le comportement de son auteur ainsi que les ressources et les charges de celui-ci.

« Art. L. 5596-5. – Avant toute décision, l'autorité administrative informe par écrit l'employeur ou l'armateur de la sanction envisagée, en portant à sa connaissance le manquement retenu à son encontre et en l'invitant à présenter ses observations dans un délai d'un mois.

« A l'expiration de ce délai, l'autorité administrative peut, par décision motivée, prononcer l'amende prévue à l'article L. 5596-1 et émettre le titre de perception correspondant.

« Art. L. 5596-6. – La décision d'infliger une amende administrative ne peut être prise plus de deux ans après le jour où le manquement a été commis.

« Art. L. 5596-7. – La décision d'infliger une amende administrative ne peut pas faire l'objet d'un recours hiérarchique.

« Art. L. 5596-8. – L'amende prononcée en application de l'article L. 5596-1 est recouvrée selon les modalités prévues pour les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. »

II. – Le présent article entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024.

## Article 2

Le titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports est complété par un chapitre VIII ainsi rédigé :

#### « CHAPITRE VIII

##### « SANCTIONS ADMINISTRATIVES

« Art. L. 5568-1. – L'autorité administrative compétente peut, sur le rapport des agents de contrôle de l'inspection du travail mentionnés à l'article L. 8112-1 du code du travail, sous réserve de l'absence de poursuites

pénales, soit adresser à l'employeur ou à l'armateur un avertissement, soit prononcer à l'encontre de l'employeur ou de l'armateur une amende en cas de manquement :

« 1° Aux règles relatives aux dispositions légales et aux stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France pour les matières mentionnées aux 3°, 4°, 6° et 8° de l'article L. 5562-1 du présent code ;

« 2° Aux règles relatives à la protection sociale mentionnée à l'article L. 5563-1 ;

« 3° A l'article L. 5562-2 relatif au contrat conclu entre l'armateur, l'employeur et chacun des salariés relevant des gens de mer ;

« 4° Aux règles relatives à la déclaration des accidents survenus à bord, mentionnées à l'article L. 5563-2 ;

« 5° A la présentation aux agents de contrôle de l'inspection du travail des documents sollicités en application de l'article L. 5565-2 ou de ne pas les présenter en français.

« *Art. L. 5568-2.* – L'autorité administrative compétente peut, sur le rapport des officiers et des fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et des personnes mentionnées aux 1° à 3°, 8° et 10° de l'article L. 5222-1, sous réserve de l'absence de poursuites pénales, soit adresser à l'employeur ou à l'armateur un avertissement, soit prononcer à l'encontre de l'employeur ou de l'armateur une amende en cas de manquement :

« 1° Aux règles relatives au personnel désigné pour aider les passagers en situation d'urgence mentionnées à l'article L. 5564-1 ;

« 2° A la présentation aux officiers et aux fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et des personnes mentionnées aux 1° à 3°, 8° et 10° de l'article L. 5222-1 des documents sollicités en application de l'article L. 5565-2 ou de ne pas les présenter en français.

« *Art. L. 5568-3.* – Lorsqu'une amende est prononcée en application des articles L. 5568-1 et L. 5568-2, l'autorité compétente informe par tout moyen le procureur de la République des suites données au rapport des agents mentionnés aux mêmes articles L. 5568-1 et L. 5568-2.

« *Art. L. 5568-4.* – Le montant maximal de l'amende prononcée en application des articles L. 5568-1 et L. 5568-2 est de 4 000 euros et peut être appliqué autant de fois qu'il y a de manquements constatés au titre des 5° de l'article L. 5568-1 et 2° de l'article L. 5568-2 ou qu'il y a de travailleurs concernés au titre des 1° à 4° de l'article L. 5568-1 et 2° de l'article L. 5568-2.

« Le plafond de l'amende est porté au double en cas de nouveau manquement constaté dans un délai de deux ans à compter de la notification de l'amende concernant un précédent manquement de même nature.

« 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.

« *Art. L. 5568-5.* – Pour déterminer si elle prononce un avertissement ou une amende prévus aux articles L. 5568-1 et L. 5568-2 et, le cas échéant, pour fixer le montant de l'amende, l'autorité compétente prend en compte les circonstances et la gravité du manquement, le comportement de son auteur ainsi que ses ressources et ses charges.

« *Art. L. 5568-6.* – Avant toute décision, l'autorité compétente informe par écrit l'employeur ou l'armateur de la sanction envisagée, en portant à sa connaissance le manquement retenu à son encontre et en l'invitant à présenter ses observations dans un délai d'un mois.

« A l'expiration de ce délai, l'autorité compétente peut, par décision motivée, prononcer l'amende prévue aux articles L. 5568-1 et L. 5568-2 et émettre le titre de perception correspondant.

« *Art. L. 5568-7.* – La décision d'infliger une amende administrative ne peut être prise plus de deux ans après le jour où le manquement a été commis.

« *Art. L. 5568-8.* – La décision d'infliger une amende administrative ne peut pas faire l'objet d'un recours hiérarchique.

« *Art. L. 5568-9.* – L'amende prononcée en application des articles L. 5568-1 et L. 5568-2 est recouvrée selon les modalités prévues pour les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. »

### Article 3

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Les 1° et 2° de l'article L. 5523-6 sont complétés par les mots : « ou dans les conditions prévues à l'article L. 5521-1-1 lorsque le certificat d'aptitude médicale est établi à l'étranger » ;

2° L'article L. 5785-1 est ainsi modifié :

a) La vingt-troisième ligne du tableau du second alinéa du I est remplacée par deux lignes ainsi rédigées :

«

L. 5523-5	Résultant de la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013
L. 5523-6	Résultant de la loi n° 2023-659 du 26 juillet 2023

» ;

b) Après la quatorzième ligne du tableau du second alinéa du II, sont insérées deux lignes ainsi rédigées :

«

L. 5523-1	Résultant de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019
L. 5523-6	Résultant de la loi n° 2023-659 du 26 juillet 2023

» ;

3° L'article L. 5795-1 est ainsi modifié :

a) La vingt-troisième ligne du tableau du second alinéa du I est remplacée par deux lignes ainsi rédigées :

«

L. 5523-5	Résultant de la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013
L. 5523-6	Résultant de la loi n° 2023-659 du 26 juillet 2023

» ;

b) Après la quatorzième ligne du tableau du second alinéa du II, est insérée une ligne ainsi rédigée :

«

L. 5523-6	Résultant de la loi n° 2023-659 du 26 juillet 2023
-----------	--

».

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Nouméa, le 26 juillet 2023.

