

LISTE DES ABREVIATIONS

Art.	:	Article
BIT	:	Bureau international du travail
CTM ou MLC	:	Convention du travail maritime ou Maritime Labour Convention
CDMO	:	Centre de droit Maritime et Océanique
CSMM	:	Conseil supérieur de la Marine Marchande
CSN	:	Centre de sécurité des navires
DAM	:	Direction des affaires maritimes
DCTM	:	Déclaration de conformité au travail maritime
DIRM	:	Directions interrégionales de la mer
DMF	:	Le Droit Maritime Français
ECSA	:	Association des armateurs de la Communauté européenne
ENIM	:	Etablissement National des Invalides de la Marine
FET ou ETF	:	Fédération européenne des travailleurs des transports ou European Transport Workers' Federation
ISN ou ISNPRPM	:	Inspecteurs de la sécurité des navires ou Inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes
ITF ou IFT	:	Fédération internationale des travailleurs du transport ou International Transport Workers Federation
ISF	:	Fédération internationale des armateurs
ITM	:	Inspection du travail maritime
MoU	:	Memorandum of understanding (Mémoire d'entente)
OIT ou ILO	:	Organisation Internationale du Travail ou International Labour Organization
OMC	:	Organisation Mondiale du Commerce
OMI	:	Organisation Maritime Internationale
p.	:	Page
UE	:	Union européenne
RIF	:	Registre International Français

SOMMAIRE

PARTIE I/ LA MISE EN PLACE DU SOCLE DU CONTRÔLE.....p.16 à 43

Chapitre I/ Les sources de coordination et d'harmonisation du contrôle.....p.16 à 35

Chapitre II/ Le contrôle en amont par l'Etat du pavillon et en aval par l'Etat du port..p.36 à 42

PARTIE II/ LE CONTRÔLE COMME OUTIL DE REGULATION DE LA
CONCURRENCE.....p.44 à 73

Chapitre I/ La pratique du contrôle : un processus d'inspection contraignant.....p.44 à 64

Chapitre II/ La relation entre le contrôle et la compétitivité.....p.65 à 72

INTRODUCTION

1-Origines de la Convention du travail maritime. Constatant, à la fin du vingtième siècle, la forte dégradation des conditions de travail et d'emploi des gens de mer, de même que l'accroissement de la concurrence déloyale de certains registres peu soucieux du respect des normes internationales, les armateurs et les gens de mer ont souhaité qu'une réponse globale soit élaborée dans le cadre tripartite de l'Organisation internationale du travail. Cette volonté a été cristallisée dans un outil ambitieux qui avait vocation à consolider l'ensemble des instruments conventionnels existants¹ : la Convention du Travail Maritime (CTM²) entrée en vigueur le 23 août 2013³. L'idée de créer ce code résulte du constat de plusieurs anomalies dans le régime social des gens de mer et dans des considérations de sécurité, car il a été démontré que les accidents de mer étaient la plupart du temps le fait de facteurs humains^{4, 5}. En effet, pour la communauté internationale, si les catastrophes maritimes proviennent de la mauvaise qualité et du mauvais entretien de certains navires, elles résultent également de la fatigue et du mal-être des marins à bord. Il convenait dès lors d'intégrer dans cette convention, la prise en compte des droits sociaux des marins et de leur bien-être. Dans cet axe de réflexion, l'attention des rédacteurs de la CTM s'est particulièrement centrée sur les distorsions de concurrence existantes entre les armateurs, distorsion qui résulterait selon eux dans la marge financière réalisée au détriment des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord⁶. Cette distorsion crée une tension commerciale entre les Etats que la CTM se devait de dissoudre, concourant finalement à un double objectif avec l'amélioration du sort social des gens de mer. Enfin et surtout, il n'y a aucune raison, pour que les marins soient

¹ OIT, Rapport I (A), « Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du Travail Maritime », Conférence Internationale du Travail, 94^{ème} session (maritime), 2006 Annexe B, p. 81 et s

² Le Terme CTM est le plus communément employé pour désigner la Convention du Travail Maritime, c'est la raison pour laquelle nous utiliserons ce terme tout au long du mémoire.

³ L'entrée en vigueur de la CTM étant subordonnée à la ratification préalable de 30 Etats-membres représentant au moins 33% du tonnage mondial ; L'objectif a été largement dépassé

⁴ « Il y a 75 % d'erreurs humaines dans les accidents maritimes » ; CLOSTERMANN (J.P), « La Conduire du navire marchand, facteurs humains dans une activité à risque » Marines Editions, 2^{ème} édition, Infomer, novembre 2013, 252 p.

⁵ Il s'agit de ce même élément de sécurité qui avait également poussé l'organisation maritime internationale à entreprendre la rédaction de la Convention sur les normes de formation des gens de mer (dite STCW 95), contenant des dispositions de formation des gens de mer et de délivrance des brevets et de veille.

⁶ Communiqué de presse du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, du 06 août 2014, sur le décret n°2014-881 du 1^{er} août 2014 : « Ce décret traduit la volonté de Frédéric Cuvillier (...) de mettre en place les conditions d'un transport maritime plus juste et de lutter contre toute forme de dumping social »

moins bien protégés que le personnel terrestre, de surcroît étant donné le particularisme et les contraintes environnementales du métier.

2-Champ d'application et objet de la CTM-Dans un communiqué de presse du 3 mars 2014, le ministère des Transports soulignait l'importance de la CTM en considérant que *« Cette convention est le premier instrument juridiquement contraignant qui met en place, pour les navires de commerce et de transport de passagers de plus de 100 m de long qui naviguent à l'international, un ensemble de normes couvrant les différents domaines du droit social dans le secteur du transport maritime »*⁷ (Annexe 1). La convention s'applique à toute personne employée ou travaillant à bord à quelque titre que ce soit, y compris les travailleurs indépendants, ce qui constitue l'une de ses innovations. Sa portée dépasse ainsi le cadre traditionnel de la seule profession réglementée de marin, tel que nous le connaissions en France. La convention du travail maritime concerne également l'outre-mer et s'appliquera en premier lieu directement à l'ensemble constitué par la France métropolitaine, mais également à la Guyane, la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre-et-Miquelon⁸. Elle établit des conditions minimales de travail et de vie pour tous les gens de mer sur les navires visés et, constitue un pas en avant essentiel pour assurer une concurrence équitable et créer un terrain de jeu égal, et de qualité, pour tous les propriétaires de qualité de navires battant le pavillon des Etats qui l'ont ratifiée⁹.

3-Les domaines traités par la CTM : les règles et le Code. La CTM se veut être un véritable « Code du travail Maritime » structuré. Le code indique comment les règles doivent être appliquées. Il se compose d'une partie A avec des normes obligatoires et d'une partie B avec des principes directeurs non obligatoires. Les Règles et le Code sont structurés en fonction de domaines généraux sous cinq titres¹⁰. Chaque titre comprend des groupes de dispositions qui ont trait à un droit ou à un principe en particulier, ou, dans le cas du titre 5, à une mesure d'application, sous couvert du contrôle étatique, qui fera l'objet de notre étude.

⁷ « La convention du travail maritime, une avancée considérable pour Frédéric Cuvillier », Communiqué de presse du 20 août 2013, Cabinet du ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche, [WWW.DEVELOPPEMENT-DURABLE.GOUV.FR](http://www.developpement-durable.gouv.fr) (Annexe 1)

⁸ RAPPORT MLC, CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE (CSMM), 22 novembre 2013

⁹ « Qu'est-ce que la MLC? A quoi sert cette convention? », site de l'OIT, Organisation internationale du travail, <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/lang--fr/index.htm>

¹⁰ « Rapport de l'OIT 2006-Convention du Travail Maritime (MLC) », 24 mars 2014, http://www.travail.gc.ca/fra/relations/internationale/forums/rapports/oit_2006.shtml

Le Titre 1 énonce les normes minimales qui doivent être respectées avant que des gens de mer puissent travailler à bord de navires; ces normes ont trait à l'âge minimum des marins, au certificat médical attestant leur aptitude à exercer les fonctions en mer, à la formation et à la qualification nécessaires pour s'acquitter des fonctions à exercer à bord des navires, et à l'accès à un système efficace et bien réglementé de recrutement et de placement des gens de mer.

Le Titre 2 a trait aux conditions d'emploi, y compris des aspects tels que le contexte dans lequel a lieu la signature du contrat d'engagement et les conditions de base minimum relatives à l'emploi, comme la rémunération, le congé annuel, le rapatriement et l'exigence en vertu de laquelle les navires doivent être dotés d'effectifs suffisants et qualifiés pour assurer un environnement de travail sûr et sécuritaire.

Le Titre 3 quant à lui, porte sur le logement, les installations de loisir, l'alimentation et le service de table. Ces aspects touchant la vie à bord des navires doivent être pris en compte dans le certificat de travail maritime et dans la déclaration de conformité du travail maritime, et être assujettis aux inspections et aux surveillances connexes décrites sous le titre 5.

Le Titre 4 a trait à la fois à des aspects relatifs à la vie à bord des navires et à des aspects de la vie à terre. Il porte sur l'accès aux soins médicaux, sur la responsabilité financière relative à ces soins, sur la protection de la santé ainsi que sur le bien-être à terre et la protection en matière de sécurité sociale. Il s'agit là plus spécifiquement des branches de sécurité sociale suivantes: soins médicaux; indemnités de maladie; prestations de chômage; prestations de vieillesse; prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle; prestations familiales; prestations de maternité; prestations d'invalidité et prestations de survivant¹¹.

Enfin, le Titre 5 a trait à la conformité et à l'application et est lié aux obligations des Membres ratifiants prévues à l'article V de la Convention. Ce titre comprend trois règles principales : la règle 5.1, relative aux responsabilités de l'État du pavillon, la règle 5.2, relative aux responsabilités de l'État du port, et la règle 5.3, qui a trait aux responsabilités des pays d'où proviennent les gens de mer qui travaillent à bord des navires.

¹¹ Conformément aux paragraphes 2 et 10 de la norme A4.5 de la CTM

4-Notion transversale de « gens de mer »- Le sort social des marins a été depuis longtemps encadré par la législation française, ce qui n'était pas le cas de nombreux pays. Cette carence dans la protection des gens de mer a donné lieu à des abandons d'équipages ou des situations humaines et sociales désastreuses, dont les autorités françaises sont souvent les témoins dans nos ports. Pourtant les marins méritent d'avoir un statut adapté et compréhensif de leurs conditions de travail : ne serait-ce parce qu'ils travaillent dans des conditions « hors normes » et qu'ils exercent leurs fonctions sur un lieu de travail mouvant et sont même pendant leur repos sur leur lieu de travail. Leur présence est d'autant plus précieuse qu'elle est indispensable au commerce mondial mais également au tourisme pour ce qui est des marins embarqués sur les croisières ou sur des yachts. Il est donc nécessaire de les protéger. Enfin, il faut saluer le courage et le professionnalisme déployés par les membres d'équipage, rappelons à titre d'exemple, que lorsque le Costa Concordia s'est échoué le 13 janvier 2012 au large de l'île du GIGLIO, *« Il y avait 4 229 passagers à bord du navire au moment de l'accident qui a coûté tragiquement la vie à 32 passagers, toutefois sans la réaction compétente de la majorité de l'équipage, il y aurait eu encore plus de morts »*, c'est pour ces raisons, que la Lloyd's, qui décerne chaque année des récompenses aux meilleurs professionnels de la navigation et de la marine marchande, vient d'attribuer le titre de « Marin de l'année » aux Lloyd's List Global Awards 2012 à l'équipage du Costa Concordia¹², qui a risqué sa vie pour sauver celles des passagers à bord.

C'est dans ce contexte, qu'après des années de travail entre les représentants des armateurs, des marins et des Etats, est née la Convention du travail maritime, appelée aussi communément Maritime Labour Convention (MLC). La CTM permet l'harmonisation du droit des gens de mer au rang mondial. La Convention vise les gens de mer, soit *« Toutes les personnes employées, engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la convention s'applique, y compris les équipes volantes et le personnel hôtelier des navires de croisière – toute personne travaillant à bord »*. En cas de doute, chaque Etat devra clarifier la notion, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer concernées. La convention s'applique donc à toute personne employée ou travaillant à bord à quelque titre que ce soit, y compris les travailleurs indépendants, ce qui constitue l'une de ses innovations. Sa portée dépasse le cadre traditionnel de la seule profession réglementée de marin telle que nous la connaissions en France.

¹² « Le prix du « Marin de l'Année » décerné à l'équipage du Concordia », Mer et Marine, 28/09/2012 & <http://www.lloydslist.com/ll/sector/ship-operations/article408274.ece>

C'est la raison pour laquelle le législateur français va faire évoluer sa définition du marin, l'envisageant maintenant comme « *Toute personne remplissant les conditions mentionnées à l'article L.5521-1¹³ et qui contracte un engagement envers un armateur ou s'embarque pour son propre compte, en vue d'occuper à bord d'un navire, un emploi relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et aux fonctionnements du navire* »¹⁴. Il reste que la définition française du marin est plus restreinte que celle de la CTM, puisqu'elle ne vise que les personnes engagées en vue d'occuper à bord, un emploi lié à la marche, à la conduite, à l'entretien et aux fonctionnements du navire, or la CTM vise la totalité des personnes employées à quelque titre que ce soit à bord d'un navire.

5-Le processus de ratification et transposition de la Convention du Travail Maritime- La Convention bénéficie du soutien total de la Fédération internationale des travailleurs du transport (ITF) et de la Fédération internationale des armateurs (ISF), toutes deux disposant d'une commission permanente au OIT, la Commission Paritaire Maritime, laquelle a joué un rôle déterminant dans son élaboration et dans son adoption¹⁵. Elle bénéficie également du solide soutien de l'OMI. La Convention est entrée en vigueur, le 20 août 2013 pour les 30 premiers États Membres dont la ratification a été enregistrée au plus tard le 20 août 2012, entraînant la révision automatique de 36 conventions antérieures consacrées à régler des points particuliers du travail maritime¹⁶. Si le jeu des tractations entre États et entre représentants des armateurs, des gens de mer laisse des lacunes, puisqu'il n'y a pas de salaire minimum et aucune mention relative aux marins prisonniers, la Convention reste globalement complète et un excellent outil juridique de protection en faveur des marins. De plus, si la France est généralement l'un des premiers pays à ratifier les Conventions internationales, elle s'est faite attendre, et n'a ratifié la Convention, que le 28 février 2013¹⁷.

¹³ Relatif à l'aptitude médicale requise pour exercer à bord d'un navire

¹⁴ Art. L. 5511-1 3° du Code des Transports

¹⁵ La Commission paritaire maritime a adopté, lors de sa 29^{ème} session en janvier 2011, un rapport nommé « accord de Genève ». Destiné au Conseil d'Administration du OIT, il traduisait la volonté des partenaires sociaux de consolider ou de moderniser les nombreuses conventions et recommandations maritimes de l' OIT (par ailleurs très inégalement ratifiées).

¹⁶ Les 36 conventions et le protocole qui ont été consolidés dans la MLC, 2006, sont énumérés à l'article X de cet instrument. Il s'agit de toutes les conventions du travail maritime antérieures adoptées depuis 1920, à l'exception de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, et de la convention no 108 du même objet, 1958, révisée par la précédente, de la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946, et de la convention (n° 15) sur l'âge minimum (soutiers et chauffeurs) (mise à l'écart), 1921.