EMMANUEL MACRON

Par le Président de la République :

*La Première ministre,*  
ÉLISABETH BORNE

*La ministre de l'Europe  
et des affaires étrangères,*  
CATHERINE COLONNA

*Le ministre du travail,  
du plein emploi et de l'insertion,*  
OLIVIER DUSSOPT

*Le ministre de la transition écologique  
et de la cohésion des territoires,*  
CHRISTOPHE BÉCHU

*Le ministre délégué auprès du ministre  
de la transition écologique et de la cohésion des territoires,  
chargé des transports,*  
CLÉMENT BEAUNE

*Le secrétaire d'État  
auprès de la Première ministre,  
chargé de la mer,*  
HERVÉ BERVILLE

*La secrétaire d'État auprès de la ministre  
de l'Europe et des affaires étrangères, chargée de l'Europe,*  
LAURENCE BOONE

(1) *Travaux préparatoires* : loi n° 2023-659.

*Assemblée nationale* :

Proposition de loi n° 798 ;

Rapport de M. Didier Le Gac, au nom de la commission des affaires sociales, n° 1005 ;

Discussion les 27 et 28 mars 2023 et adoption le 28 mars 2023 (TA n° 98).

*Sénat* :

Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, n° 469 (2022-2023) ;

Rapport de Mme Catherine Procaccia, au nom de la commission des affaires sociales, n° 734 (2022-2023) ;

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES

#### Décret n° 2024-298 du 29 mars 2024 relatif aux documents obligatoires mentionnés aux articles L. 5593-1 et L. 5593-2 du code des transports

NOR : TREM2323309D

**Publics concernés :** armateurs, employeurs, salariés employés à bord des navires mentionnés à l'article L. 5591-1 du code des transports, agents de contrôle de l'inspection du travail mentionnés à l'article L. 8112-1 du code du travail, agents mentionnés à l'article L. 5595-1 du code de transports.

**Objet :** détermination de la liste des documents obligatoires à bord des navires aux navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières internationales touchant un port français.

**Entrée en vigueur :** le décret entre en vigueur trois mois après sa publication.

**Notice :** le décret détermine les documents tenus à la disposition des salariés travaillant à bord des navires entrant dans le champ d'application de l'article L. 5591-1 du code des transports, ainsi que ceux tenus à la disposition des agents de contrôle de l'inspection du travail et des agents mentionnés à l'article L. 5595-1 du même code.

**Références :** le texte est pris pour l'application de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 2023-659 du 26 juillet 2023. Il peut être consulté sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 5593-1, L. 5593-2 et L. 5595-1 ;

Vu le code du travail, notamment son article L. 8112-1 ;

Vu l'avis de la Commission nationale de négociation collective maritime, de l'emploi et de la formation professionnelle du 27 septembre 2023 ;

Vu l'avis du conseil supérieur de la marine marchande en date du 28 septembre 2023,

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Le chapitre III du titre IX du livre V de la cinquième partie du code des transports (partie réglementaire) est ainsi rédigé :

#### « CHAPITRE III

##### « DOCUMENTS OBLIGATOIRES

« Art. D. 5593-1. – Sont tenus à la disposition des membres de l'équipage et affichés dans les locaux qui leur sont réservés, les documents et informations suivants dans la langue de travail à bord :

« 1° La reproduction des articles L. 5592-1 à L. 5592-3 ;

« 2° L'adresse, le numéro de téléphone et les coordonnées de messagerie électronique des services d'inspection du travail et des services des agents de contrôle mentionnés à l'article L. 5595-1 compétents pour les ports français touchés par le navire dans le cadre des liaisons mentionnées à l'article R. 5591-1 qu'il assure ;

« 3° Les dispositions relatives aux salaires minimums des conventions et accords collectifs français de branche applicables aux salariés employés à bord du navire.

« Art. D. 5593-2. – I. – Les documents tenus à la disposition des agents de contrôle de l'inspection du travail mentionnés à l'article L. 8112-1 du code du travail et des agents de contrôle mentionnés à l'article L. 5595-1 dans les conditions prévues à l'article L. 5593-2 sont les suivants :

« 1° Les listes d'équipage du navire sur une période maximale de six semaines ;

« 2° Les listes d'équipage pour l'ensemble des navires effectuant les liaisons mentionnées à l'article L. 5591-1 exploités par l'armateur sur une période maximale de six semaines ;

« 3° Les copies des contrats de travail ou de tout document équivalent des salariés employés à bord du navire ;

« 4° Le registre des heures quotidiennes de travail ou de repos, faisant apparaître de manière distincte les périodes, visées au second alinéa de l'article L. 5592-1, au cours desquelles les navires sont exploités sur les lignes régulières internationales mentionnées à l'article L. 5591-1 ;

« 5° Les bulletins de paye des salariés employés à bord ou tout document équivalent attestant de leur rémunération, faisant apparaître sur une ligne distincte la rémunération correspondant aux périodes, visées au second alinéa de l'article L. 5592-1, au cours desquelles les navires sont exploités sur les lignes régulières internationales mentionnées à l'article L. 5591-1 ;

« 6° Les conventions et accords collectifs applicables aux salariés employés à bord du navire.

« L'obligation, prévue aux 4° et 5°, de faire apparaître de manière distincte certains éléments mentionnés par ces alinéas ne s'applique pas lorsque la rémunération appliquée au salarié pendant toute la durée de son contrat de travail, y compris pour les périodes où le navire n'est pas exploité sur les lignes régulières internationales mentionnées à l'article L. 5591-1, est au moins celle prévue à l'article L. 5592-1.

« II. – Sont traduits en langue française :

« 1° Un exemplaire des différents types de bulletins de paye ou documents équivalents attestant de la rémunération remis aux salariés employés à bord ;

« 2° Les parties de toute convention ou accord collectif applicables aux salariés employés à bord permettant de justifier du respect des dispositions du présent titre et des mesures prises pour son application.

« III. – Les agents de contrôle de l'inspection du travail mentionnés à l'article L. 8112-1 du code du travail et les agents de contrôle mentionnés à l'article L. 5595-1 du présent code peuvent également solliciter auprès de l'armateur la traduction en langue française de tout contrat de travail ou bulletin de paye d'un salarié employé à bord du navire ou de tout document équivalent.

« *Art. D. 5593-3.* – Est conservée à la disposition des agents de contrôle de l'inspection du travail mentionnés à l'article L. 8112-1 du code du travail et des agents de contrôle mentionnés à l'article L. 5595-1 du présent code, pendant une durée de trois ans, le cas échéant sous forme électronique, la copie des documents mentionnés aux 1° à 3° et au 5° de l'article D. 5593-2 du code des transports.

« Sont conservés à la disposition des agents de contrôle de l'inspection du travail mentionnés à l'article L. 8112-1 du code du travail et des agents de contrôle mentionnés à l'article L. 5595-1 du présent code, pendant une durée d'une année, les documents mentionnés au 4° de l'article D. 5593-2 du présent code. »

**Art. 2.** – Les dispositions du présent décret entrent en vigueur trois mois après sa publication.

**Art. 3.** – La ministre du travail, de la santé et des solidarités, le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, et le secrétaire d'État auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé de la mer et de la biodiversité, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 29 mars 2024.