¹⁷ La loi n° 2012-1320 du 29 novembre 2012 autorisant la ratification de la convention du travail maritime, 2006, de l'OIT a été publiée le 30 novembre au Journal officiel n° 279 de la République française. Le 28 février 2013, le gouvernement de la France a déposé auprès du Bureau international du travail l'instrument de ratification.

Toutefois, la France a su rattraper son retard et, à ce jour, le texte est transposé¹⁸ et le décret n°2014-881 du 1^{er} août 2014 « pris pour l'application du Titre VI du Livre V de la cinquième partie du code des transports et relatif aux conditions sociales du pays d'accueil » est enfin paru¹⁹.

Pour faciliter la transposition de la Convention dans sa dimension pratique, l'Union européenne a adopté plusieurs directives²⁰, dont la directive du 23 avril 2009²¹. Ce travail préparatoire s'est fait dans le cadre d'un processus de concertation avec les partenaires sociaux européens pour prévenir toute forme d'incompréhension²². Cette directive a été retranscrite dans la loi du 16 juillet 2013²³, dont les dispositions ont été intégrées dans le Code des transports de 2010.

C'est le premier « *Code maritime du travail* » reconnu internationalement comme le quatrième pilier des plus importantes conventions maritimes. Le nombre de ratifications qui ne cessent de croître témoigne de son succès²⁴, largement plébiscitée, elle devient véritablement la source majeure du droit des gens de mer dans le monde²⁵.

¹⁸ La loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable procède à la mise en conformité du droit français avec la CTM, 2006.

¹⁹ JORF n°0180 du 06 août 2014 page 13012, texte n°10

²⁰ -La directive n° 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 porte mise en œuvre de l'accord des partenaires sociaux conclu, le 19 mai 2008, entre l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs du transport (ETF), concernant les quatre premiers titres de la convention OIT de 2006.
-La directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon.

²¹ Directive n°2009/16/CE du 23 avril 2009 du Parlement Européen et du Conseil de l'UE relative au contrôle par l'Etat du port.

²² CHAUMETTE (P.), « *Les enjeux de la Convention du Travail Maritime (MLC 2006)* », Ecole Nationale Supérieure Maritime, Colloque du 28 mai 2013 « *La Convention du travail maritime consolidée et sa mise en œuvre* ».

²³ LOI n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable

²⁴ Le 20 août 2012, les Philippines déposaient auprès de l'Organisation internationale du Travail leur instrument de ratification de la convention du travail maritime. Cette ratification signifiait que la condition stricte d'entrée en vigueur de cette convention (sa ratification par au moins 30 pays représentant ensemble au moins 33 pour cent du tonnage brut mondial) se trouvait acquise et que, grâce à cela, l'entrée en vigueur de la CTM, si longtemps attendue, devenait une réalité. En effet, 12 mois plus tard, le 20 août 2013, la CTM, entrait en vigueur, et elle avait recueilli à cette date la ratification de non moins de 45 pays, représentant ensemble plus de 70 pour cent du tonnage mondial. Aujourd'hui, un an après cet événement, 64 pays assumant la responsabilité des conditions de travail et de vie des gens de mer de 80 pour cent de la flotte mondiale ont ratifié cette convention, 20 août 2014, site www.ilo.org.

²⁵ Concernant les récentes ratifications de l'année 2014, il faut mentionner celle de la République de Corée du 9 janvier, la République du Congo du 7 avril, l'Argentine du 28 mai, Maurice du 30 mai, Kiribati du 6 juin, la République islamique d'Iran du 11 juin, le Belize du 21 juillet, l'Irlande du 28 juillet, et celle du Kenya du 31 juillet, portant à 64 le nombre total de ratifications reçues, représentant plus de 80 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires.

Le nombre de membres parties à cette convention va vraisemblablement s'agrandir puisque tous les navires en escale dans ces Etats ratificateurs, pourront être contrôlés, il leur sera appliqué le principe dit du «*pas plus favorable*», déjà en œuvre dans le secteur maritime, qui permet de contrôler les navires battant pavillon d'États n'ayant pas ratifié la convention en ne leur accordant pas un traitement plus favorable. Elle devrait à terme, selon les armateurs, permettre la sortie du classement en pavillon de complaisance des pays ayant ratifié et mis en œuvre la Convention du Travail Maritime.

6-Succès en théorie, qu'en est-il en pratique ? En tant qu'organisation internationale, l'OIT ne met pas en œuvre elle-même le droit international. Son rôle est de faciliter l'élaboration de normes internationales et d'en promouvoir et faciliter l'application par ses Membres au niveau national. La CTM de 2006 confère au Directeur général du BIT certaines responsabilités concernant la réception et la transmission d'informations dont elle prescrit la communication aux Membres de l'OIT. L'OIT procède également à un passage en revue de la mise en œuvre au niveau national, par ses Membres, des conventions qu'ils ont ratifiées, grâce au rôle de supervision qu'exerce communément la commission d'experts dans le cadre du système de contrôle de l'OIT²⁶. Une liste des pays ayant ratifié la convention, avec la date d'entrée en vigueur de celle-ci à l'égard de chaque pays ainsi que d'autres informations les concernant, est accessible par le site Web de l'OIT. Pour s'assurer d'un suivi homogène, chaque pays ayant ratifié la CTM devra faire parvenir un rapport au Bureau international du Travail dans les douze mois qui suivront l'entrée en vigueur de la convention à l'égard de ce pays²⁷.

En pratique, les contrôles permettent de vérifier que les navires respectent bien les normes sociales préconisées par la Convention. Le memorandum d'entente de Paris et le memorandum d'entente de Tokyo, tous deux chargés de promouvoir le contrôle des navires par l'État du port, énoncent des lignes directrices conformes à la CTM en vue de renforcer les inspections de contrôle par l'État du port²⁸.

²⁶ «Normes du travail», rubrique «Organes et procédures de contrôle» ; www.ilo.org/normes.

²⁷ Le formulaire de rapport sur l'application de la convention au niveau national est prévu par l'article 22 de la Constitution de l'OIT.

Le formulaire de rapport relatif à la convention du travail maritime, 2006 (format WORD) se trouve sur le site de l'OIT depuis le 21 août 2014 ; http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/monitoring-implementation-tools/WCMS_247716/lang--fr/index.htm

²⁸ NEUMEISTER (M.), « *Entrée en vigueur de la convention du travail maritime : un "tournant" historique selon l'OIT* », <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/68625/entree-en-vigueur-de-la-convention-du-travail-maritime-un-tournant-historique-selon-l-oit.html#&panel1-1>, 29/08/2013

7-Questions et difficultés relatives à la portée de l'application de la Convention du Travail Maritime ; Problème juridique et annonce de plan- Si la Convention du Travail Maritime semble très audacieuse sur le papier, encore faut-il qu'elle se donne les moyens de se faire respecter, avec une éventuelle menace de sanction.

L'enjeu de cette convention résidant principalement dans la promotion du sort social des gens de mer, sa portée est tout autre. La convention vise en effet à toucher les compagnies maritimes dans ce qui constitue le cœur même de leur marge : le coût du travail. Le contrôle s'oriente dès lors et bien naturellement, vers les conditions de travail des gens de mer, mais dans le cadre de son contrôle ouvre la faculté pour les navires « vertueux » de bénéficier d'une accréditation, permettant la fluidité du transport en les préservant d'inspections trop fréquentes et de nature à retarder les livraisons dans chaque port. Pourtant, et pour remplir ces objectifs, chaque Etat doit mettre en place un système coordonné et onéreux de contrôle. En France, l'appareil répressif ne semblait pas encore prêt à suivre le cahier des charges, ou encore guide des bonnes pratiques du contrôle rédigé par l'OIT.

Plus encore, la directive européenne du 23 avril 2009, bien que précise et circonstanciée, pose un problème de financement et de formation des inspecteurs pour notre pays. En effet, dès 2012, la Cour des comptes procédant à l'évaluation des performances et de la pertinence du dispositif français de contrôle de la sécurité des navires, se posait notamment la question de savoir : « *Comment faire face au surcroît de contrôles et d'obligations réclamé par la directive 2009/16/C mettant en place un nouveau régime d'inspection très contraignant, et par la prochaine entrée en vigueur de la convention dite CTM 2006 à moyens constants ?* »²⁹. La pertinence de la question s'est vérifiée au travers des entretiens réalisés avec les différents protagonistes du contrôle et le résultat a parfois montré les limites de ce projet social d'envergure.

²⁹ M. le Député Christian ECKERT, « *Rapport sur le projet de loi de finance de 2014* », Assemblée Nationale, n°1428, 10 octobre 2013, <http://www.assemblee-nationale.fr/14/budget/plf2014/b1428-tiii-a14.asp>

C'est donc aux termes de ces constats, qu'il est apparu nécessaire de se demander quelles sont les modalités du contrôle du respect de la Convention du Travail Maritime en France et, quels en sont les impacts dans la pratique ?

A ce titre, nous observerons d'une part, et par référence aux normes juridiques internationales et nationales autorisant l'intervention et la sanction sur les navires battant pavillons français et étrangers, l'adaptation des acteurs du contrôle attachés à cette nouvelle mission ainsi que les modalités pratiques de leurs missions de contrôle. D'autre part, nous anticiperons sa portée sur la compétitivité des ports et des compagnies maritimes de transport.

Ainsi, nous verrons tout d'abord, la mise en place du socle de contrôle (Partie I), avant de voir le contrôle comme outil de régulation de la concurrence (Partie II).

PARTIE I/ LA MISE EN PLACE DU SOCLE DE CONTRÔLE

La Convention du Travail Maritime est un instrument réalisé sous l'égide de l'OIT qui responsabilise les Etats membres en considérant qu'ils leur incombent de veiller à ce que leurs obligations en vertu de la présente convention soient mises en œuvre à bord des navires battant leur pavillon³⁰. Cet article invite les Etats à transposer le plus rapidement possible³¹ un corpus juridique interne fondant les actions administratives et interventions des agents au niveau local des conditions de travail des gens de mer (Chapitre I). La Convention prévoit également un dispositif de certificat de navigabilité sociale pour les navires (Chapitre II).

Chapitre I/ Les sources de coordination et d'harmonisation du contrôle

La Convention du Travail Maritime, consolidant de nombreuses conventions de l'OIT comme il a été précité, à créer une certaine homogénéité salubre du droit social des gens de mer, mais bien qu'« *elle ne bouleverse pas le droit social maritime* »³² qui présente, en France, un niveau globalement supérieur »³³, elle contraint néanmoins la France à se moderniser et adapter ses structures aux impératifs de vigilance et de contrôle. Pour cela, la France trouvera une base normative dans certains textes internationaux, qui ont vocation à proposer des schémas directeurs de mise en place du contrôle (Section I), avant de trouver un écho dans les textes français (Section II).

³⁰ Principes Généraux de la règle 5.1.1, Titre V de la Convention du Travail Maritime, 2006

³¹ La ratification de la convention confère un délai de douze mois pour sa mise en œuvre dans l'ordre juridique interne, ainsi jusqu'au 28 février 2014.

³² Le régime de retraite et de sécurité sociale des marins est l'un des plus anciens régimes de protection sociale, dont les prémices datent de l'institution par Colbert, en 1673, du Fonds des invalides de la marine.

« L'Enim doit sa vocation et son nom à Colbert. Alors secrétaire d'État de la Maison de Louis XIV, il fonde dès 1673 le Fonds des invalides de la marine. [...] C'est sous Louis XIV, et grâce à Colbert, que les gens de mer sont entrés comme corps dans notre histoire », site de l'ENIM ; <http://www.enim.eu/>

« Ce régime couvre aujourd'hui l'ensemble des assurances sociales, à l'exception des prestations familiales, au travers de deux caisses, regroupées au sein de l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) : la caisse générale de prévoyance pour les risques maladie, maternité, invalidité, accidents du travail et maladie professionnelle (AT/MP) et la caisse de retraite des marins pour le risque vieillesse »,

http://www.senat.fr/fileadmin/Fichiers/Images/commission/finances/Synthese_ENIM.pdf

³³ Projet de Loi autorisant la ratification de la Convention du Travail Maritime de l'Organisation Internationale du Travail, Etude d'Impact, NOR : MAEJ1133589L/Bleue-1, <http://www.senat.fr/leg/etudes-impact/pjl11-376-ei/pjl11-376-ei.html>

Section I/ Les sources internationales du contrôle

La France distingue notamment deux sources internationales. L'une idéalement consensuelle et peu contraignante qui est le Memorandum of Understanding (communément appelé MoU) ou Protocole d'entente (PE) (§1), et l'autre, résultant de la force d'encadrement des dispositions européennes et de leur impact sur le droit interne (§2).

§1/ Les Memorandum of Understanding : la regionalisation de la sûreté

Le Memorandum of understanding est un document décrivant un accord ou une convention bilatérale ou multilatérale entre ses parties. Elle déclare une convergence d'intention entre les différentes parties, indiquant une ligne d'action commune. Il est souvent utilisé dans les cas où les parties n'ont pas impliqué un engagement juridique ou bien dans des situations où les parties ne peuvent pas créer une entente ayant force exécutoire. La portée et les objectifs du Memorandum of Understanding dans le cadre du contrôle par l'Etat du port seront ici soulignés (A), avant de s'attarder quelque peu sur le Memorandum of Understanding de Paris auquel fait partie la France (B).

A/ La portée juridique et les objectifs du Memorandum of Understanding dans le cadre du contrôle par l'Etat du port

8-Définition et utilité du MoU en matière de contrôle-Partant du constat qu'un navire fait rarement escale dans un port de l'Etat de son pavillon, il était nécessaire que les Etats d'accueils procèdent à une inspection rigoureuse et complémentaire des unités. Ainsi, l'objectif du contrôle par l'Etat du port est de vérifier qu'un navire et ses équipements sont en conformité avec les réglementations internationales, notamment SOLAS, MARPOL et STCW et, que le navire est opéré en conformité avec ces règles. L'objectif des MoU est donc d'atteindre un degré de coordination entre les Etats du port afin d'éviter de contrôler plusieurs fois le même navire et, de cibler les navires à contrôler. Dans les faits, certains ports inspectaient plus ou moins strictement les navires, ainsi pour éviter que les navires choisissent de faire escale dans des ports moins diligents que d'autres, alors que la sécurité maritime ne doit pas faire l'objet de distorsion de concurrence entre armateurs, les Etats se sont réunis par régions et ont signé un Memorandum of Understanding, favorisant l'application de standards uniques sur les contrôles par l'Etat du port.

9-Les Protocoles d'entente existants et leurs spécificités- La multiplicité de ces protocoles d'entente démontre que les accords non contraignants, mais résultant d'une volonté manifeste de coopérer, sont ceux qui prospèrent. Le MoU est un instrument adapté qui instaure un semblant d'ordre dans le secteur du commerce maritime, même s'il aura fallu régionaliser les conventions pour rester au plus près des spécificités commerciales et culturelles qui lient les Etats signataires.

Neufs MoUs régionaux coexistent aujourd'hui ;

	MoU de Paris Europe et Atlantique Nord	MoU de Tokyo Asie Pacifique	MoU de l'Océan indien	MoU de la Méditerranée	MoU de l'Amérique latine	MoU des Caraïbes	MoU d'Abuja Afrique de l'Ouest	MoU de la Mer noire	MoU de Riyadh Région du golfe
<u>Signature du Memorandum</u>	1982	1993	1998	1997	1992	1996	1999	2000	2004
<u>Nombre d'Etats actuels</u>	27 ³⁴	18 ³⁵	19 ³⁶	11 ³⁷	13 ³⁸	15 ³⁹	16 ⁴⁰	6 ⁴¹	6 ⁴²

Source : Loana Alonso

³⁴ <https://www.parismou.org/> : Belgique, Bulgarie, Canada, Croatie, Chypre, Danemark, Estonie, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Islande, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Portugal, Roumanie, Russie, Slovaquie, Espagne, Suède, Royaume-Unis.

³⁵ <http://www.tokyo-mou.org/> : Australie, Canada, Chili, Chine, Fidji, Hong Kong (Chine), Indonésie, Japon, République de Corée, Malaisie, Nouvelle Zélande, Papouasie-Nouvelle Guinée, Philippines, Russie, Singapour, Thaïlande, Vanuatu, Vietnam.

³⁶ <http://www.iomou.org/historymain.htm> : Australie, Bangladesh, Djibouti, Érythrée, Ethiopie, Inde, Iran, Kenya, Maldives, Îles Maurice, Mozambique, Myanmar, Oman, Seychelles, Afrique du Sud, Sri Lanka, Soudan, Tanzanie, Yémen.

³⁷ http://81.192.52.109/Introduction_MoU.htm : site du Med MoU : Algérie, Chypre, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Malte, Maroc, Palestine, Tunisie, Turquie.

³⁸ <http://www.acuerdolatinoint.int.ar/ciala/index.php> : Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Cuba, Equateur, Honduras, Mexique, Panama, Pérou, Uruguay, Venezuela.

³⁹ <http://www.caribbeanmou.org/aboutus.php> : Aruba, Antigua, Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Les Îles Caïman, Cuba, Curaçao, Grenade, Guyane, Jamaïque, Pays Bas, Saint-Christophe-et-Nevis, Suriname, Trinité-et-Tabago.

⁴⁰ <http://abujamou.org/fr/members-and-observers.html> : Bénin, Cap Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Ghana, Guinée, Libéria, Mauritanie, Namibie, Nigéria, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud, Gambie, Togo.

⁴¹ <http://www.bsmou.org/> : Bulgarie, Géorgie, Roumanie, Russie, Turquie, Ukraine.

⁴² <http://www.riyadh-mou.org/#> : Bahreïn, Koweït, Oman, Qatar, Arabie Saoudite, Emirats Arabes Unis

Les Etats-Unis⁴³, pour leur part, ne sont parties à aucun MoU d'entente de contrôle des navires par l'Etat du port, mais les gardes-côtes américains s'assurent que tous les navires étrangers navigants dans les eaux américaines se soumettent aux conventions internationales. D'ailleurs, la garde côtière américaine encourage les armateurs à s'adapter à la CTM et d'en respecter les règles⁴⁴.

Il faut noter que certains MoU, n'ont pas encore fusionné les dispositions de la CTM dans leur accord sur la procédure de contrôle, notamment le Med MoU, pourtant quelques Etats faisant partie de cet accord ont signé la CTM ; comme Malte, Chypre, le Maroc ou le Liban.

Il en est de même du MoU de l'Océan Indien qui ne l'a pas encore intégrée pourtant six Etats parties à ce dernier Mémorandum ont signé la CTM dont ; l'Ile Maurice, les Seychelles, et Madagascar.

Pour autant, certains MoU ont été rapidement mis à jour, il en est ainsi des Memorandums de Paris⁴⁵ et de Tokyo⁴⁶ qui ont intégré assez rapidement la CTM dans leur code de conduite.

B/ L'analyse du MoU de Paris

10-Signatures-Le MoU de PARIS a été signé le 26 juillet 1982, et est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1982 entre les autorités maritimes de 14 pays Européens. Il s'agit d'une entente intergouvernementale qui regroupe les Etats membres de l'Union Européenne⁴⁷, ainsi que la Norvège, l'Islande, le Canada et la Russie. Aujourd'hui le MoU compte vingt-sept Etats⁴⁸.

⁴³ Source : Home Port – US Department of Homeland Security,
<https://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/browse.do?channelId=-18371>

⁴⁴ Jonathan K. Waldrom, « *US. implementation of the Maritime Labour Convention, 2006* », Cabinet d'avocat BLANK ROME LLP aux Etats-Unis, 14 mai 2013 : La garde côtière américaine a mis place le Statement of Voluntary Compliance Maritime Labour Certificate (SOVC-MLC), qu'elle délivrera aux navires étant en adéquation avec les règles de la CTM. Les navires ne sont pas obligés de le détenir mais ils peuvent se soumettre volontairement à l'inspection pour obtenir ce certificat. Les navires US qui opèrent sur des eaux internationales sont encouragés à obtenir ce certificat. Une fois le certificat SOVC-MLC délivré, ce dernier doit être posté sur un endroit visible du navire. Ce certificat sera valide pour une durée pouvant atteindre cinq ans. Seul bémol, les autorités de contrôle des ports ne sont pas obligées d'accepter le certificat délivré par la garde côtière US.

⁴⁴ Les inspections de sécurité des navires faisant escale dans les ports des Etats membres sont suivies grâce à un système d'information dénommé THETIS (The Hybrid European Targeting and Inspection System), hébergé par l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA)

⁴⁵ « Le MoU de Paris est prêt pour appliquer la Convention du Travail Maritime », 12 août 2013,
<https://www.parismou.org/paris-mou-ready-enforcement-maritime-labour-convention-2006>

⁴⁶ Les amendements au MoU de Tokyo vont prendre effets à partir du 20 août 2013 : <http://www.tokyo-mou.org/doc/psc23-press-release.pdf>

⁴⁷ Attention, les ports français des départements d'outre-mer ne participent pas au MoU de PARIS. Ils s'y associent. Par contre, ils peuvent être parties aux memorandums de contrôle par l'Etat du port de leur région géographique.

⁴⁸ Le MoU de Paris est constitué des Etats suivants : Allemagne, Belgique, Bulgarie, Canada, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Islande, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède.

Son objet est d'organiser de manière harmonisée les contrôles des navires étrangers faisant escale dans les ports. Seuls les Etats membres qui ont ratifié la CTM seront tenus par ces contrôles.

11-Contenu-La directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 communautarise le MOU, nouvellement refondée par la directive 2009/16/CE⁴⁹. Désormais, 100% des navires étrangers faisant escale dans les ports des Etats membres réunis doivent être inspectés⁵⁰, au lieu de 25% par Etat membre⁵¹. Cela implique une augmentation importante du nombre des visites obligatoires sous la surveillance permanente de l'Agence européenne de sécurité maritime pour le compte de la Commission européenne⁵².

La fréquence des inspections dépend du profil de risque du navire⁵³. Le navire est classé en fonction de son risque : *low risk*, *medium risk*, et *high risk*. Ce classement est réalisé en combinant des critères techniques et des critères historiques. Sont pris en compte l'âge du navire, son pavillon⁵⁴, sa société de classification, ses défaillances, détentions et contrôles durant les 36 derniers mois et la performance de sa compagnie⁵⁵. Une fois que le système connaît le niveau de risque du navire, est ouverte une fenêtre d'inspection : un navire *high risk* peut être inspecté le 5ème mois suivant sa précédente inspection (priorité 2), et doit impérativement être contrôlé au 6ème mois (priorité 1). Pour un navire *medium risk*, ces chiffres sont reportés à 10 et 12 mois, pour un navire *low risk* à 24 et 36 mois. Ainsi, les navires présentant un risque élevé doivent être inspectés tous les six mois, les navires présentant un risque moyen doivent être inspectés tous les douze mois et les navires présentant un faible risque tous les trois ans, quel que soit le lieu où ils décident de faire escale.

⁴⁹ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 sur le contrôle par l'Etat du port.

⁵⁰ Contrôle des navires étrangers par l'Etat du port, 7 juin 2012 (mis à jour le 12 février 2013), MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE, MER ET LITTORAL, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Contrôle-des-navires-etranagers-par.html>

⁵¹ Jusqu'au 1er janvier 2011, comme tous les Etats membres, la France devait inspecter 25% des navires faisant escale dans ses ports. Dorénavant, le nouvel objectif est commun : 100% des navires touchant les ports de la région du Paris MoU doivent être inspectés.

⁵² Avenir du dispositif national de contrôle et de sécurité des navires, 13^e législature, Réponse du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, à une question écrite n° 12256 de M. Ivan Renar, publiée dans le JO Sénat du 13/05/2010 - page 1224, <http://www.senat.fr/questions/base/2010/qSEQ100212256.html>

⁵³ ESVELIN (M.), *Billet défaillance technique*, Billet maritimiste, juillet 2013, <http://billetmaritimiste.files.wordpress.com/2013/08/marine-esvelin-dc3a9faillancestechniques.pdf>

⁵⁴ Une *black/grey/white list* des pavillons est disponible sur le site du MOU : www.parismou.org.

⁵⁵ La performance de la compagnie est calculée sur le ratio des déficiences (nombre de déficiences de tous les navires de la compagnie ses 36 derniers mois divisé par le nombre d'inspections), des détentions (nombre de détentions de tous les navires de la compagnie ses 36 derniers mois divisé par le nombre d'inspections). La performance est ensuite considérée comme *very low*, *low*, *medium* ou *high*.

12-Critique-Le quatrième volet apporté par la Convention du Travail Maritime offre un nouveau champ de contrôle pour l'Etat du Port, qui voit soudain son activité augmenter de manière exponentielle au regard des missions qui lui étaient traditionnellement confiées. À défaut d'une collaboration de tous les États membres, cet objectif de contrôle de 100 % des navires ne peut être atteint, ce qui crée dès lors un risque potentiel pour la sécurité maritime. Toutefois, ces objectifs seraient fantaisistes eu égard aux nombreuses contraintes entourant le contrôle des navires, notamment ne serait-ce que par « la quantité de points à contrôler qui dépasse les possibilités d'une visite de routine de l'inspecteur du port », que certains contrôles sont impraticables, comme par exemple la visite des espaces fermés, l'inspection de la partie immergée ou les essais des machines, que le nombre de certificats à contrôler (42 à la base pour la version française), peut s'élever jusqu'à 100 si l'on tient compte des différents journaux, instructions nautiques etc...) ⁵⁶. L'intérêt du MoU réside donc dans l'approche coordonnée des Etats régionaux pour encadrer le respect des critères minimaux d'exercice du Transport Maritime et ainsi systématiser la protection des gens de mer et de l'environnement, tout en s'entendant sur les conditions commerciales de circulation. Le MoU n'est en réalité qu'un système ancien sur lequel on essaie d'affilier le contrôle social et il n'est pas encore certain que les prescriptions européennes en matière de contrôle et relatives à la transposition puissent s'insérer dans un appareil administratif et opérationnel quelque peu étrié.

§2/ Le soutien des autorités européennes à la Convention du Travail Maritime

L'intégration de la Convention du Travail Maritime dans le droit européen a été rapidement engagée afin que les Etats membres puissent trouver sans délai un soutien juridique à la transposition et l'exécution des contrôles. La directive n°2009/16/CE du 13 avril 2009 du parlement européen et du Conseil de l'UE relative au contrôle par l'Etat du port, révèle dans son préambule, un état d'esprit qui explique l'engouement des Etats parties à la Convention. Ce souci non dissimulé de lutter contre les distorsions de concurrence se matérialise aux différentes étapes de la transposition, que ce soit dès son origine (A), comme lors de sa finalisation (B).

⁵⁶ Association des Capitaines et Officiers de la marine marchande, « *Contrôle des navires par l'Etat du port* », étude effectuée pour l'IFSMA, www.acomm-net.com

A/ Le contexte d'ouverture de la transposition et de la mise en place du contrôle

Dans le préambule de la directive n° 2009/16/CE du 23 avril 2009 du Parlement européen et du Conseil de l'UE relative au contrôle par l'État du port, la Communauté positionne clairement son cadre de réflexion et de travail quant au renforcement et à l'harmonisation de ce contrôle. En effet, nonobstant un souci de prévention des « catastrophes maritimes » et « la pollution des mers et des littoraux des Etats-Membres », L'Union Européenne a approuvé et transposé massivement le processus pour mieux contrôler les navires aux pavillons socialement indéliçats.

13-Répartition des responsabilités-Préalablement, la directive pose bien la répartition des responsabilités. La responsabilité du contrôle de la conformité des navires aux normes internationales relatives à la sécurité, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord incombe principalement à l'Etat du pavillon. S'appuyant au besoin sur des organismes agréés, l'Etat du pavillon garantit intégralement le caractère exhaustif et effectif des inspections et visites effectuées en vue de la délivrance des certificats appropriés. Quant à la responsabilité du maintien de l'état du navire et de son équipement après la visite, afin de se conformer aux exigences des conventions applicables au navire, incombe à la compagnie du navire⁵⁷. Toutefois, et de manière tout à fait pragmatique, la communauté constate que les normes internationales sont de moins en moins appliquées et mises en œuvre par un certain nombre d'Etats du pavillon. Dorénavant, et c'est là un apport de cette directive, pour assurer une deuxième ligne de défense contre les transports maritimes inférieurs aux normes, le contrôle de la conformité aux normes internationales relatives à la sécurité, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord, devrait donc également être assuré par l'Etat du port.

⁵⁷ Considérant (6) de la directive n°2009/16/CE du 13 avril 2009 du parlement européen et du Conseil de l'UE relative au contrôle par l'Etat du port

14-Le souci non dissimulé de lutter contre les distorsions de concurrence-Dans la continuité des objectifs du MoU de PARIS, il est souhaité que tous les navires faisant escale dans un port ou un mouillage de la Communauté soient régulièrement inspectés, via une base de données⁵⁸ THETIS, en précisant toutefois que « *les navires (...) qui battent le pavillon d'un Etat qui se conforme au programme facultatif d'audit des Etats-membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) devraient être récompensés par un plus grand espacement des inspections (...)* »⁵⁹. Ces inspections étant réalisées par des inspecteurs qualifiés en effectif suffisant compte tenu de la taille du port considéré⁶⁰, bien que les règles d'harmonisation de l'immobilisation doivent être les mêmes pour tous les ports⁶¹ et cela afin d'éviter les déroutements des navires vers tel ou tel port plus tolérant, et maintenir une pression forte sur les navires les plus litigieux par le biais d'inspections « renforcées »⁶², allant jusqu'au refus d'accès pur et simple⁶³. Ces moyens de contrôle soulignent la volonté nette de bloquer les navires en provenance d'Etats exerçant une concurrence « déloyale » sur les armateurs européens et ainsi créer une désaffection des affréteurs à l'égard de ces navires aux conditions tarifaires avantageuses, en imposant une incertitude sur leurs délais de livraison. L'aubaine commerciale découle d'une instrumentalisation des droits sociaux des gens de mer. Il convenait alors que les Etats Membres soient donc cohérents et harmonisés dans leurs protocoles de contrôle ainsi que sur la rigueur dont les uns et les autres devaient faire preuve.

⁵⁸ Considérant (14) de la directive n°2009/16/CE du 13 avril 2009 du parlement européen et du Conseil de l'UE relative au contrôle par l'Etat du port

⁵⁹ Considérant (11) de la directive n°2009/16/CE du 13 avril 2009 du parlement européen et du Conseil de l'UE relative au contrôle par l'Etat du port

⁶⁰ Considérant (12) de la directive n°2009/16/CE du 13 avril 2009 du parlement européen et du Conseil de l'UE relative au contrôle par l'Etat du port

⁶¹ Considérant (16) de la directive n°2009/16/CE du 13 avril 2009 du parlement européen et du Conseil de l'UE relative au contrôle par l'Etat du port

⁶² Considérant (17) de la directive n°2009/16/CE du 13 avril 2009 du parlement européen et du Conseil de l'UE relative au contrôle par l'Etat du port

⁶³ Considérant (21) de la directive n°2009/16/CE du 13 avril 2009 du parlement européen et du Conseil de l'UE relative au contrôle par l'Etat du port

B/ La finalisation des objectifs et l'ouverture à la transposition

De la directive 2009/16/CE ressort une Division 150 sur le contrôle par l'Etat du port en France métropolitaine du 25 novembre 2010⁶⁴.