GABRIEL ATTAL

Par le Premier ministre :

*Le ministre de la transition écologique  
et de la cohésion des territoires,*

CHRISTOPHE BÉCHU

*La ministre du travail,  
de la santé et des solidarités,*  
CATHERINE VAUTRIN

*Le ministre délégué auprès du ministre  
de la transition écologique et de la cohésion  
des territoires, chargé des transports,*

PATRICE VERGRIETE

*Le secrétaire d'État auprès du ministre  
de la transition écologique et de la cohésion des territoires,  
chargé de la mer et de la biodiversité,*

HERVÉ BERVILLE



**GOVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction générale des affaires maritimes, de la  
pêche et de l'aquaculture**

**Direction générale du travail**

## **Stratégie interministérielle de contrôle des navires battant pavillon étranger sur l'application du droit du travail**

### Introduction

#### **1. Contexte**

Cette stratégie interministérielle de contrôle constitue la déclinaison opérationnelle de la convention relative à la coordination renforcée des actions en vue d'une mobilisation des services sur le contrôle de l'application du droit du travail français aux salariés des navires battant pavillon étranger, signée par la Direction générale du travail (DGT) et la Direction générale des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), le 4 juillet 2023.

Elle vise à renforcer les actions de contrôle au vu des multiples enjeux (emploi maritime, santé et sécurité à bord, respect des droits fondamentaux des travailleurs, sécurité de la navigation...) mentionnés dans la convention précitée, s'articulant autour des quatre axes présentés dans le plan.

#### **2. Périmètre de la stratégie de contrôle**

Les navires entrant dans le champ d'application de la stratégie de contrôle interministérielle sont **les navires battant pavillon étranger<sup>1</sup> soumis au dispositif de l'Etat d'accueil** ainsi que **les navires transporteurs de passagers sur la zone transmanche** entrant dans le champ de la loi n° 2023-659 du 26 juillet 2023 visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime.

Le dispositif de l'Etat d'accueil prévu aux articles L.5561-1 à L.5568-9 et R.5561-1 à R.5566-7 du code des transports garantit l'application de la législation française notamment en matière de rémunération minimale, d'effectifs minimaux et de protection sociale des salariés employés à bord des navires, quel que soit leur pavillon.

Ce dispositif s'applique aux navires qui pratiquent le cabotage maritime ou qui réalisent une prestation de service dans les eaux territoriales ou intérieures françaises ou en zone économique exclusive (ZEE) ou sur le plateau continental quand elle est en lien avec une installation de production d'énergie renouvelable en mer.

Le dispositif pour la zone transmanche prévues aux articles L.5591-1 à L.5596-8 du code des transports garantit l'application du salaire minimum français et une durée de repos à terre au moins équivalente à la durée d'embarquement des salariés employés à bord des navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières internationales touchant un port français, quel que soit leur pavillon.

Le dispositif transmanche sera opérationnel le 30 juin 2024 soit à la date entrée en vigueur des deux décrets d'application de la loi n° 2023-659 du 26 juillet 2023 créant les articles R. 5591-1 à R. 5596-8 du code des transports.

Les navires concernés et les dispositions applicables sont définis dans l'annexe 1.

<sup>1</sup> Applicabilité aux navires français : Le dispositif « Etat d'accueil » concerne également les navires battant pavillon français, dont registre international français - RIF. Toutefois, les navires battant pavillon français peuvent être contrôlés dans le cadre de la compétence habituelle des agents de contrôle, de sorte que le dispositif ne présente pas d'intérêt pour ces navires.

### 3. Services en charge du contrôle

L'ensemble du système d'inspection du travail a vocation à être mobilisé. Outre les agents de contrôle compétents pour le secteur maritime, les services spécialisés dans la lutte contre le travail illégal (URACTI au niveau régional, GNVAC au niveau national) pourront en tant que de besoin être associés aux actions prévues par le présent plan.

Ont également vocation à être mobilisés, les agents de contrôle des affaires maritimes : les administrateurs et les inspecteurs des affaires maritimes, les agents affectés en DDTM/DML y compris les agents des services « navigation professionnelle / gens de mer » chargés de mission de contrôle, les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels exerçant dans un centre de sécurité des navires (CSN), le délégué à la mer et au littoral et les agents assermentés des affaires maritimes et commissionnés à cet effet sur décision du DIRM.

#### Axe 1 – Actions nationales pour améliorer le cadre juridique existant et renforcer son effectivité

La mise en œuvre des dispositions applicables par les services de contrôle fait nécessairement remonter des difficultés juridiques, susceptibles de rendre nécessaire une évolution de la réglementation.

Celle-ci peut être envisagée selon deux axes :

- au **niveau communautaire** en poursuivant les discussions pour construire un socle commun, de manière à sécuriser les dispositifs et harmoniser les pratiques ;
- au **niveau national** en faisant évoluer les dispositions législatives et réglementaires applicables en fonction des vecteurs disponibles.

##### 1. Construire un cadre européen aux fins de lutter contre le dumping social dans le transport maritime de passagers

Un travail de réflexion va être initié avec la Commission européenne, sur les mesures législatives au niveau européen permettant d'améliorer les conditions de travail des gens de mer sur les navires à passagers effectuant des liaisons entre les Etats membres.

En effet, l'imposition d'un cadre européen concernant les conditions de travail des gens de mer sur les navires à passagers effectuant des liaisons entre les Etats membres est indispensable pour lutter contre le dumping social sur ces dessertes.

##### 2. Engager une réflexion avec la DACG pour accroître l'effectivité des sanctions pénales

Les infractions visées dans les deux dispositifs concernent des entreprises étrangères, les prestataires comme les armateurs.

Un travail de coopération avec le ministère de la justice, notamment la Direction des affaires criminelles et des grâces (DACG), devra être engagé par la DGT pour permettre aux procédures d'aboutir, dans le cadre de la coopération judiciaire internationale.

##### 3. Compléter la réglementation nationale afin de faciliter le contrôle du salaire minimum

L'objectif de cette mesure est de faciliter l'identification par les agents de contrôle des périodes de travail des gens de mer pendant lesquelles le navire entre dans le champ du dispositif de l'Etat d'accueil.

Solution : Capitaliser les retours d'expérience des contrôles déjà engagés pour déterminer les points qui pourraient être améliorés au niveau des documents obligatoires exigibles et faire évoluer la réglementation sur ce point, notamment afin de permettre d'identifier clairement les périodes soumises au dispositif.

## **Axe 2 – Organisation et suivi de la coopération entre les services des affaires maritimes et de l'Inspection du travail**

### **1. Organisation nationale**

En réponse à un besoin de structuration des échanges, une nouvelle organisation nationale doit permettre de renforcer la coopération entre les administrations mer et travail.