Le bon accomplissement de l'accord supposait que soit modifiée la directive 2009/16/CE sur les contrôles par l'Etat du port, cela a été le fait de la directive 2013/38/UE du 12 août 2013 et complétée la directive 2009/21/CE sur les responsabilités de l'Etat du pavillon et la directive 2013/54/UE du 20 novembre 2013, toutes deux issues du paquet Erika III⁶⁵. La directive 2013/38/UE permet aux États membres d'assurer le respect des exigences de la Convention de l'OIT par tous les navires faisant escale dans les ports de l'Union, que leur État de pavillon ait ou non ratifié la convention. Elle étend le champ et la portée des inspections à de nouveaux éléments (par exemple, l'existence d'un contrat de travail pour chacun des gens de mer contenant les clauses requises ainsi qu'une déclaration de conformité du travail maritime). Il s'agit également d'exiger que les navires disposent d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité de travail maritime.

Enfin, le système mis en place par la directive 2009/16/CE en matière de plaintes est complété. La directive 2013/54/UE introduit pour sa part des procédures renforcées de contrôle pour s'assurer que les États battant pavillon de l'Union européenne s'acquittent de leurs responsabilités : elle impose entre autre exemple l'obligation à l'État du pavillon d'établir des mécanismes d'inspection par un personnel formé et indépendant. Seule ombre au tableau : le nouveau texte n'aborde pas la question de la fourniture de la main d'œuvre maritime par des agences de recrutement à disposition des armateurs.

Il résulte de ce qui précède que les obligations de la France pour la mise en œuvre de la Convention du Travail Maritime découleront donc de l'effet combiné, en premier lieu, de sa ratification, ce qui est chose faite, et second lieu, de sa prise en compte par le MoU de PARIS concernant le contrôle des navires étrangers faisant escale dans les ports français, et enfin des directives qui l'intègrent dans la législation européenne.

⁶⁴ Division 150 sur le contrôle par l'Etat du port en France métropolitaine du 25 novembre 2010, parue au J.O. le 31 DECEMBRE 2010

⁶⁵ Gard (L.), *Panorama des apports du paquet « Erika III » à la sécurité maritime européenne »* : Rev. dr. transp. 2009, étude 13, p. 11

La France n'a pas tardé à promulguer une loi d'encadrement donnant plein effet aux dispositions de la convention avec la loi du 16 juillet 2013⁶⁶, même si l'intitulé de cette dernière n'est guère évocateur à cet égard puisqu'il s'agit de la loi « portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable »⁶⁷ et plus récemment, son décret n°2014-881 du 1^{er} août 2014 « pris pour l'application du Titre VI du Livre V de la cinquième partie du code des transports et relatif aux conditions sociales du pays d'accueil »⁶⁸.

Section II/ La transposition française : les sources nationales du contrôle

Sans réellement perdre de temps, la France n'a pas néanmoins été aussi rapide que ses congénères du MoU de PARIS pour transposer dans son ordre juridique interne les textes nécessaires à éclairer ses inspecteurs sur les nouvelles missions de contrôle social. La loi du 16 juillet 2013 et ses décrets d'application de juin et août 2014 demeurent assez peu commentés, se limitant à des communiqués de presse (§1) et, engendrent une certaine complexité et ambiguïté quant aux missions dévolues aux organes de contrôles (§2).

§1/ La récente mise en place de l'appareil législatif français

La première intervention du législateur en faveur de la promotion du contrôle par l'Etat du port, et donc la prise de conscience de l'impératif d'anticipation prend forme en juin 2011 et cela en vue de modifier le code des transports⁶⁹. Ainsi, dans la section 3 ter du Code des transports, intitulée Contrôle par l'Etat du port, l'article L 5241-4-3 dispose que « *Les navires battant pavillon d'un Etat étranger qui font escale dans un port ou un mouillage français sont susceptibles de faire l'objet d'inspections dans les conditions précisées par décret en Conseil d'Etat* »⁷⁰. Toutefois, il faudra attendre la loi du 16 juillet 2013 pour préciser les contours de ces inspections en matière sociale et cela en vertu des principes même de la Convention du Travail Maritime.

⁶⁶ LOI n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable

⁶⁷ Pancrazio (J.-P.), Convention du travail maritime, entrée en vigueur, 25 septembre 2013, Blog Droit de la Mer et des Littoraux de Jean-Paul Pancrazio

⁶⁸ JORF n°0180 du 06 août 2014 page 13012, texte n°10

⁶⁹ L'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritime modifie le Code des transports de 2010

⁷⁰ L'article L 5241-4-4 précise que les frais liés à ces inspections sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

15-La loi du 16 juillet 2013 révèle la Convention du Travail Maritime récemment

ratifiée- La loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable, publiée au Journal officiel du 17 juillet 2013, comprend en ses articles 22 à 33 d'importantes dispositions en matière sociale. Faisant suite à la ratification par la France de la Convention du travail maritime le 28 février 2013, cette loi permet la transposition pleine et entière de la directive 2009/13 du 16 février 2009⁷¹. Cette directive, issu d'un accord conclu en 2008 par les organisations d'armateurs⁷² et de gens de mer européens⁷³, a permis d'intégrer dans la législation européenne les quatre premiers titres de la Convention du travail maritime. La loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 permet également de moderniser substantiellement le droit social des gens de mer. Issu d'un important travail de concertation avec les représentants nationaux des organisations d'armateurs et de gens de mer, la loi prévoit notamment⁷⁴ ;

-L'application de la législation sociale maritime à toute personne employée à bord, y compris les travailleurs indépendants ;

-Le renforcement de l'exercice réglementé de la profession de marin, notamment par la mise en place de contrôle et de sanctions visant à s'assurer que les intéressés ne peuvent être admis à bord qu'au vu de certificats médicaux et de titres de formation valides ;

-Une définition précise des obligations et responsabilités de l'armateur, désormais placé au centre de la responsabilité du respect des normes sociales ;

-La clarification des règles relatives à la durée du travail et aux repos ;

-Le principe de certification sociale des navires jaugeant plus de 500 et navigant à l'international ;

-L'encadrement des activités de placement des gens de mer ;

-Une meilleure prise en compte des situations de rapatriement et d'abandon des gens de mer.

Ces mesures d'adaptation demeurent indispensables à la mise en œuvre effective des prescriptions édictées par les réglementations internationales et européennes⁷⁵.

⁷¹ Faisant suite à la loi n° 2012-1320 du 29 novembre 2012 autorisant la ratification de la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail, le chapitre III du titre II.

⁷² Les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)

⁷³ La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)

⁷⁴ « Publication de la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable », 16 juillet 2013,

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE, MER ET LITTORAL,

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Publication-de-la-loi-no-2013-619.html>

⁷⁵ CHAUMETTE (P.), « La ratification et la transposition de la convention OIT du travail maritime (CTM 2006) », Droit social 2013. 915

Les dispositions de cette loi ont été déclinées et précisées par la partie réglementaire du code des transports.

16-Les décrets d'application- Trois décrets viennent préciser progressivement les modalités du contrôle.

Tout d'abord, le plus ancien est le **décret n° 84-810 du 30 août 1984** relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution. Ce décret constitue véritablement un décret cadre pour la navigation en général. Il ne concerne pas exclusivement les navires de commerce mais également ceux de plaisance. L'idée de contrôle s'inscrit de manière limpide dans deux articles majeurs : l'article 28 de la version consolidée du 12 juin 2013 : « (...) *Tout navire français peut être soumis à une visite inopinée effectuée par un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes.*

Cette visite a pour objet de constater que le navire présente de bonnes conditions de navigabilité et que des mesures conformes aux dispositions du présent décret sont prises pour assurer sa sécurité, celle de l'équipage et des personnes embarquées, ainsi que la protection du milieu marin (...)». Les inspecteurs de la sécurité des navires sont ainsi habilités à faire irruption sur tout navire de manière tout à fait aléatoire. Et l'article 29 qui lui, prévoit la faculté pour les équipages d'adresser leurs plaintes aux autorités du port pour traitement⁷⁶. Ce décret est sur le point d'être modifié pour se mettre en conformité avec la Convention du Travail Maritime, intégrer la certification sociale des navires et mettre également en conformité les dispositions relatives aux plaintes à terre. La direction des affaires maritimes a présenté un projet de modification lors de sa session du 8 janvier 2014 extrêmement précis et dans lequel les articles sont idéalement complétés pour tenir compte du dispositif de contrôle à mettre en place et du processus de certification sociale⁷⁷ (Annexe 2).

Ensuite, le **décret n° 2014-615 du 13 juin 2014** portant publication de la convention du travail maritime, qui retranscrit entièrement et dans les mêmes termes la Convention du Travail Maritime. Ce texte prouve une adhésion massive et sans nuance du législateur français aux principes posés par l'OIT.

⁷⁶ « (...) *Les réclamations de l'équipage relatives soit aux conditions de navigabilité ou de sécurité, soit à l'habitabilité, l'hygiène ou les approvisionnements, sont adressées, par écrit, au chef du centre de sécurité des navires ; elles doivent être motivées, signées par un délégué ou par trois membres de l'équipage, ou à défaut, par un représentant d'une organisation syndicale représentative, et déposées en temps utile de manière à ne pas retarder indûment le navire (...)*».

⁷⁷ Direction des Affaires Maritimes, Commission centrale de sécurité, session du 08 janvier 2014, PV CCS 875 CONS 01, disponible également sur : http://www.dm.sud-ocean-indien.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/875-Cons01_cle7b1b23.pdf (Annexe 2)

Enfin, et très récemment, le **décret n°2014-881 du 1^{er} août 2014** « pris pour l'application du Titre VI du Livre V de la cinquième partie du code des transports et relatif aux conditions sociales du pays d'accueil » a été publié le mercredi 6 août 2014 au Journal officiel de la République française.

Dès lors, le communiqué de presse se trouve être le meilleur moyen de présenter ce nouveau texte. *« La France s'est dotée d'un nouveau dispositif opérationnel qui va lui permettre de garantir l'application de règles uniformes en matière de droit du travail, d'effectifs minimaux, de rémunération minimale et de protection sociale à bord des navires pratiquant le cabotage maritime ou réalisant une prestation de service dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.*

Dans le respect du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil concernant l'application du principe de la libre circulation des services de transports maritimes, ce dispositif, dit "de l'Etat d'accueil", est applicable aux navires pratiquant des services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre les îles relevant d'obligations de service public ou d'une délégation de service public »⁷⁸. La lecture du décret ne laisse pas paraître quelque information inédite, que ce soit, si ce n'est des exigences qui peuvent paraître impossible à appliquer en pratique pour des navires étrangers. En effet, pour traduire la rigueur des dispositifs résultant de la transposition de la Convention du Travail Maritime, il peut être cité l'article D. 5565-1 pour lequel « Sont tenus à la disposition des gens de mer et des salariés autres que gens de mer, et affichés dans les locaux qui leur sont réservés, les documents et informations suivants dans la langue de travail à bord:

« 1° Le tableau de service indiquant pour chaque fonction le programme de service à la mer et au port, le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par les dispositions légales et conventionnelles ;

« 2° L'adresse, le numéro de téléphone et les coordonnées de messagerie électronique des services d'inspection du travail compétents pour les ports français touchés par le navire ;

« 3° Les conventions et accords collectifs applicables aux marins et aux gens de mer autres que marins employés à bord ». Si cette disposition est incontestablement utile pour la protection des gens de mer, on voit tout de même mal, le capitaine être en mesure de gérer la publication des coordonnées de chaque port d'escale dans toutes les langues représentées au

⁷⁸ « Publication du décret "Etat d'accueil" relatif aux conditions sociales dans le secteur maritime », MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE, MER ET LITTORAL, 8 août 2014, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Publication-du-decret-Etat-d.html>

sein de l'équipage, que l'on sait multiculturel. Il est probable que les inspecteurs feront preuve d'une marge de tolérance à cet égard.

Il convient, dès à présent, d'analyser les rôles des acteurs du contrôle en France, qui souffrent d'un manque d'actions communes.

§2/ Un appareil administratif de contrôle en gestation

Il sera évoqué dans ce paragraphe, les différents organes de contrôle (A), avant de voir qu'il existe une coopération non effective (B), qui résulte vraisemblablement des textes législatifs ambigus.

A/ Les différents organes de contrôle

Si l'on s'en tient à l'esprit de la Convention du Travail Maritime, il est important que le contrôle soit omniprésent ; ainsi plusieurs services pourraient effectuer des missions de contrôle sur les navires. On pourrait d'ores et déjà prendre l'hypothèse suivant laquelle, si la compagnie maritime concernée était liée par un accord avec la fédération internationale des travailleurs du Transport (plus communément connue sous le nom de International Transport Workers Federation, ci-après ITF), cette fédération pourrait alors contrôler les navires⁷⁹ de manière homogène grâce à la mise en place d'un réseau de plus de cent inspecteurs couvrant le monde entier⁸⁰. Toutefois, si l'on considère qu'elle en a les moyens, elle n'en a pas les prérogatives car il ne s'agit pas d'agents de contrôle, mais seulement d'interlocuteurs privilégiés des marins⁸¹.

⁷⁹ L'article 25-3 I du décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, modifié par le décret n° 2012-161 du 30 janvier 2012 considère qu'« ont libre accès à bord de tout navire pour procéder ou participer aux visites prévues par le présent chapitre [...] **les syndicats des gens de mer** [...] ».

⁸⁰ Fédération internationale des travailleurs du Transport, Section gens de mer, <http://www.itfglobal.org/seafarers/about.cfm>

⁸¹ Les organisations syndicales soulignent les inquiétudes des inspecteurs ITF, qui ne sont, aujourd'hui, pas associés ou concertés quant à l'application de la CTM sur les navires, une concertation entre l'administration, les organisations syndicales, et les inspecteurs ITF, devait pourtant se faire à raison de une ou deux rencontres annuelles. Bien que la CTM n'entre en vigueur, en France, qu'en 2014, des inspecteurs ITF ont contrôlé des navires dans les ports français qui ont montré également des contrats en dessous de la CTM, par le non-respect des versements de salaires, le non enregistrement des plaintes des marins à bord, non-respect des contrats de travail etc ...Les inquiétudes de ces inspecteurs ITF, qui ne sont aujourd'hui pas associés, officiellement aux contrôles, ni bien sûr aux procès-verbaux qui pourraient obliger certains armateurs, peu scrupuleux à adhérer, dans les faits à la CTM, RAPPORT MLC CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE (CSMM), 22 novembre 2013, http://www.csmm.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/1_MLC_2006.pdf

Les organisations syndicales souhaiteraient toutefois qu'un bilan annuel anonyme des contrôles soit présenté aux partenaires sociaux en Conseil Supérieur des Gens de Mer⁸². En réalité, l'acteur habilité de contrôle se trouve être le Centre de Sécurité des Navires (CSN), avec ses inspecteurs de sécurité des navires, qui s'assure en outre du respect de la CTM. Bien que hiérarchiquement dominant, le CSN partage cette compétence sur le plan national et sur le plan international dans le cadre du contrôle par l'Etat du port, le droit social n'étant pas leur matière de prédilection. Il a donc la faculté de s'appuyer sur la connaissance des inspecteurs du travail à ce sujet et s'associer leurs services. Aux termes de divers entretiens, il est regrettable toutefois de constater que les réseaux existants souffrent d'un déficit d'initiative et de coordination quant à structurer une coopération effective. Cela résulte probablement d'absence d'instructions claires, ce qui ne saurait perdurer, étant donné que nous en sommes au stade de l'adaptation du contrôle social.

17-Le Centre de sécurité des navires (ci-après CSN) : acteur central du dispositif de

contrôle qualité- Le contrôle de la sécurité des navires est une mission dévolue aux directions interrégionales de la mer (DIRM) et aux directions de la mer outre-mer qui disposent de centres spécialisés créés en 1979 ainsi que des personnels techniques qualifiés : les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes (ISNPRPM), dont les missions s'inscrivent dans des contextes internationaux, européen et national. Ces compétences et la désignation des fonctionnaires habilités⁸³ à exercer le contrôle et sanctionner sont rigoureusement encadrées et codifiées.

En effet, les inspecteurs ont des prérogatives exorbitantes du droit commun⁸⁴, prévues par le Code des Transports⁸⁵, et dans les conditions les plus aléatoires. Ces inspections peuvent d'ailleurs se faire à toutes heures à bord des navires⁸⁶.

⁸² RAPPORT CTM, CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE, CSMM/ 22 novembre 2013

⁸³ L'article L 5241-7 du Code des transports précise qu' « un décret en Conseil d'Etat fixe la liste des fonctionnaires et personnes ayant libre accès à bord pour procéder aux visites et inspections prévues par les dispositions du présent chapitre ou y participer ».

⁸⁴ L'article 25-3 I du décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, modifié par le décret n° 2012-161 du 30 janvier 2012 considère qu' « ont libre accès à bord de tout navire pour procéder ou participer aux visites prévues par le présent chapitre [...] ; les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes affectés dans les centres de sécurité des navires [...] ».

⁸⁵ L'article L 5241-8 C.T dispose que « Les modalités d'application des dispositions du présent chapitre relative aux visites et inspections des navires sont précisées par décret en Conseil d'Etat ».

⁸⁶ Art. L 5241-7-1 C.T « Pour l'exercice de leurs missions, les fonctionnaires et personnes chargés des visites et inspections des navires en application du présent chapitre effectuent leurs contrôles à toutes heures à bord des navires ».

18-Missions du CSN-L'objet premier des CSN est de renforcer la sécurité maritime. Ils sont chargés du contrôle des navires de commerce, de pêche et de plaisance, de leur matériel d'armement et de leurs cargaisons. Ils délivrent et renouvellent les titres de sécurité. Au regard des Conventions internationales, ils procèdent au contrôle des navires étrangers en escale dans les ports français dans le cadre du memorandum de Paris⁸⁷.

19-Effectifs et financement du CSN⁸⁸- Les centres de sécurité des navires jouent un rôle de premier plan en matière de sécurité et sûreté maritime. Il existe en France métropolitaine 16 CSN répartis, de Dunkerque à Marseille, tout au long du littoral et outre-mer 3 services de sécurité maritime. Pour 2014, la dotation attribuée aux centres de sécurité des navires et celle concernant les dépenses centralisées s'élèvent à 1,25 million d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement. Cette dotation comprend : les crédits de fonctionnement prévus pour les centres de sécurité des navires, les cotisations aux différents memoranda dont la France est partie, le financement des systèmes d'information nécessaires au suivi des inspections ainsi que le coût de diverses mesures imposées par la législation communautaire. Pour faire face au surcroît de contrôles et d'obligations réclamé par la directive 2009/16/CE, l'administration a fait le choix d'alléger la charge des CSN en augmentant les contrôles délégués aux sociétés de classification. Cependant, et malgré l'excellence reconnue du pavillon français⁸⁹, le Rapporteur spécial s'inquiète de la capacité de la France à faire face sur le long terme à ses obligations communautaires et internationales en matière de contrôle. Certains dysfonctionnements comme l'absence de contrôleurs disponibles pour effectuer les visites de sécurité, même s'ils apparaissent ponctuels et limités, doivent donc être regardés avec la plus grande attention⁹⁰.

⁸⁷ « *Rôle et missions des CSN* », MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE, MER ET LITTORAL, 2 juillet 2007, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Role-et-missions-des-CSN.html>

⁸⁸ M. CHRISTIAN ECKERT, Rapporteur Général Député, *RAPPORT FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES, DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU CONTRÔLE BUDGÉTAIRE SUR LE PROJET DE loi de finances pour 2014 (n° 1395)*, <http://www.assemblee-nationale.fr/14/pdf/budget/plf2014/b1428-tiii-a14.pdf>

⁸⁹ Le pavillon français est classé premier sur la « Liste blanche » du classement international réalisé chaque année par le « Memorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port ».

⁹⁰ Selon la CGT, qui réagissait à ce blocage, « les services des Affaires maritimes sont à l'os », Le Marin, 20 septembre 2013.

20-Inspection du travail : expert associé-L'inspection du travail maritime assurée jusqu'à la fin 2008 par les Affaires maritimes est désormais exercée par le service général de l'Inspection du travail. Cette administration est donc compétente, depuis le 1^{er} janvier 2009, pour intervenir sur les navires français pour toutes matières relatives au droit du travail figurant dans le code du travail et le code des transports⁹¹. Dans le cadre de la préparation de cette analyse, j'ai eu l'occasion de rencontrer l'un des deux fonctionnaires dédiés à cette tâche dans les Bouches-du-Rhône Madame MAZOUNI inspectrice du travail,⁹² avec Monsieur VERGUET, contrôleur du travail. Outre les missions générales de tout inspecteur du travail, ils veilleront au respect de la réglementation des contrats de travail à bord des navires. Les inspecteurs du travail interviennent à deux niveaux selon le pavillon des navires (Annexe 3).

21-Inspecteurs du travail et compétence quasi-exclusive de contrôle dans le cadre du pavillon français-Selon l'article L 8112-1 du Code du travail⁹³, les inspecteurs du travail, spécialisés dans le maritime sont totalement compétents pour effectuer les contrôles dans le cadre de navire battant pavillon français. Contrôles pour lesquels le navire aura reçu les certificats adéquats par les affaires maritimes. Il y a donc un enchevêtrement de missions entre deux administrations distinctes de l'Etat français.

Dans le cadre de navires battant pavillon étranger, ils sont compétents, si le navire fait du cabotage, mais en dehors du cabotage, ils ont une compétence amoindrie.

22-Inspecteurs du travail : rôle « incertain » dans le cadre des pavillons étrangers-Ils ont un droit d'entrée sur les navires battant pavillons étrangers. C'est ce qu'affirme l'article 25-3 I du décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, modifié par le décret n° 2012-161 du 30 janvier 2012 selon lequel, *« ont libre accès à bord de tout navire pour procéder ou participer aux visites prévues par le présent chapitre [...] ; les inspecteurs du travail et les contrôleurs du travail, pour l'exercice de l'ensemble de leurs missions [...] »*.

⁹¹ Suite à la fusion des différents services d'inspection du travail (travail, agriculture, transport et mer) par le décret 2008-1503 du 30 décembre 2008, « *Inspection du travail maritime* », site de la DIRM Méditerranée, <http://www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/inspection-du-travail-maritime-r33.html>

⁹² Pour tenir compte de l'importance de la place portuaire marseillaise en matière d'emploi maritime dans les Bouches du Rhône et le Var, il a été maintenu une section d'inspection du travail dédiée au secteur maritime et portuaire. Il existe donc une section maritime comprenant un inspecteur du travail maritime et un contrôleur du travail maritime.

⁹³ Article L. 8112-1 du Code du travail : « *Les inspecteurs du travail sont chargés de veiller à l'application des dispositions du code du travail et des autres dispositions légales relatives au régime du travail, ainsi qu'aux stipulations des conventions et accords collectifs de travail répondant aux conditions fixées au livre II de la deuxième partie. Ils sont également chargés, concurremment avec les officiers et agents de police judiciaire, de constater les infractions à ces dispositions et stipulations* ».

Concrètement, si les inspecteurs du travail ont bien un droit d'accès à bord, ils ne peuvent prendre aucunes mesures coercitives à l'encontre du navire, ils jouent seulement un rôle d'« appui », d'« experts » ou de « conseillers » des inspecteurs du centre de sécurité des navires. En effet, ils ne sont pas habilités à inspecter les navires internationaux car leur formation ne répond pas aux critères visés à l'article 22 de la directive du 23 avril 2009/16/CE⁹⁴. L'annexe XI de ladite directive précise, entre autre, que les inspecteurs doivent « *au minimum posséder les titres nécessaires délivrés par un institut marin ou nautique et avoir une expérience utile de service en mer en tant qu'officier de bord* ». Ainsi, puisqu'ils n'ont pas de formation dans une école de marine marchande et pas de temps d'embarquement, ils n'ont pas compétence à l'international. De surcroît, la loi 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, tout comme le décret 84-810 du 30 août 1984 ainsi que la Division 150 sur le contrôle des navires étrangers par l'Etat du port du 31 décembre 2010, visent seulement « *un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes qualifié pour procéder à des inspections au titre du contrôle par l'État du port* ».

Pourtant le Code des transports pose une ambiguïté et semble ajouter des compétences aux inspecteurs du travail qui ne figuraient pas auparavant dans les textes. Ainsi, l'article 5548-1 du Code des transports dispose que : « *L'inspecteur ou le contrôleur du travail est chargé du contrôle de l'application de celles des dispositions de la législation du travail et de la législation sociale qui ont été rendues applicables aux équipages de navires battant pavillon étranger [...]* ». En outre, l'article L 5548-2 du Code des transports fait état de la participation des agents de l'inspection du travail, au dispositif international de contrôle de navires battant pavillon étranger et faisant escale dans un port français, ainsi « *L'inspecteur ou le contrôleur du travail participe au contrôle de l'application des normes de l'Organisation internationale du travail relatives au travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français* ». Quand bien même « participer » n'induit pas de compétences exclusives, une participation peut être autonome, indépendante. C'est ce qui ressort de l'article L. 5548-3 du Code, « *indépendamment des inspecteurs et contrôleurs du travail, les officiers et inspecteurs des affaires maritimes et les agents assermentés des*

⁹⁴ ANNEXE XI sur les CRITÈRES MINIMAUX POUR LES INSPECTEURS de la Directive n° 2009/16/CE du 23 avril 2009 du Parlement européen et du Conseil de l'UE relative au contrôle par l'État du port

affaires maritimes sont chargés de constater les infractions aux dispositions du code du travail en tant qu'elles sont applicables aux gens de mer »⁹⁵.

On peut aisément penser à la lumière des textes résultant du Code des transports et de l'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011⁹⁶, que les inspecteurs du travail seraient compétents au même titre que les ISN en matière de contrôle par l'Etat du port. Toutefois, en pratique, les inspecteurs du travail ne sont pas présents lors des contrôles de l'Etat du port.

B/ Une coopération non effective : une spécificité française

Il résulte des textes qu'il existe deux administrations distinctes qui, bien qu'exerçant leur fonction séparément, peuvent être amenées à travailler ensemble. Il s'agit d'une spécificité française. Au Royaume-Uni, par exemple, il n'existe qu'une seule entité responsable de l'inspection et du contrôle des navires nationaux et étrangers. Il s'agit de la Maritime and Coastguard Agency (MCA) qui est chargée de promouvoir des hauts niveaux de sécurité maritime au Royaume-Uni. En particulier, en surveillant et inspectant plus de 12 000 navires battant pavillon anglais et inspectant un quart des 7 000 navires étrangers qui se rendent au Royaume-Uni chaque année⁹⁷.

La certification sociale des navires prévue dans le cadre de la convention du travail maritime de l'OIT, est un dispositif international mis en œuvre par les inspecteurs des centres de sécurité des navires relevant du ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche, ces mêmes inspecteurs réalisant en outre le contrôle dit de l'« État du port » des navires étrangers pour la vérification de la conformité de ces titres de certification sociale. Les navires français et étrangers sont donc bien contrôlés, au titre de ce dispositif international par les mêmes services de l'État.

Toutefois, comme nous l'avons vu précédemment, dans le cadre des navires français, les inspecteurs du travail maritime ont en principe une pleine compétence d'inspection. Néanmoins, en parallèle, ce sont les inspecteurs du centre de sécurité des navires qui sont compétents en matière de certification sociale.

⁹⁵ THOMAS (F.), « *La fusion des services de l'inspection du travail, Quelle place pour l'inspection du travail en milieu maritime ? Un enjeu national et international* », Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 17, 2011/2, <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo/cdmo.php>

⁹⁶ Ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritimes

⁹⁷ M. Bourn (J.), « *Enquêtes et inspections des navires* », Rapport du National Audit Office du Royaume-Uni, 23 mars 2001, <http://www.nao.org.uk/report/ship-surveys-and-inspections/>

A ce sujet, des dispositions sont actuellement prises par les services du ministère chargé des transports, de la mer et de la pêche avec ceux du ministère du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social pour réaliser simultanément les différents contrôles afin de gagner en efficacité et éviter les redondances⁹⁸.

Pour ce qui concerne les navires internationaux, ils sont pleinement compétents pour le cabotage, mais n'ont « normalement » pas de pouvoir sur les autres navires, leurs rôles se limitent au contact des centres de sécurité des navires eux-mêmes, en cas de besoin. Il y a là un paradoxe, puisque pour le volet social les contrôles seront donc conduits par des inspecteurs de la sécurité des navires non spécialisés alors que les contrôles sur les navires français sont diligentés par des inspecteurs du travail dûment spécialisés. A première vue, les inspecteurs du centre de sécurité des navires, ingénieurs avant tout, ont une approche plus technique du navire, et peuvent éprouver des difficultés sur le volet social du contrôle, ce à quoi les inspecteurs du travail maritime peuvent leur être d'une précieuse aide. Madame MAZOUNI, inspectrice du travail, section maritime des Bouches-du-Rhône, m'indique qu'à ce jour, concernant le contrôle par l'Etat du port, le centre de sécurité des navires ne contacte pas le service de l'inspection du travail. Selon M. HEYRAUD, adjoint au CSN PACA Corse, le CSN a réussi à bien maîtriser et intégrer ce volet dans le processus de contrôle. Il faut ajouter que dans tous les cas, au regard de la palette de missions dévolue aux inspecteurs du travail et de leur effectif restreint, ils n'auraient pas pu assister systématiquement à tous les contrôles aux cotés des ISN, dans le cadre du contrôle par l'Etat du port.

⁹⁸ 14^{ème} Législature Assemblée nationale Question écrite n° 45018 Ministère délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche Transports par eau – Transports maritimes – Marine marchande, rapport, propositions.
Question de M. Eric Ciotti Député des Alpes-Maritimes – Groupe de l'Union pour un Mouvement populaire, Publication au JO : Assemblée nationale du 3 décembre 2013, Réponse du Ministère délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche.

Chapitre II/ Le contrôle en amont par l'Etat du pavillon et en aval par l'Etat du port

Si les navires devaient justifier jusqu'à présent de leur navigabilité administrative, technique ou commerciale, les dispositions de la Convention viennent imposer un nouveau volet social à cette même autorisation de naviguer. Ce volet très concret se traduit, a priori, par la délivrance de documents certifiant la navigabilité sociale du navire (Section I), et a posteriori, par le contrôle de l'Etat du port (Section II).