Au niveau national, un comité de pilotage (COPIL) national dont la composition est précisée en annexe 2 se réunira chaque année.

Conformément à la convention DGT-DGAMPA du 4 juillet 2023, le COPIL national a pour missions d'échanger sur l'actualité du secteur et les problématiques nouvelles, de faire un point d'étape sur la mise en œuvre de la présente stratégie interministérielle de contrôle et d'ajuster, si besoin, les orientations stratégiques en matière de lutte contre le dumping social.

Une cellule de coordination commune appelée « Task force » sociale est mise en place conjointement par la DGT et la DGAMPA qui désignent chacune en son sein des agents experts en droit du travail maritime.

En complément, afin de renforcer les liens entre les administrations, un séminaire DGAMPA-DGT réunissant l'ensemble des acteurs concernés par la lutte contre le dumping social dans le secteur du transport et des services maritimes est organisé une fois par an.

### **2. Organisation de la coopération au niveau local**

Des procédures de coopération seront définies entre les services des affaires maritimes et de l'Inspection du travail notamment par l'établissement de conventions de coopération DIRM-DREETS selon le modèle intégrant les mentions minimales obligatoires de l'annexe 5.

Ces conventions devront définir :

- les priorités de contrôles,
- les modalités d'échanges d'information et d'interventions conjointes,
- l'animation et le suivi de la coopération par une instance de coordination au niveau local dont la composition sera modulée selon les effectifs mobilisables et les particularités propres à chaque façade,
- les modalités de transmission des conventions conclues au niveau local vers le niveau central,
- l'établissement d'un bilan annuel des contrôles réalisés à transmettre à la DGAMPA et à la DGT.

Pour la mise en place de la stratégie interministérielle au niveau local, la DIRM et la ou les DREETS désignent chacune un référent chargé du pilotage de l'élaboration de la convention de coopération DIRM-DREETS.

### **3. Suivi et bilan de la stratégie**

Un bilan annuel national consolidé, préparé par la DGT et la DGAMPA, sera présenté aux partenaires sociaux dans le cadre du conseil supérieur de la marine marchande.

Au niveau local, un bilan sera effectué annuellement par les services déconcentrés sur la mise en œuvre de la stratégie déclinée au niveau local. Il intégrera les contrôles effectués et les sanctions prises en cas de manquement. Il fera également état des difficultés rencontrées lors de la réalisation des contrôles, des régularisations intervenues ainsi que des pratiques constatées.

### **Axe 3 – Echanges d'information pour la réalisation des contrôles**

#### **1. Etape préalable au contrôle Transmission de la déclaration d'activité**

Les DDTM communiquent la déclaration d'activité (DA) aux services de l'inspection du travail (SIT) compétente après son instruction, y compris lorsque l'accusé de réception n'a pas pu être délivré.

Une transmission systématique de la DA aux SIT doit être effectuée afin d'assurer une visibilité complète des navires soumis au dispositif de l'Etat d'accueil. Tout envoi d'informations complémentaires de l'armateur doit être transmis par la DML aux SIT.

La transmission de la DA et de ses pièces jointes aux SIT peut s'effectuer directement dans l'application dédiée « démarches simplifiées » ou par messagerie externe après téléchargement du dossier depuis l'application dédiée.

Le référent régional de l'inspection du travail devra être informé de tout changement de zone géographique d'activité afin de relayer les évolutions intervenues au service concerné.

#### **2. Initiative, réalisation du contrôle et suites**

Les contrôles pourront être réalisés par chaque administration séparément ou en binôme, en fonction des infractions recherchées.

En cas de soupçon d'infraction dans le cadre de la réception de la déclaration d'activité, un échange a lieu pour déterminer l'administration/service en charge du contrôle.

Concernant l'inspection du travail, des actions pourront être menées avec le renfort des URACTI concernées et le cas échéant avec le GNVAC. Des actions coordonnées regroupant plusieurs agents de contrôle, au regard des effectifs salariés à contrôler, pourront être organisés.

L'information relative aux suites sera remontée dans le cadre du bilan annuel.

### **Axe 4 – Appui et accompagnement des services**

#### **1. Formations**

Il convient de maintenir l'organisation de formations conjointes sur le dispositif de l'Etat d'accueil par l'ESPMER. Un module dédié aux dispositions applicables au transmanche pourra être intégré à cette formation.

Un travail sera réalisé avec l'INTEFP pour créer une capsule spécifique et mettre à jour le module état d'accueil.

#### **2. Outils méthodologiques de contrôle**

Des outils méthodologiques seront élaborés conjointement par la DGAMPA et la DGT en lien avec les services de contrôle afin de servir d'appui aux services en charge du contrôle de l'application des normes sociales sur les navires battant pavillon étranger soumis au dispositif de l'Etat d'accueil et du transmanche.

Outils à développer :

- Note méthodologique (refonte note Etat d'accueil)
- Modèle PV
- Tableau des infractions et des sanctions
- Un annuaire nominatif des agents compétents sera réalisé afin de faciliter la coopération entre les services.

Le directeur général du travail,



Pierre RAMAIN

Le directeur général des affaires maritimes, de la  
pêche et de l'aquaculture,

Eric BANEL

Eric BANEL  
eric.banel

Signature numérique  
de Eric BANEL  
eric.banel  
Date : 2024.06.03  
15:38:17 +02'00'

## ANNEXE 1 - Dispositions applicables à certains navires battant pavillon étranger dans les eaux françaises

### Le dispositif de l'Etat d'accueil

#### 1) Le champ d'application (L. 5561-1 du code des transports)

Entrent dans le champ d'application du dispositif Etat d'accueil, quel que soit leur pavillon, les navires énumérés à l'article L. 5561-1 du code des transports, à savoir :

- tous les navires d'une jauge brute inférieure à 650, ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage continental et de croisière ;
- tous les navires ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage avec les îles, à l'exception des navires de transport de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État ;
- les navires utilisés pour fournir une prestation de service réalisée à titre principal dans les eaux territoriales et intérieures françaises ;
- les navires utilisés pour toute activité de prestation de service exercée sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive en vue de la construction, de l'installation, de la maintenance et de l'exploitation d'installations relatives à la production d'énergie renouvelable en mer.

Le dispositif de l'Etat d'accueil ne s'applique qu'en France métropolitaine.

Concernant les espaces maritimes, pour rappel, conformément à l'ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française :

- **Les eaux intérieures** sont les eaux situées en deçà de la ligne de base, constituée de la laisse de basse mer et de la ligne de base droite. Les eaux intérieures comprennent les étangs côtiers, les lagunes, les estuaires fluviaux, les marais maritimes...
- **La mer territoriale** s'étend des lignes de base jusqu'à une distance maximale de 12 milles marins calculée à partir de ces lignes de base.
- **La zone économique exclusive (ZEE)** est adjacente à la mer territoriale et s'étend jusqu'à une distance maximale de 200 milles marins calculée à partir des lignes de base.