Section I/ Les documents certifiant la navigabilité sociale du navire

Au titre de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982⁹⁹, l'article 94 dispose que: « *Tout Etat exerce son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon* ». L'article 217 de la dite convention précise les pouvoirs de l'Etat du pavillon ; ils doivent veiller au respect par les navires battant leur pavillon des normes internationales et des lois et règlements adoptés par l'Etat du Pavillon. Les Etats sont vigilants à ce que les navires battant leur pavillon soient munis des certificats requis et à ce qu'ils soient inspectés périodiquement pour vérifier que les mentions portées sur les certificats sont conformes à l'état effectif du navire, sous réserve d'une interdiction d'appareiller pour les navires non-conformes. Ces inspections des navires par l'Etat du pavillon sont effectuées par des fonctionnaires de l'Etat du Pavillon ou par des organismes reconnus. La France a délégué aux sociétés de classifications agréées, la délivrance et le renouvellement du visa des certificats internationaux de sécurité (SOLAS) et de prévention de la pollution (MARPOL) des navires battant pavillon français de charge d'une jauge brute supérieure à 500, affectés à la navigation internationale. Toutefois les certificats ISM (qualité), ISPS (sûreté) et CTM (certification sociale) restent délivrés par les centres de sécurité des navires¹⁰⁰. En effet, à la différence d'autres nations maritimes, qui ont délégué la plus grande partie de leurs compétences dans le domaine du contrôle, la France, forte d'une longue tradition administrative d'encadrement de sa flotte et de ses marins, a conservé une organisation structurée et hiérarchisée du niveau central à échelons déconcentrés et opérationnels au niveau territorial¹⁰¹.

⁹⁹ United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS

¹⁰⁰ « *Avenir du dispositif national de contrôle et de sécurité des navires* », 13^e législature, Réponse du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, à une question écrite n° 12256 de M. Ivan Renar, publiée dans le JO Sénat du 13/05/2010 - page 1224, <http://www.senat.fr/questions/base/2010/qSEQ100212256.html>

¹⁰¹ Les Centres de Sécurité des Navires, services spécialisés hiérarchiquement rattachés aux Directeurs régionaux des Affaires Maritimes, délivrent les certificats si les navires sont conformes aux exigences sociales : file:///C:/Users/Loana/Downloads/synthese_rapport_thematique_securite_des_navires_et_leurs_equipages.pdf

Pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui effectuent des voyages internationaux ou à la demande d'un armateur, le CSN met en place un système de certification au regard de quatorze domaines majeurs ressortissants de la CTM¹⁰².

Les documents délivrés à la suite de l'inspection et qui doivent se trouver à bord du navire, sont le Certificat de travail maritime (§1) et la Déclaration de conformité du travail maritime (§2)¹⁰³. Ces documents forment une sorte de « labellisation » des conditions de travail maritime. Ils doivent se trouver à bord¹⁰⁴ et à la vue des gens de mer traduisant le bon respect des prescriptions nationales et internationales en matière de travail maritime.

§1/ Le Certificat de travail maritime

Le certificat de travail maritime (Annexe 4) certifie les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord. Une liste de quatorze points qui doivent être inspectés a été attachée en annexe A5-I de la Convention afin d'harmoniser ainsi les contrôles dans le monde. Il s'agit du contrôle des dispositions concernant ; l'âge minimum (règle 1.1), le certificat médical (règle 1.2), les qualifications des gens de mer (règle 1.3), les contrats d'engagement maritime (règle 2.1), le recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé (règle 1.4), la durée du travail ou du repos (règle 2.3), les effectifs du navire (règle 2.7), le logement (règle 3.1), les installations de loisirs à bord (règle 3.1), l'alimentation et le service de table (règle 3.2), la santé et sécurité et prévention des accidents (règle 4.3), les soins médicaux à bord (règle 4.1), les procédures de plainte à bord (règle 5.1.5), et le paiement des salaires (règle 2.2).

¹⁰² « Les navires non certifiés font également l'objet d'une inspection ne dépassant pas trois ans, au titre des mêmes prescriptions de la CTM, toutefois il n'est pas délivré de certificat de travail maritime, ni de DCTM à ces navires » : article 1.3.4. § 23 Conformité et mise en application (inspection et certification des navires) des Directives pour les inspections des Etats du pavillon de l'OIT.

¹⁰³ Les Etats parties à la Convention doivent configurer un système efficace d'inspection et de certification des conditions de travail maritime, au regard des règles 5.1.3 et 5.1.4, afin d'assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer sont et restent conformes aux normes de la CTM à bord des navires battant son pavillon. La France a élaboré une version nationale de ces documents conformément à la règle 5.1.3 et la norme A5.1.3. Ils sont accompagnés d'une traduction en anglais et affichés en vue des gens de mer, qui doivent pouvoir demander une copie de ces documents.

¹⁰⁴ En outre, la CTM exige un tableau de bord normalisé précisant l'organisation du travail à bord (Norme A2.3§10 et 11), un certificat médical type (norme A1.2§2) et un formulaire pour les rapports médicaux à bord (norme A5.1.4 §2). Un registre des inspections doit également être tenu (norme A5.1.4 §13). Bon nombre de ces autres documents existent déjà.

La délivrance du certificat de travail maritime à durée de validité ordinaire est subordonnée à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat provisoire, d'une inspection complète, telle que prévue au paragraphe 1 de la norme A5.1.3 § 8 de la Convention du Travail Maritime¹⁰⁵.

Le certificat n'a qu'une durée de validité de 5 ans et peut être délivré à titre provisoire pour une durée de 6 mois, si le statut du navire est lui-même en évolution. Par exemple, en cas de changement de pavillon, car dans ce cas, le certificat perd sa validité.

La norme A5.1.3 § 10 prévoit également que la déclaration de conformité du travail maritime sera annexée au certificat de travail maritime.

§2/ La Déclaration de conformité au travail maritime

Cette déclaration de conformité au travail maritime (ci-après, DCTM) comprend deux parties qu'il convient de distinguer.

23-DCTM Partie I (Annexe 5)-Ce document doit être rempli par l'Etat, en l'espèce, le CSN et, doit faire référence aux détails pertinents des prescriptions nationales portant application de la CTM. Il est entendu que toute disposition équivalente et toute dérogation doivent y être mentionnées. La norme A5.1.3§10 précise le contenu de la partie I, ainsi que le § 1 du principe directeur B5.1.3 pour un complément d'information¹⁰⁶.

24-DCTM Partie II (Annexe 6)-Cette fois, cette partie est établie par l'armateur qui énonce les mesures adoptées pour assurer une conformité continue avec les prescriptions nationales entre deux inspections ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue. Elle exige qu'une inspection avant certification soit effectuée par l'autorité compétente. La norme A5.1.3§10 en précise le contenu, ainsi que les § 2, 3 et 4 du principe directeur B5.1.3 pour un complément d'information¹⁰⁷.

¹⁰⁵ Convention du travail maritime, 2006, Titre 5. Conformité et mise en application des dispositions, http://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/?p=NORMLEXPUB:91:0::NO::P91_SECTION:MLC_A5

¹⁰⁶ Une illustration de la façon de remplir cette partie figure sous le titre V annexe B5-I. Se référer à l'annexe 5.

¹⁰⁷ Une illustration de la façon de remplir cette partie figure sous le titre V annexe B5-I. Se référer à l'annexe 6.

Une fois que l'inspection est terminée, l'inspecteur doit en dresser un rapport. Le rapport d'inspection mentionne si l'inspection s'est révélée conforme aux exigences sociales ou bien fait état de la nécessité de remédier aux manquements relevés pendant l'inspection et ce dans un certain délai. Une fois ce rapport net de réserves, il est remis au capitaine une copie en langue anglaise ou dans la langue de travail du navire, une autre est affichée sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer et communiquée à leurs représentants, sur demande et une troisième copie est conservée par le Centre de sécurité des navires¹⁰⁸.

Section II/ Le navire étranger et le contrôle du port

25-Les Etats instigateurs du contrôle-Les agents de l'Etat du port inspecteront les navires par rapport à la CTM seulement si la Convention est entrée en vigueur dans cet Etat. A défaut, il n'y a pas d'obligations pour les autres Etats, d'inspecter les navires au visa de la CTM. Néanmoins, de nombreuses règles garanties par la Convention, restent des règles sociales qui si elles ne sont pas considérées comme acceptables seront sanctionnées, que l'Etat l'ait ratifiée ou pas. Cela est justifiable puisque un manquement est toujours un manquement et ne peut pas être acceptable selon l'Etat qui effectue le contrôle. La garde côtière des Etats-Unis¹⁰⁹, dont le pays n'a pas ratifié la CTM, effectue d'ores et déjà des inspections volontaires pour une mise en conformité volontaire avec la Convention¹¹⁰.

En France, le centre de sécurité des navires va organiser des inspections dans le cadre du contrôle par l'Etat du port, en fonction du profil du navire (§1), si des déficiences sont relevées, il pourra prendre des sanctions, sans toutefois oublier, qu'il existe une menace de représailles (§2).

¹⁰⁸ Norme A 5.1.4 §12 de la CTM

¹⁰⁹ USCG : United States Coast Guard : Organisme fédéral américain dévolu au rôle de surveillance, de protection, et de sauvetage des personnes en détresse dans les eaux territoriales américaines; il est le représentant de l'action de l'état en mer

¹¹⁰ Jonathan K. Waldrom, « *US. implementation of the Maritime Labour Convention, 2006* », Cabinet d'avocat BLANK ROME LLP aux Etats-Unis, 14 mai 2013 : La garde côtière américaine a mis en place le Statement of Voluntary Compliance Maritime Labour Certificate (SOVC-MLC), qu'elle délivrera aux navires étant en adéquation avec les règles de la CTM. Les navires ne sont pas obligés de le détenir mais ils peuvent se soumettre volontairement à l'inspection pour obtenir ce certificat. Les navires US qui opèrent sur des eaux internationales sont encouragés à obtenir ce certificat. Une fois le certificat SOVC-MLC délivré, ce dernier doit être posté sur un endroit visible du navire. Ce certificat sera valide pour une durée pouvant atteindre cinq ans. Seul bémol, les autorités de contrôle des ports ne sont pas obligées d'accepter le certificat délivré par la garde côtière US.

§1/ L'organisation des inspections

26-Le contrôle à l'heure de l'informatique-Les ports jouent désormais un rôle important dans le dispositif car ils sont le point d'entrée unique des données d'escales fournies 24h ou 72h pour les navires éligibles à inspection renforcée avant l'escale et ils fournissent les heures réelles d'arrivée et de départ des navires. Ces données sont nécessaires à la mise en œuvre du nouveau régime d'inspection.

Ces données sont renseignées par les capitaines de navire, leurs représentants ou directement par les capitaineries et sont transmises par voie électronique au système national Trafic 2000, relié au système communautaire SAFESEANET. Ces données permettent, une fois exploitées par THETIS¹¹¹, de déterminer le profil de risque des navires et de sélectionner les navires à inspecter. Ces inspections ne peuvent être conduites que par des inspecteurs formés et hautement qualifiés. Ce sont les inspecteurs de la sécurité des navires des centres de sécurité des navires des Directions interrégionales de la mer qui effectuent ces inspections¹¹². En pratique, un navire arrive à Marseille, les inspecteurs du Centre de Sécurité Maritime se connectent sur le site du port de Marseille, ainsi que sur la base de données THETIS et peuvent alors consulter le profilage du navire, à savoir si le navire a été déjà inspecté ainsi que la période, si le pavillon est recensé sur une liste noire, et forts de ces éléments procéder à l'inspection. Si l'inspection ne révèle aucune anomalie, le navire reprend sa route et les inspecteurs téléchargent le procès-verbal de leur visite dans la base de données THETIS, qui sera alors consultable par l'ensemble des ports.

27-La « Clause des conditions pas plus favorables »-En 1981, l'OMI a instauré la mise en place du contrôle par l'Etat du Port, ainsi un Etat qui a ratifié telle ou telle convention internationale de l'OMI ou de l'OIT peut inspecter dans ses ports tous les navires étrangers même s'ils battent pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié ces conventions¹¹³.

¹¹¹ Les inspections de sécurité des navires faisant escale dans les ports des États membres sont suivies grâce à un système d'information dénommé THETIS (The Hybrid European Targeting and Inspection System), hébergé par l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA).

¹¹² « *Contrôle des navires étrangers par l'Etat du port* », MER ET LITTORAL, MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE, 7 juin 2012, mis à jour le 12 février 2013, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Contrôle-des-navires-etranagers-par.html>

¹¹³ En 1981, l'OMI a introduit le principe selon lequel les gouvernements contractants doivent prendre les dispositions nécessaires afin de s'assurer que les navires faisant escale dans leurs ports et non parties à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) satisfassent à un niveau de normes qui ne soit pas inférieur à celui stipulé dans cette Convention. Ce principe a été transcrit dans toutes les législations maritimes internationales ultérieures, qui ont donc instauré l'exigence de conformité avec les normes internationales pour les navires de commerce international, que l'Etat du pavillon ait ratifié ou non la Convention concernée. Ce point constitue la base juridique du Contrôle par l'Etat

Il s'agit de « la clause des conditions pas plus favorables ». C'est dans les obligations générales de la CTM, que l'on retrouve l'article V.7 au terme duquel ; *“Tout Membre s'acquitte des responsabilités contractées aux termes de la présente convention en faisant en sorte que les navires battant le pavillon de tout Etat ne l'ayant pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon de tout Etat l'ayant ratifiée* ». Cela signifie qu'un navire battant pavillon d'un Etat non partie à cette Convention, fera l'objet des mêmes points de contrôles que les navires faisant partie d'un Etat ayant ratifié la Convention. Cette clause permet une protection efficace contre la concurrence des navires inférieurs aux normes qui pourront être immobilisés, s'ils ne répondent pas aux dispositions de la CTM. Les États ayant ratifié la convention ne sont donc pas être pénalisés par rapport à ceux qui ne l'ont pas ratifiée.

28-Navires concernés par le contrôle en pratique-On remarque plus de contrôles par les inspecteurs de sécurité des navires, sur les navires commerciaux plutôt que sur les navires de plaisance. D'ailleurs, l'ITF, à laquelle adhèrent la CGT et la CFDT, se spécialise dans le contrôle des navires de commerce, mais pas dans celui des navires de passagers. *« On ne visite pas les bateaux de croisière, témoigne ainsi Laure Talonneau, inspecteur à l'ITF. On ne monte à bord que si on a une plainte, sinon c'est impossible de contrôler 1 000 membres d'équipage avec des temps d'escale aussi courts »*¹¹⁴. Quant au navire de Grande Plaisance, ils sont susceptibles d'être contrôlés au regard de la CTM¹¹⁵, puisque certains font plus de 500 tonnes et naviguent à l'international. Même s'ils sont pour l'instant épargnés, ces armateurs devront faire attention car les syndicats de gens de mer sont également compétents pour se saisir des contrôles et les dénoncer aux autorités compétentes. C'est pourquoi, les brokers et autres professionnels du yacht management sont fermement décidés à prendre en considération les questions sociales, organiser le refit, et procéder aux ajustements nécessaires¹¹⁶.

du port tel qu'il est actuellement effectué,

<http://eescopinions.eesc.europa.eu/eescopiniondocument.aspx?language=FR&docnr=1004&year=1994>

¹¹⁴ BARBIER (M.), « *Costa Concordia : derrière le luxe, la galère des marins de croisière* », 24 janvier 2012, site : l'humanité.fr, <http://www.humanite.fr/societe/costa-concordia-derriere-le-luxe-la-galere-des-marins-de-croisiere-488464>

¹¹⁵ LECLERC (M.), « *Les droits sociaux potentiellement conférés aux équipages de yachts par la loi n°2013-619 du 16 juillet 2013* », Revue de Droit des Transports n°4, Octobre 2013.