Le portail des limites maritimes françaises (<https://limitesmaritimes.gouv.fr/>) fournit l'ensemble de la cartographie de ces espaces.

#### 2) Les dispositions applicables

##### Les déclarations obligatoires

##### ○ **La déclaration d'activité (R.5561-2)**

Tout armateur ou son représentant, dont le navire entre dans le champ d'application du dispositif de l'Etat d'accueil doit effectuer une déclaration préalable d'activité.

Elle est transmise en langue française par voie électronique via le site "Demarches simplifiées" 72 heures au moins avant le début de l'activité, au directeur départemental des territoires et de la

mer du premier port touché par le navire ou, à défaut de toucher un port, au directeur départemental des territoires et de la mer le plus proche de l'activité exercée.

Cette déclaration prend la forme d'un formulaire en ligne à renseigner et de pièces à joindre pour permettre la vérification du respect des dispositions applicables aux gens de mer et aux salariés employés à bord.

- **La déclaration de tout accident du travail survenu à bord (L.5563-2)**

L'armateur, l'employeur ou l'un de ses préposés déclare, en langue française, tout accident survenu à bord et dont le capitaine a eu connaissance au directeur départemental des territoires et de la mer du premier port français auprès duquel a été effectuée la déclaration préalable d'activité. Cette déclaration est transmise à l'UC de l'Inspection du travail territorialement compétente.

#### Les obligations applicables aux gens de mer

- **Les conditions de nationalité des équipages et d'effectifs à bord (L.5561-2 et L.5521-1 code des transports)**

Sur les conditions de nationalité, seuls le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être ressortissants d'un État membre de l'Union européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la confédération suisse ou d'un autre État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.

L'armateur doit présenter une fiche d'effectif minimal ou « minimum safe manning certificate » délivrée par l'État du pavillon qui atteste que l'effectif du navire satisfait aux exigences des normes internationales en matière d'effectifs. En l'absence de ce document, les navires étrangers doivent se soumettre à la procédure de délivrance d'une fiche d'effectif minimal par l'administration française en application de l'article R. 5561-3 du code des transports.

- **Le contrat de travail type (L.5562-2)**

Chaque gens de mer doit disposer d'un contrat de travail écrit avec des mentions minimales obligatoires. Celles-ci portent sur des données d'identification du salarié, de l'armateur, la conclusion du contrat (terme, lieu et date), le service et les fonctions attribués au salarié, le montant des salaires et accessoires et le nombre d'heures de travail auquel se rapporte la rémunération prévue, les prestations sociales assurées au salarié et ses droits à congés et à rapatriement.

- **Le régime de protection sociale (L.5563-1)**

Les gens de mer bénéficient du régime de protection sociale de l'un des membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen. Ce régime comprend nécessairement les risques santé, maternité-famille, emploi et vieillesse.

- **Les règles applicables au personnel désigné pour aider les passagers en cas d'urgence (L.5564- 1)**

Le personnel désigné pour aider les passagers en cas de situation d'urgence est aisément identifiable et possède, sur le plan de la communication, des aptitudes suffisantes pour remplir cette mission en satisfaisant à un certain nombre de critères. Ces critères portent notamment sur la maîtrise de la langue

correspondant aux principales nationalités des passagers transportés, les notions élémentaires en anglais pour les instructions de base et la capacité à communiquer par des moyens non verbaux (gestes, signes).

Les obligations relatives aux droits des salariés employés à bord des navires (L.5562-1 à L.5566-2)

Les salariés bénéficient de l'ensemble des dispositions légales et des stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France, dans les matières suivantes :

- 1° Libertés individuelles et collectives dans la relation de travail ;
- 2° Discriminations et égalité professionnelle entre les femmes et les hommes ;
- 3° Protection de la maternité, congés de maternité, de paternité et d'accueil de l'enfant, congés pour événements familiaux ;
- 4° Conditions de mise à disposition et garanties dues aux salariés par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire ;
- 5° Exercice du droit de grève ;
- 6° Durée du travail, repos compensateurs, jours fériés, congés annuels payés, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs ;
- 7° Salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ;
- 8° Règles relatives à la santé et à la sécurité au travail, âge d'admission au travail, emploi des enfants ;
- 9° Travail illégal.

Les documents obligatoires (L.5565-1 à L.5565-2)

- Des documents et des informations sont tenus à la disposition des gens de mer et des salariés embarqués dans la langue de travail du bord et affichés dans les locaux qui leur sont réservés ;
- Des documents obligatoires sont tenus à la disposition des agents de contrôle pour leur permettre de vérifier le respect des dispositions sociales applicables dans le cadre du dispositif de l'Etat d'accueil.

<b>Les dispositions particulières pour la zone transmanche</b>
--

**1) Le champ d'application** (art. L. 5591-1, R. 5592-1 du code des transports)

Sont concernés par les dispositions particulières, les navires transporteurs de passagers réalisant des liaisons entre au moins un port français et au moins un port du Royaume-Uni ou un port des îles Anglo-Normandes et effectuant au moins 120 touchées d'un port français sur une période de 12 mois.

**2) Les obligations applicables** (art. L. 5592-1 à L.5592-3 et R. 5592-1 à R. 5592-3 du code des transports)

- Les dispositions sociales applicables aux salariés
  - **Un salaire minimum horaire** au moins égal au salaire minimum légal français ou, le cas échéant, aux salaires minima applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France.
  - **Une durée de repos à terre au moins équivalente à la durée de l'embarquement.**

La durée maximale de l'embarquement est fixée à 14 jours consécutifs. Cette durée est portée à 21 jours consécutifs pour les salariés employés à bord titulaire d'un contrat d'apprentissage ou de professionnalisation ainsi que pour les personnels affectés auprès d'un autre salarié à des fins de formation.

**3) Les documents obligatoires** (art. L. 5593-1 à L.5593-2 et D. 5593-1 à D. 5593-3 du code des transports)

- Des documents obligatoires mentionnés à l'article D. 5593-1 du code des transports sont tenus à la disposition des membres de l'équipage les informant du dispositif transmanche.
- Des documents obligatoires listés à l'article D. 5593-2 du code des transports sont tenus à la disposition des agents de contrôle pour leur permettre de vérifier le respect des dispositions sociales françaises applicables dans le cadre du dispositif transmanche.

## **ANNEXE 2 – Composition du comité de pilotage national de la stratégie interministérielle de contrôle des navires battant pavillon étranger**

Le COPIL est co-présidé par le directeur général des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) et le directeur général du travail (DGT) ou leur représentant désigné.