¹¹⁶ D'ailleurs, les nombreuses obligations et contraintes dont les propriétaires de ces unités font l'objet, entre TVA et Convention du Travail Maritime, va peut être réduire l'emploi dans le secteur. Il s'agit d'un effet collatéral de la Convention et du Contrôle qu'il faut prendre en compte.

§2/ Les menaces d'immobilisation et de représailles

Le sérieux des armements français est reconnu. Le pavillon français est classé comme pavillon à haute performance sur la liste blanche du memorandum d'entente de Paris, et remplit toutes les conditions qui permettent aux navires français de pouvoir prétendre à être classés navires à faible risque. Le pavillon français vient également d'entrer dans le cercle très restreint des pavillons bénéficiant du label « Quality Ship 21th Century » attribué par l'US Coast Gard. Théoriquement, les navires français devraient donc être à l'abri de toute menace d'immobilisation.

Le nouveau régime renforce également la capacité de l'Union européenne à exclure de son espace maritime les navires sous normes. Le refus d'accès pour détentions multiples est étendu à tous types de navires dont les pavillons appartiennent aux listes noires ou grises du Paris MoU. Enfin, il est prévu des interdictions temporaires ou permanentes pour les navires ne respectant pas les règlements. Ces décisions sont graves et lourdes de conséquences. En effet, la situation peut créer une tension diplomatique pour tout Etat du pavillon, qui ne l'accepterait pas ou parce qu'il est lié à la compagnie maritime dont le navire est immobilisé et verbalisé. Dès lors, les inspecteurs doivent être sensibles à cet aspect à double tranchant. S'il s'agit d'un pays non signataire, les ISN ne vont pas immobiliser de suite, ils attendent de ficeler un rapport d'inspection irréprochable et parfaitement dans le champ de la Convention du Travail Maritime. Même s'il existe dans la CTM la condition du « pas plus favorable », il s'agit d'une disposition générique qui se retrouve dans les autres conventions sur la sécurité maritime.

CONCLUSION DE LA PARTIE I

Tout d'abord, si la France a correctement réalisé son devoir de transposition de la Convention du Travail Maritime, nous constatons après énoncé des dites normes, un filet législatif et réglementaire tentaculaire, dans lequel il n'est pas simple de s'y retrouver. Dans tous les cas, en cas de doute, il faut se référer à la norme majeure, la CTM elle-même.

Ensuite, le système de certification engendre une régulation généralisée du transport maritime avec des points de contrôle dans chaque port, rendant ainsi la navigation naturellement plus sûre, mais également plus lisible au travers des bases de données informatiques. Tous les navires doivent être identifiés et inspectés. Ce contrôle sur les flottes et sur les pavillons est juridiquement fondée et justifiable, pourtant le droit doit traduire des réalités économiques. C'est la raison pour laquelle le droit maritime est issu de la *lex mercatoria*. La protection des droits sociaux des gens de mer vient bousculer cette émancipation des règles communes. Elle impose au secteur du transport maritime le respect des droits de l'homme et dans le même temps instrumentalise ces derniers pour résoudre le problème d'un dumping social qui fausse la concurrence.

Enfin, les réactions aux contrôles trop poussés, aux conséquences financièrement problématiques pour les compagnies maritimes indécrites, ne se feront sans doute pas attendre. C'est la raison pour laquelle, les inspecteurs chargés du contrôle en France doivent être vigilants à toujours garder une image forte de protection des droits sociaux pour ne pas être considérés comme acteurs du protectionnisme et risquer des représailles contre les navires français.

PARTIE II/ LE CONTROLE COMME OUTIL DE REGULATION DE LA CONCURRENCE

Si l'évidence du contrôle pour le bien-être des équipages n'est pas remise en question, il faudra tout de même se poser la question de savoir si le résultat d'une régulation de la concurrence ne sera pas atteint avant celui de la protection des droits sociaux. En effet, alors même que l'on observe que les protocoles de contrôle sont extrêmement développés, la plupart des textes, restent très évasifs sur le mécanisme de traitement des plaintes et les délais subséquents au profit des gens de mer lésés. Nous étudierons d'abord la pratique du contrôle (Chapitre I), puis la relation entre le contrôle et la compétitivité (Chapitre II).

Chapitre I / La pratique du contrôle : un processus d'inspection contraignant

La pratique du contrôle des navires sur le volet social de leur navigabilité doit être rigoureuse afin de protéger les conditions de vie des gens de mer et de prévenir les abandons d'équipages. A ce titre, il convient de voir en détails le protocole de contrôle (Section I), avant d'analyser les préconisations et les bonnes pratiques selon l'Organisation Internationale du Travail (Section II).

Section I/ Le protocole de contrôle

L'OIT a établi deux directives afin d'aider les administrations à exercer correctement leurs responsabilités dans le cadre de la certification et du contrôle par l'Etat du port. Ces directives n'ont pas un caractère obligatoire, il s'agit seulement de conseils pratiques complémentaires pour une bonne mise en œuvre de la Convention. La France, dans le cadre de l'exécution stricte des procédures de contrôles suggérées par l'Union Européenne, va appliquer un contrôle complet, sur un ensemble de points proposés par les directives de l'OIT. La graduation du contrôle par l'Etat du port sera abordée dans le (§1), avant de voir quels en seront ses effets (§2).

§1/ La graduation du contrôle par l'Etat du port

La pratique du contrôle est régie par la Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port, reprise en France par la Division 150 de 2010. La pratique du contrôle est étroitement liée au profil du navire, c'est un fait. Elle se distingue en ce sens par des niveaux restrictifs, alors même que la base de points de contrôle est pour sa part constante. Le rapport de contrôle du CSN peut alors aboutir à créer un dommage dont les armateurs sont fondés à demander réparation. Nous verrons succinctement la préparation et les niveaux de contrôle (A), ainsi que les méthodes de contrôle (B).

A/ La préparation et les niveaux du contrôle

29-Modalités et report des inspections- Les Etats membres ont des obligations annuelles en matière d'inspection des navires¹¹⁷. Les inspections sont classées selon deux catégories de priorité ; navires de priorité I pour lesquels l'inspection est obligatoire et navires de priorité II pour lesquels l'inspection est facultative. Tout Etat membre est tenu d'inspecter tous les navires de priorité I et un pourcentage donné du nombre total de navires fréquent les ports de la Communauté. Sont considérés comme prioritaires pour les inspections, les navires qui ne font escale ou ne mouillent que très rarement dans les ports de la Communauté. L'inspection d'un navire de « priorité I » peut être reportée, si celle-ci peut être réalisée lors de l'escale suivante dans le même Etat membre ou bien dans un autre port d'escale de la Communauté dans un délai de 15 jours¹¹⁸. Des circonstances exceptionnelles telles que des risques pour la sécurité des inspecteurs, des navires et de son équipage peuvent justifier qu'une inspection ne soit pas réalisée.

30-Echelonnement du contrôle selon les profils de risque attribués aux navires-Le profil de risque attribué à un navire qui fait escale ou mouillage dans un port est déterminé par des paramètres tels que le type et l'âge du navire, l'Etat du pavillon, le respect des normes par la compagnie c'est-à-dire la performance de la compagnie, ou encore, le nombre d'anomalies ou d'immobilisations récentes¹¹⁹.

¹¹⁷ Article 5 de la Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port

¹¹⁸ Article 8 de la Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port

¹¹⁹ Article 10 de la Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port

L'autorité compétente décide, sur base du profil de risque d'un navire, si celui-ci doit être ou non inspecté. La directive 2009/16/CE prévoit trois types d'inspections¹²⁰ :

- L'inspection initiale au cours de laquelle l'autorité compétente doit vérifier la présence à bord des certificats et documents nécessaires, l'état général du navire ainsi que de la mise en conformité suite à des anomalies détectées lors d'une inspection antérieure;
- L'inspection détaillée lorsque les résultats de l'inspection initiale montrent que l'état du navire, son équipement ou son équipage ne sont pas conformes à une convention en la matière;
- L'inspection renforcée dans les cas de navires ayant un profil de risque élevé ou de navires de passagers, vraquiers, pétroliers ou encore navires citernes de plus de 12 ans d'âge.

L'OIT est venue préciser les méthodes de contrôles pour une meilleure compréhension et harmonisation d'application de ces mesures par les Etats.

B/ Les méthodes de contrôle

31-Montée à bord du navire et examen des documents¹²¹-Il s'agit d'un examen qui concerne uniquement les navires battant le pavillon d'un Etat pour lequel la CTM est en vigueur. Pour tous les autres cas, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut décider d'emblée de procéder à une inspection plus approfondie. Dans un premier temps, l'agent chargé du contrôle va effectuer la montée à bord du navire. Il devra alors présenter sa pièce d'identité au capitaine ou à l'officier de permanence si ce dernier la lui réclame. Une fois à bord, l'agent observera l'entretien et la gestion du navire et relèvera tout élément laissant supposer que les conditions de travail et de vie à bord ne sont pas conformes aux prescriptions de la Convention. Dans un deuxième temps, l'agent procédera à l'examen des documents ; à savoir le certificat de travail maritime et la DCTM Partie I et Partie II qui devront être valides et complets. S'il s'avère que les documents ne sont pas complets, l'agent en charge du contrôle peut décider de mener directement une inspection plus approfondie. Dans un troisième temps, il devra déterminer s'il y a de solides raisons de croire que les conditions ne sont pas conformes aux prescriptions. Cela peut provenir du certificat de travail maritime ou de la DCTM du navire, ou encore des documents mentionnés dans le certificat ou la DCTM.

¹²⁰ Article 13 et 14 de la Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port

¹²¹ Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port-CTM, 2006, format PDF :

http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_106169.pdf

Le certificat et la DCTM font présumer de la conformité du navire avec les prescriptions nationales donnant effet à la CTM. Toutefois, il s'agit d'une présomption simple et, si les éléments que contiennent ces documents laissent à penser que le navire ne serait pas en conformité avec les prescriptions de la convention en matière de travail et de vie des gens de mer à bord, l'agent devra envisager les mesures à prendre. Celles qui sont envisageables sont les suivantes :

- Vérifier, en analysant les équivalences et les exemptions et dérogations autorisées qui figurent dans la partie I de la DCTM, qu'il y a vraiment un cas de non-conformité. Si tel n'était pas le cas à la vue de ces nouveaux éléments, il n'y a alors pas lieu de prendre d'autres mesures.
- Si la partie I de la DCTM donne à penser qu'il pourrait y avoir non-conformité, l'agent devra établir si cela est réellement le cas à bord. Si ce n'est pas le cas, aucune suite n'est à donner.
- Si la non-conformité est avérée, l'agent en charge du contrôle devra en discuter avec le capitaine et si nécessaire avec un représentant du pavillon qui pourra apporter des éléments complémentaires.
- Si après l'examen attentif de ces nouveaux éléments l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port estime qu'une ou plusieurs prescriptions ne sont pas respectées à bord, il déterminera si une inspection plus approfondie est nécessaire.

Des doutes quant à la bonne application de la CTM peuvent aussi découler des impressions générales ou des observations visuelles notées à bord, ou encore au cours de l'enquête relative à une plainte.

32-L'intuition de l'inspecteur-A ce stade, lorsqu'il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait passer directement à l'étape 5. Par contre, s'il n'y a pas de solides raisons, dans ce cas-là, il n'y a pas lieu d'entreprendre une inspection plus approfondie, mais il faudra s'assurer que le navire n'a pas changé de pavillon dans l'optique d'échapper à l'application de la convention (étape 4). S'il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon pour échapper à l'obligation de se conformer à la CTM, l'agent pourra décider d'entreprendre une inspection plus approfondie. Il faut qu'il existe cette fois des « *motifs raisonnables* », et non de « *solides raisons* », de croire que l'objectif du changement de pavillon était d'échapper aux obligations dues à la Convention.

Il n'existe aucune définition de l'expression « *motifs raisonnables* », il s'agit d'un degré moindre de certitude que celle de « *solides raisons* » et donc plus facile à établir.

Pour prouver sa bonne foi, le représentant de l'armateur peut fournir à l'inspecteur des raisons légitimes du changement de pavillon et s'il n'existe pas de motifs raisonnables, il n'y aura pas d'inspection approfondie. Dans le cas contraire, l'inspecteur de la sécurité des navires peut décider ou non de faire une inspection plus approfondie (étape 5). S'il considère qu'une inspection approfondie est nécessaire, cela signifie que ce dernier, estime que les conditions de travail et de vie à bord présentent un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou encore, s'il estime qu'il y a un manquement qui constitue une infraction grave aux prescriptions de la Convention. Le capitaine devra être informé aussi rapidement que possible qu'une inspection approfondie a été décidée. L'inspection plus approfondie peut s'avérer moins complète que celle menée par l'Etat du pavillon. De fait, l'agent en charge du contrôle pourra sélectionner plusieurs des 14 domaines soumis à des prescriptions pour les examiner de plus près. Par ce biais, il s'assurera que les organismes de contrôle de l'Etat du pavillon ont bien fait leur travail et que l'armateur a pris les mesures nécessaires pour assurer la conformité du navire à la convention. En fonction des résultats, l'agent en charge du contrôle pourra mettre fin à l'inspection plus approfondie, ou l'étendre à d'autres domaines, voire à tous les domaines.

§2/ Les effets du contrôle : faire cesser le trouble avec mesure

La Commission européenne publie et met à jour une base de données des inspections ainsi qu'une liste des compagnies dont le respect des normes est faible ou très faible. Cet affichage est une menace pour la crédibilité et la notoriété de la compagnie auquel les armateurs ne sont pas indifférents. C'est pourquoi le contrôle doit être mesuré afin d'éviter tout risque d'abus (A), même si des mesures de détentions sont envisageables et, existantes (B).

A/ La gestion du risque d'abus dans le choix de l'intensité du contrôle

33-Refus d'accès au port et modération-Les Etats membres doivent refuser l'accès à leurs ports des navires qui battent pavillon figurent sur les listes noires et grises¹²² adoptées conformément au memorandum de Paris et qui ont été immobilisés ou interdit d'exploitation en vertu de la directive 1999/35/CE plus de deux fois au cours des trente-six derniers mois pour les navires qui battent un pavillon de la liste noire et plus de deux fois au cours des vingt-quatre derniers mois pour les navires qui battent un pavillon de la liste grise dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du memorandum d'entente de Paris. De manière plus modérée, le navire sera accepté et inspecté et, si une anomalie constatée est de nature à entraîner un risque pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'autorité compétente de l'État du port doit s'assurer que le navire est immobilisé ou que son exploitation est arrêtée. Les autorités compétentes sont chargées de veiller à ce qu'une anomalie ayant été confirmée ou révélée lors d'une inspection soit résolue conformément aux conventions en la matière¹²³.

34-Immobilisation et droit de recours-C'est la directive 2013/54 du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime qui autorise l'immobilisation d'un bateau au port en cas d'infraction¹²⁴ et détaille les procédures de plaintes à bord, le système devant garantir la confidentialité des dépositions. Toutefois, un droit de recours contre la décision de l'autorité compétente est accordé au propriétaire ou à l'exploitant du navire ou à son représentant dans l'État membre¹²⁵. Il ne suspend ni l'immobilisation, ni le refus d'accès. Le refus d'accès aux ports ou mouillages d'un État membre n'est levé que lorsque le propriétaire ou l'exploitant est en mesure de prouver à l'autorité compétente que le navire est conforme aux conventions.