Il est constitué des membres suivants ou de leur représentant désigné :

Pour l'administration de la mer,

- Le Chef du service Flottes et Marins (DGAMPA/SFM)
- Le Sous-directeur des gens de mer (DGAMPA/SFM/SDGM)
- La Cheffe du bureau du travail maritime (DGAMPA/SFM/SDGM/GM3)
- L'adjointe à la Cheffe du bureau du travail maritime (DGAMPA/SFM/SDGM/GM3)
- La référente en charge de la stratégie de contrôle (DGAMPA/SFM/SDGM/GM3)
  
- Le Directeur interrégional de la Mer de la Manche Est Mer du Nord (MEMN)
- La Directrice interrégionale de la Mer Nord Atlantique Manche Ouest (NAMO)
- Le Directeur interrégional de la Mer Sud Atlantique (SA)
- Le Directeur interrégional de la Mer Méditerranée (MED)
- Le Chef de centre de sécurité des navires de Dunkerque (CSN PACA Corse)
- Le Chef de centre de sécurité des navires de Dunkerque (CSN Dunkerque)
- Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer de Seine Maritime (DDTM 76)
- Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique (DDTM 44)

Pour l'administration du travail,

- La Sous-directrice de la sous-direction de l'animation territoriale
- La cheffe du bureau du pilotage et de l'animation du système d'inspection du travail
- Le référent national maritime des inspecteurs du travail
  
- Le chef de pôle T directeur régional adjoint de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités des Hauts-de France
- Le chef de pôle T directeur régional adjoint de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités de Normandie
- Le chef de pôle T directeur régional adjoint de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités de Bretagne
- Le chef de pôle T directeur régional de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités des Pays de la Loire
- Le chef de pôle T directeur régional de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités de Nouvelle Aquitaine
- Le chef de pôle T directeur régional de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités d'Occitanie
- Le chef de pôle T directeur régional de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités de Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Le chef de pôle T directeur régional de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités de Corse



**SECRETARIAT D'ÉTAT  
CHARGÉ DE LA MER  
ET DE LA BIODIVERSITÉ**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Dossier de presse**



**Renforcer** — **Assurer** — **Préserver**  
les droits des marins      la sécurité maritime      la mer



19 MARS 2024

# Protéger les gens de mer sur le transmanche



## Signature du décret d'application Mardi 19 mars 2024

Aujourd'hui, mardi 19 mars 2024, Hervé Berville, secrétaire d'Etat chargé de la Mer et de la Biodiversité, a signé le décret en Conseil d'Etat permettant l'application des obligations en matière de protection sociale des gens de mer.

Ce décret vient préciser l'application des dispositions sociales contraignantes et des sanctions prévues par la loi. Il prévoit que le dispositif transmanche s'appliquera aux navires à passagers assurant des lignes régulières entre la France et le Royaume-Uni ou les îles Anglo-Normandes et réalisant au moins 120 touchées d'un port français au cours d'une période de douze mois glissants. Ce décret fixe aussi la durée maximale d'embarquement à 14 jours pour les salariés employés sur ces navires, sauf exception prévue à 21 jours pour les élèves et personnels en formation. Il précise que la durée du repos consécutif à terre sera au moins équivalente à celle de l'embarquement. Enfin, il prévoit la double compétence des agents de contrôle de l'administration du travail et des affaires maritimes afin de contrôler l'applicabilité du dispositif assortie de sanctions pénales, administratives et financières.

Afin de protéger l'ensemble des marins et les compagnies françaises, elle impose :

1. L'application du salaire minimum horaire français aux équipages de toutes les compagnies maritimes, quel que soit le pavillon, assurant des liaisons régulières internationales de passagers touchant un port français. Ces lignes maritimes doivent être fixées par décret.
2. Une durée de repos à terre au moins équivalente à la durée d'embarquement

des marins « dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et de la lutte contre les pollutions marines ». Un décret doit également déterminer la durée d'embarquement maximum.

La loi prévoit un arsenal de sanctions administratives et pénales graduées en fonction des manquements éventuellement constatés.

S'agissant des sanctions administratives (qui présentent la caractéristique de pouvoir être mises en œuvre sans délai par l'agent qui constate les manquements et ont donc un effet rapide et dissuasif) dès lors que des poursuites pénales ne sont pas engagées et sur la base de rapports des autorités de contrôle (inspection du travail, organes de contrôle des affaires maritimes), il est possible de prononcer un avertissement ou une amende selon la gravité des manquements relevés.

La loi prévoit un plafonnement des amendes à 4000 euros par manquement constaté. Toutefois, ce maximum peut être majoré en cas de nouveaux manquements constatés dans une période donnée.

S'agissant des sanctions pénales, la loi prévoit deux volets : i) En cas d'infraction à l'obligation sur le salaire minimum ou à l'obligation sur le temps de repos :

- la loi prévoit une amende de 7500 euros. En cas de récidive, le montant de l'amende est porté à 15000 euros et le responsable est passible d'une peine de prison de 6 mois ;
- l'employeur et l'armateur peuvent se voir infliger la peine en cas d'infraction ; les infractions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de salariés concernés.

## PRISE DE CONSCIENCE

# Assurer la sécurité maritime

### Mars 2022 : licenciement des salariés britanniques de P&O Ferries

En mars 2022, la compétitivité grandissante sur les liaisons transmanche aboutit au licenciement immédiat et sans consultation préalable des syndicats de plusieurs centaines de marins. Ces derniers sont rapidement remplacés par des intérimaires, payés en-dessous du salaire minimum britannique, dans une logique de réduction des coûts et de la masse salariale.

L'activité était assurée, jusqu'en 2021, uniquement par des compagnies françaises et anglaises, employant ainsi des marins établis au Royaume-Uni ou en France avec des conditions de travail protégées par les droits anglais et français.

Face à cette course au moins disant social, les autorités française et britanniques travaillent de concert pour renforcer la protection des marins sur les liaisons maritimes entre les deux pays.

### Vote de la loi Le Gac « visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime » Janvier - Juillet 2023

Le 31 janvier 2023, trois propositions de loi sont déposées dont celle du député Didier Le Gac (Finistère) qui vise à lutter contre les pratiques de dumping social et à renforcer la sécurité du transport maritime.

Le 28 mars, elle est adoptée par l'Assemblée nationale en première lecture à l'unanimité. [Hervé Berville salue cette adoption](#) et rappelle à cette occasion que le Gouvernement se bat « chaque jour pour préserver et défendre le Pavillon France qui respecte les plus hauts standards sociaux, salariaux, gage de qualité des navires ».

### Assises de l'économie de la mer Novembre 2022

Le 8 novembre 2022, lors des Assises de l'économie de la mer, à Lille, le Président de la République a appelé à porter les enjeux et les solutions en matière de lutte contre le dumping social au niveau européen. Hervé Berville, secrétaire d'Etat chargé de la Mer à ce moment, a rappelé son engagement et a annoncé plusieurs mesures afin de renforcer « la souveraineté de la France maritime ».

En ce sens, dans la continuité des Assises de l'économie de la mer et dans une volonté de collaboration avec l'ensemble des parties prenantes, [le ministre a notamment rencontré le 30 novembre 2022](#) les différents armateurs concernés par les liaisons transmanche, ainsi que les élus de la façade maritimes Manche-Mer du Nord. Une nouvelle occasion de rappeler la détermination du Gouvernement français à s'assurer que les liaisons transmanche ne soient pas le théâtre d'une concurrence déloyale, nuisible pour l'ensemble des acteurs et pour l'environnement.

Cette loi sera ensuite adoptée par le Sénat le 21 juin 2023 pour une **adoption définitive** en deuxième lecture à l'Assemblée nationale **le 19 juillet 2023**.

**Enfin promulguée le 26 juillet 2023**, la loi n° 2023-659 « visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime » est une loi de police qui entend lutter contre le dumping social ou le risque de dumping social de certains armateurs sur les liaisons transmanche.

## Collaboration entre forces vives françaises et britanniques Juillet 2023

En parallèle, les armateurs volontaires ont signé le 24 juillet dernier [une charte](#) fixant des engagements nouveaux en matière de protection sociale des gens de mer.

En présence de Hervé Berville et Charlotte Vere, Baronne Vere de Norbiton, Sous-secrétaire d'État parlementaire chargée de l'aviation, de la mer et de la sécurité du Royaume-Uni, la signature de cette charte vient compléter les dispositions de la loi. Elle intègre la question de la rémunération, de la protection sociale, de la formation, de l'organisation du travail à bord, des effectifs, du repos, de la

sécurité ou encore de la lutte contre les addictions. Elle constitue un signal clair envoyé aux partisans du dumping social. Elle relève d'un triple enjeu : économique, sécuritaire et de responsabilité sociale et environnementale.

Des dispositifs miroirs ont été ainsi élaborés tout au long de l'année 2023 entre la France et le Royaume-Uni afin que les deux pays puissent avoir des règles communes en termes de protection des marins naviguant sur les côtes françaises et britanniques.

[Retrouvez la charte en cliquant ici](#)



**SECRETARIAT D'ÉTAT  
CHARGÉ DE LA MER  
ET DE LA BIODIVERSITÉ**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# Le Monde

## Le dumping social sur les ferrys en Manche sur le point d'être interdit

Depuis deux ans, Irish Ferries et P&O Ferries utilisent des marins sans respecter les règles sociales françaises ou britanniques. Le décret d'application de la loi interdisant ces pratiques est signé mardi.



Un bateau de la compagnie P&O Ferries, dans le port de Douvres, au Royaume-Uni, le 3 mai 2022. DANIEL LEAL / AFP

Le 17 mars 2022, il avait fallu quelques minutes à la compagnie P&O Ferries pour licencier sans préavis, par simple message vidéo, près de 800 marins, pour la plupart britanniques, qui assuraient la liaison entre Calais (Pas-de-Calais) et Douvres, dans le sud-est de l'Angleterre. A leur place ont été mis avec effet immédiat des employés qui avaient été recrutés à l'autre bout du monde – essentiellement en Asie – et acceptaient

de travailler à la moitié du salaire minimum, sept jours sur sept, quatre mois d'affilée. Aujourd'hui encore, P&O Ferries fonctionne avec ce modèle pour la traversée de la Manche.

Une des compagnies concurrentes sur la même liaison, Irish Ferries, utilise de son côté des salariés d'Europe centrale, là aussi au-dessous du salaire minimum, mais sur des contrats de six semaines de travail de suite.

A l'époque, le tollé politique avait été unanime, particulièrement du côté britannique. Pourtant, il aura fallu plus de deux ans pour réussir à interdire ce dumping social. Mardi 19 mars, le secrétaire d'Etat à la mer, Hervé Berville, doit signer les décrets d'application d'une nouvelle loi visant spécifiquement l'arrêt de ces pratiques.

A partir de leur publication au *Journal officiel*, dans les prochains jours, les entreprises qui traversent la Manche auront trois mois pour respecter deux conditions de base : payer au salaire minimum français et ne pas dépasser quatorze jours de travail consécutifs, suivis d'un temps de repos équivalent. « *Ça doit mettre fin au cercle vicieux du moins-disant social, qui consiste à dire que la compétitivité nécessite une régression des droits, ce qui met ensuite la pression sur les autres entreprises* », explique M. Berville. « *On va pouvoir rétablir une concurrence saine* », se félicite Yann Leriche, le directeur général de Getlink, l'opérateur du tunnel sous la Manche, qui est sur le même marché.

### Lourdes pertes pour les concurrents

De l'avis de tous les protagonistes de ce dossier, cette vitesse d'exécution pour adopter une nouvelle loi est exemplaire. Elle illustre pourtant la lenteur intrinsèque des décisions politiques et administratives face à la réalité des entreprises. « *Le monde économique va beaucoup plus vite que la capacité à prendre une loi* », souligne Jean-Marc Roué, président de Brittany Ferries, une compagnie française qui milite contre le dumping social.

Et pendant ce temps, les dégâts économiques sont réels. Brittany Ferries estime que les pratiques bientôt illégales de ses concurrents lui ont fait perdre de « 10 à 12 millions d'euros d'ebitda [résultat brut d'exploitation] » sur la seule année 2023. « Pour nous, deux ans, c'est très long », renchérit M. Leriche. Son entreprise, Getlink, estime avoir perdu 6 points de part de marché sur le fret de camions, passant de 40 % à 34 %.

Le calendrier politique, avec le soutien de tous les partis, a pourtant été exemplaire. Dès sa prise de fonctions, en juillet 2022, M. Berville s'est saisi du dossier. Il a tenté, dans un premier temps, de mettre en place un code de bonne conduite des compagnies de ferrys. « Ça n'a pas fonctionné », reconnaît-il. En novembre 2022, une grande réunion avec les protagonistes était organisée ; en janvier 2023, la proposition de loi était présentée au Parlement ; en juillet, elle était adoptée à l'unanimité.

Quant aux décrets d'application, il a fallu les soumettre à consultation. Le conseil d'Etat a dû donner son avis. Et le remaniement ministériel a encore retardé les choses. Du côté britannique, où une nouvelle loi similaire a été également adoptée, en coordination avec la France, le calendrier est quasiment le même. L'entrée en vigueur des nouvelles règles est prévue cet été.

« La loi s'appliquera »

Par ailleurs, même après le processus législatif, l'enjeu est de réussir à faire appliquer la loi. Le Royaume-Uni a choisi de sous-traiter les contrôles aux opérateurs des ports, ce qui énerve au plus haut point John Lansdown, un des marins licenciés par P&O Ferries : « DP World, qui possède P&O, est aussi à la tête de plusieurs ports britanniques », rappelle-t-il.

Côté français, les inspecteurs du travail pourront se joindre aux inspecteurs de la sécurité des navires pour réaliser les contrôles. D'importantes amendes sont prévues : 4 000 euros par employé, s'il s'agit d'une simple sanction administrative (il peut y avoir une centaine de marins par ferry) ; 7 500 euros, s'il s'agit d'une poursuite judiciaire. Ces montants augmentent en cas de récidive, et une peine allant jusqu'à six mois de prison est prévue.

Est-ce suffisant ? « Les patrons de P&O et d'Irish Ferries m'ont dit qu'ils attaqueraient en justice », rappelle M. Berville. Il assure cependant que d'éventuels recours judiciaires ne seront pas suspensifs : « La loi s'appliquera. »

Irish Ferries répond qu'elle « continue de suivre les développements législatifs au Royaume-Uni et en France », et qu'elle « demeure engagée à la conformité » envers les règles en vigueur. P&O Ferries affirme « étudier les détails de la loi française ».

Passer à l'échelon européen

Enfin, de l'aveu général, il ne s'agit que d'une première étape. « Une première bataille a été gagnée, mais la guerre ne l'est pas pour autant », estime M. Leriche. Si la loi impose le salaire minimum horaire français, elle ne comprend pas l'ensemble des cotisations salariales et patronales habituelles (retraite, Sécurité sociale...). Juridiquement, la seule façon d'y parvenir est de modifier les règles européennes, qui s'appliquent ainsi aux questions maritimes.

L'objectif est donc de passer à l'échelon européen. Mais des pays comme Chypre et Malte, qui fournissent de nombreux pavillons aux navires concernés, vont sans doute s'y opposer vigoureusement. Quant au processus législatif européen, il est connu pour être long et compliqué, avec des tractations entre Commission, Parlement et Etats membres. « Le temps politique à Bruxelles [sur ce dossier] n'a pas encore commencé », conclut M. Roué.

ERIC Albert. *Le dumping social sur les ferrys en Manche sur le point d'être interdit*. Le Monde, 19 mars 2024, n°24637.

## Salaires minima non respectés : Corsica ferries en cause pour des dizaines de marins

Après un premier contrôle en novembre 2023 qui avait déjà révélé des manquements sur plusieurs marins, un nouveau contrôle de l'Inspection du travail sur un ferry de Corsica ferries à Toulon en octobre 2024 révèle, selon nos informations, plusieurs dizaines de manquements au paiement des heures supplémentaires ou des salaires inférieurs au Smic. La CFE-CGC Marine a saisi ses avocates pour accompagner l'action publique.



Un contrôle d'octobre 2024 révèle des dizaines de manquements à bord d'un navire de Corsica ferries. | THIBAUD TEILLARD

Un premier contrôle mené le 15 novembre 2023 sur le port de Toulon à bord du Mega Smeralda, géré par la société italienne Forship, l'une des sociétés de la galaxie Corsica ferries dont la holding s'appelle Lota maritime, avait déjà révélé des manquements sur cinq marins. Mais le nouveau contrôle de l'Inspection du travail qui s'est déroulé le 19 octobre 2024 sur un autre ferry de type Mega Express de Corsica ferries, révèle des manquements d'une ampleur bien plus vaste.

## 123 infractions sur les heures supplémentaires

Selon le document transmis par la direction régionale de l'emploi (Dreets Paca), 165 bulletins de salaire concernant 91 marins ont été analysés. Il ressort des

investigations que certains salariés n'ont pas perçu un salaire permettant le respect du Smic et... des majorations dues au titre des heures supplémentaires effectuées ainsi que la non-présentation des certificats A1 en cours de validité émis par la sécurité sociale italienne (NDLR : l'INPS) , écrit la Dreets Paca dans un courrier adressé le 31 mars à la CFE-CGC Marine, syndicat qui suit les questions de concurrence déloyale sur la desserte continent-Corse comme le lait sur le feu. Résultat en détail : 123 infractions au taux de majoration des heures supplémentaires pour 81 marins distincts, 56 fois en juillet 2024 et 67 fois en août 2024, et 98 infractions pour non-respect du Smic, 44 en juillet 2024, 54 en août 2024. Par ailleurs, la non-justification de l'affiliation à la sécurité sociale concerne les 91 marins.

La CFE-CGC Marine a saisi ses avocates, Elise Benisti (spécialiste en droit social) et Aurélie Cerceau (droit pénal), qui ont écrit le 1er avril au procureur de la République de Toulon au sujet déjà de la première affaire (des cinq marins). Elles précisent que le syndicat se portera partie civile, en tant qu'organisation syndicale maritime représentative au niveau national, dans le cadre des poursuites que le parquet est susceptible d'engager. C'était avant que nous ayons connaissance du second contrôle mais notre démarche sera identique, précise Pierre Maupoint de Vandeul, le président de la CFE-CGC Marine. Nous agissons de manière collective pour une prise de conscience publique de telles pratiques dans un secteur où la nature des contrats de travail rend très peu probable des plaintes individuelles de marins.

## 1 000 euros de moins par mois et par marin

Sur le premier contrôle, le niveau d'écart constatés vis-à-vis des minima applicables, comme la non-majoration dans le règlement des heures supplémentaires sur des navires où ces dernières ne sont pas compensées en repos compensateurs dans le repos congés global attribué aux marins par jour d'embarquement, provoquent des surcoûts substantiels pour les armateurs en règles sur ces lignes. Les cinq marins n'ont pas perçu 10 000 euros sur deux mois de période de référence, soit une moyenne de 1 000 euros mensuel par salarié.

Pour le syndicat d'officiers CFE-CGC Marine, les infractions constatées caractérisent enfin le dumping social que nous n'avons eu de cesse de condamner depuis des années avec nos demandes répétées d'accroître les contrôles qualitatifs par des inspecteurs formés à cette spécificité des normes (du décret dit) de l'État d'accueil. Ces pratiques portent atteinte à une concurrence saine et régulée entre les opérateurs de navires à passagers sur cette desserte de continuité territoriale. La viabilité économique du contrat de délégation de service public est aussi menacée par ce type de pratique déloyale. Il apparaît aujourd'hui évident que le niveau financier des réponses de Corsica ferries aux précédents appels d'offres (NDLR : de la DSP Marseille-Corse) reposait sur un niveau de masse salariale ne correspondant pas à la réalité de ses obligations salariales s'il avait appliqué correctement le dispositif de l'État d'accueil depuis son entrée en vigueur .

**TEILLARD Thibaud. *Salaires minima non respectés : Corsica ferries en cause pour des dizaines de marins.* Le marin, 14 mars 2025.**