¹²² Article 16 de la Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port

¹²³ Article 19 de la Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port

¹²⁴ Egalement l'article 19 (2) de DIRECTIVE 2009/16/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port

¹²⁵ Article 20 de la Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port

En vertu de la norme A5.2.1, paragraphe 8, les agents chargés du contrôle par l'Etat du port doivent avoir à l'esprit qu'ils doivent éviter, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire et verser des dommages et intérêts pour toute perte ou tout préjudice subi s'il est établi qu'un navire a été indûment immobilisé ou retardé. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant, mais cette obligation de moyen mise à la charge de l'Etat du port n'en demeure pas moins un risque juridique qui pourrait conduire à adopter une attitude prudente dans l'exercice du contrôle tant dans son intensité que dans sa périodicité. En effet, selon l'article 11 de la directive 2009/16 concernant la fréquence des inspections repris en France par l'article 150-1.11 de la Division 150, il est indiqué que :

« - *Les navires faisant escale dans des ports ou mouillages dans la Communauté sont soumis à des inspections périodiques ou à des inspections supplémentaires dans les conditions suivantes:*

1. *a) les navires sont soumis à des inspections périodiques à des intervalles déterminés à l'avance en fonction de leur profil de risque conformément à l'annexe I, partie I. L'intervalle entre les inspections périodiques de navires s'accroît à mesure que le risque diminue. En ce qui concerne les navires à risque élevé, cet intervalle n'excède pas six mois;*
2. *b) les navires sont soumis à des inspections supplémentaires quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique, dans les conditions suivantes: l'autorité compétente veille à ce que les navires auxquels s'appliquent les facteurs prépondérants énumérés à l'annexe I, partie II, point 2.A, soient inspectés, les navires auxquels s'appliquent les facteurs imprévus énumérés à l'annexe I, partie II, point 2.B, peuvent être inspectés. La décision de procéder à une telle inspection supplémentaire est laissée au jugement professionnel de l'autorité compétente ».*

L'évaluation du potentiel à risque du navire de même que la menace de récidive et l'intensité choisie du contrôle, doivent faire l'objet d'une réflexion et d'une justification minutieuse par les autorités avant toute action.

Toutefois cela n'a pas empêché certains pays de faire d'ores et déjà des exemples.

B/ Les cas de détentions de navires

Depuis le 16 octobre 2013 et l'entrée en vigueur de la Convention, le 20 août 2013 pour les trente premiers pays signataires, 7 des 68 navires détenus l'ont été à cause de la CTM dans la zone contrôle par le MOU de Paris. Durant le premier mois d'application de cette nouvelle réglementation ; 3 navires ont été détenus en Espagne, 2 au Canada et 1 en Russie et au Danemark. Ces navires battaient pavillon panaméen, libérien, chypriote, tanzanien et néerlandais. Sur les 4 260 déficiences totales enregistrées, 494, soit 11,5%, étaient liées à l'application de la CTM¹²⁶.

35-Cas du Danemark-Seulement un mois après l'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime, le Danemark a été le premier pays à détenir un navire en raison d'un défaut à la Convention. Par soucis d'exemplarité dans l'application de la convention, le 5 septembre 2013, le navire offshore Atlantic Carrier, battant pavillon du Panama, a été détenu 24 heures dans le port danois d'Esbjerg. L'inspection au titre de l'état du port a constaté l'absence de contrat de travail pour l'équipage. Une situation courante dans la marine marchande où les contrats de travail ne sont pas systématiquement écrits et encore moins à bord des navires. L'armement a rapidement corrigé cette absence et le navire a pu reprendre la route¹²⁷. Le 9 mars 2014, c'est également le navire Mermaid, battant pavillon grec, qui a été détenu par les autorités danoises, dans le port d'Aabenraa. La déficience était due, comme précédemment, à l'absence de contrats de travail de certains marins se trouvant à bord.

36-Cas du Canada-Le Canada est un pays également exemplaire dans la mise en œuvre du contrôle des navires, puisqu'il a le 24 octobre 2013, immobilisé le navire MV Kouyou, battant pavillon Panaméen, en raison d'une dette de l'armateur, correspondant à plus de 30.000 dollars d'arriérés de salaire. Cette mesure conservatoire s'est révélée être tellement convaincante que dès le lendemain soir, tous les arrérages de salaire étaient versés¹²⁸.

¹²⁶ « Droits sociaux des marins : sept navires détenus pour le premier mois d'application de la MLC 2006 », 16/10/2013, <http://www.lemarin.fr/articles/detail/items/droits-sociaux-des-marins-7-navires-detenus-pour-le-premier-mois-dapplication-de-la-mlc-2006.html>

¹²⁷ « Une première détention de navire au titre de la convention MLC », 10/09/2013,

<http://www.meretmarine.com/fr/content/une-premiere-detention-de-navire-au-titre-de-la-convention-mlc>

¹²⁸ « Transports Canada lève l'ordre de détention d'un navire étranger dans le Port de Québec », 10/28/2013, <http://www.unifor.org/fr/transports-canada-leve-lordre-de-detention-dun-navire-etrange-dans-le-port-de-quebec>

37-Cas de l'Angleterre-Le 23 avril 2014, c'est le navire Munzur, de pavillon panaméen qui a été détenu par les agents du port britannique pour quatorze déficiences ; dont plus de 35.000\$ de salaires impayés¹²⁹, douze marins de cinq nationalités différentes étaient payés en dessus du minimum préconisé par l'OIT, soit 400 dollars par mois, le navire ne disposait pas d'eau chaude au moment de l'arrestation, pas de machine à laver, des draps de lit sales, peu de fruits frais, une installation électrique dangereuse, des alarmes incendie manquantes etc.

38-Aucune immobilisation en France recensée à ce jour-Si la Convention est entrée en vigueur le 28 février 2014, depuis cette date aucun navire n'a été détenu pour non-conformité à la CTM dans le cadre du MOU de Paris. Pour M. HEYRAUD, Adjoint CSN PACA Corse, la mise en œuvre de la CTM par la France se fait progressivement, s'agissant des navires français, certains navires ont encore un certificat provisoire et les points nécessitant des adaptations devront être corrigés rapidement afin que le navire ne soit pas immobilisé par la France ou par les pays riverains, comme l'Espagne, pour qui la convention est en vigueur depuis le 4 février 2011. Pour ce qui est de l'Italie, la convention ne sera en vigueur qu'en novembre 2014, les armateurs sont donc, de ce côté-là de la Méditerranée, un peu plus tranquilles.

L'intérêt de ces exemples réside également dans le fait qu'ils évoquent les infractions qui pourraient être relevées sur les navires. L'OIT a envisagé toutefois un nombre de paramètres beaucoup plus important.

¹²⁹ Bartlett (C.), « *Turkish vessel Munzur to be arrested over MLC violation* », 23 avril 2014, <http://www.seatrade-global.com/news/europe/turkish-vessel-munzur-to-be-arrested-over-mlc-violations.html>

Section II/ Les préconisations et les bonnes pratiques selon l'OIT

L'OIT considère avec pragmatisme que l'inspection du travail maritime peut se diviser en deux parties : la première concerne les aspects matériels comme le logement et l'alimentation des gens de mer, la seconde porte sur d'autres éléments du travail décent ou sur des aspects humains ou professionnels tels que le versement des salaires, les contrats d'engagement maritime, l'âge minimum, le certificat médical et les heures de travail ou de repos. Pour faire correctement son travail, un inspecteur devra probablement employer différentes méthodes, notamment l'examen des documents, l'inspection visuelle, les discussions d'ordre générale et privé avec les gens de mer. L'article 3.2 des directives pour les inspections des Etats du pavillon¹³⁰ détaille les prescriptions de la CTM exigeant une inspection et le cas échéant une certification. Les directives pour les inspections des Etats du pavillon concerne d'une part les aspects matériels du navire (§1), et d'autre part, les aspects humains du travail à bord (§2).

§1/ Les Directives concernant l'inspection des aspects matériels du navire

39-Le Logement et les loisirs¹³¹-Tout navire doit respecter les normes minimales de la CTM ; on doit trouver à bord des installations décentes pour le logement et les loisirs¹³² afin de promouvoir leur santé et leur bien-être. Les logements doivent être conformes aux prescriptions nationales d'application de la CTM^{133, 134}.

¹³⁰ Directives pour les inspections des Etats du pavillon-CTM, 2006, format PDF, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_106157.pdf

¹³¹ Règle 3.1- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

¹³² Principe directeur B3.1.11 (2) de la CTM : une bibliothèque et des moyens nécessaires pour lire et pour écrire et, si possible, de jeu.

¹³³ Article 215.4 de l'arrêté du 23 janvier 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (modification de la division 215 « Habitabilité » du règlement annexé)

« 1. L'emplacement, les moyens d'accès, la construction et la disposition du logement des gens de mer doivent être tels qu'ils assurent une sécurité suffisante, une protection contre les intempéries et la mer ainsi qu'un isolement contre la chaleur et le froid, la condensation, le bruit, les vibrations et les odeurs ou émanations des autres parties du navire.

2. Dans tous les locaux destinés au logement des gens de mer, la hauteur de l'espace libre doit être suffisante et ne doit pas être inférieure à 203 centimètres [...].

3. Les tuyautages de vapeur desservant les treuils et appareils similaires et les tuyautages des fluides réchauffés sous pression autres que ceux des circuits sanitaires ou de climatisation ne doivent pas passer par le logement de l'équipage, ni, chaque fois que cela est techniquement possible, par les coursives conduisant à ce logement. Si, dans ce dernier cas, il n'en est pas ainsi, ces tuyautages doivent être convenablement calorifugés.

4. Tous les navires doivent disposer de bureaux séparés ou d'un bureau commun au navire pour le service du pont et pour celui des machines. L'autorité compétente (société de classification ou administration), après avis de la commission d'étude compétente, peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 (MLC A.3.1.4).

5. Les logements doivent être bien éclairés et des dispositifs suffisants doivent être prévus pour l'écoulement des eaux (MLC A.3.1.6.g) ».

¹³⁴ Règle 3.1 (2) de la CTM « Les prescriptions du code mettant en œuvre la présente règle qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la

Le capitaine ou une personne désignée inspecte fréquemment les logements et lieux de vie des gens de mer et consigne les résultats de chaque inspection par écrit et les tient à disposition pour consultation. Les inspecteurs devront s'assurer après inspection visuelle des logements et installations, que le rôle d'équipage est en adéquation avec le nombre de cabines et couchages.

Observations : Cette disposition ne manque pas de faire trembler les armateurs, car elle impose dans certaines circonstances, un refit partiel du navire, ce qui est extrêmement onéreux.

40-L'alimentation et le service de table¹³⁵-La nourriture et l'eau potable doivent être suffisantes en qualité, valeur nutritive et quantité compte tenu des habitudes et pratiques religieuses des gens de mer à bord. La nourriture est gratuite pendant la durée de l'engagement. Les employés de cuisine doivent être formés et qualifiés, et âgés d'au moins 18 ans. Une inspection doit être menée par le capitaine ou la personne désignée dans les locaux utilisés pour la nourriture, l'eau et la préparation des repas. Les vérifications portent donc sur l'âge des cuisiniers, leur formation et qualifications. Les lieux de cuisine doivent être contrôlés, ainsi que les aliments servis aux gens de mer.

Observations : Une diététique saine est un gage de bien-être et ce point doit être naturellement privilégié.

Il convient, dès à présent, de distinguer l'inspection qui porte cette fois sur tout ce qui gravite autour de l'humain en relation avec son travail.

présente convention pour le Membre concerné. Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la convention (no 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la convention (no 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique du Membre concerné. Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent ».

¹³⁵ Règle 3.2- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

§2/ Les Directives concernant l'inspection des aspects humains du travail à bord

41-L'âge minimum¹³⁶-L'âge minimum requis pour travailler à bord est 16 ans. Le personnel dont l'âge est compris entre 16 et 18 ans est soumis à des restrictions spécifiques. En effet, ces derniers ne peuvent exercer une fonction qui pourrait compromettre leur santé ou leur sécurité. De plus, le travail de nuit leur est interdit sauf s'ils disposent d'une dérogation pour un programme de formation. Le rôle des ISN sera donc de contrôler l'âge des membres de l'équipage, avec une attention toute particulière portée aux tâches effectuées par les 16-18 ans.

42-Le certificat médical¹³⁷-Il faut un certificat médical pour travailler à bord. Celui-ci attestera que le marin est médicalement apte à travailler à bord. Le certificat doit être à minima en anglais, et en cours de validité. Sa validité est limitée à 2 ans pour un marin de moins de 18 ans, et un an pour ceux de plus de 18 ans. Le certificat attestant de la perception des couleurs est quant à lui valide pour 6 ans. Ici, les inspecteurs devront contrôler les documents et leur validité, mais aussi s'assurer que les missions remplies par les marins ne contreviendraient pas à leurs restrictions médicales. De plus, ils doivent vérifier que les certificats soient en anglais et qu'ils aient été délivrés par un médecin dûment qualifié.

Observations : Il conviendra de se demander quels sont les certificats acceptables pour les inspecteurs et ce que recouvre la terminologie « médecin dûment qualifié ». Il ne serait d'ailleurs pas inopportun de proposer les services d'une visite médicale sur navire avec un médecin du port.

43-La Formation et les qualifications¹³⁸-Les gens de mer doivent avoir suivi une formation, et être titulaire d'un certificat de capacité. Ils doivent avoir suivi avec succès une formation de sécurité individuelle à bord des navires. L'inspection à bord devra viser les documents relatifs aux effectifs minima de sécurité, s'assurer que le personnel est suffisamment qualifié et compétent pour les tâches qu'il doit effectuer, contrôler un exemplaire des supports de formation, mais aussi interroger un nombre représentatif de gens de mer pour s'assurer que la formation a bien été acquise.

¹³⁶ Règle 1.1- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

¹³⁷ Règle 1.2- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

¹³⁸ Règle 1.3- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

Observations : *Cette disposition semble à première vue, tout à fait réaliste. Il pourrait tout à fait être demandé que le capitaine conserve une copie des attestations de capacité de chaque membre de son équipage pendant la traversée. Toutefois, on voit mal comment l'inspecteur pourrait décemment mener une sorte de contrôle oral des connaissances, et le plus souvent dans une langue étrangère.*

44-Le recrutement et placement¹³⁹-Le service privé de recrutement doit être agréé, certifié ou réglementé conformément aux dispositions de la CTM. Les gens de mer ne doivent rien avoir à payer en contrepartie. Le contrôle de la bonne application de cette règle passe par la vérification des sites web nationaux de l'autorité compétente concernant l'agrément des services de recrutement et placement des gens de mer, mais aussi par le contrôle des documents ou autres informations qui puissent permettre à l'inspecteur de s'assurer des points suivants : engagement direct, recrutement par l'intermédiaire d'un service public, recrutement par l'intermédiaire d'un service privé, recrutement par l'intermédiaire d'un service situé dans un pays qui n'a pas ratifié la convention. Il faudra aussi s'assurer, en interrogeant le personnel, que le service de recrutement ne tient pas de liste noire, qui empêche les marins de retrouver un poste sur un autre bateau en cas de toute forme de contestation.

Observations : *Les sociétés de manning sont en particulièrement réglementées en France. Elles doivent faire l'objet d'une déclaration en préfecture et les droits des gens de mer mis à disposition sont particulièrement encadrés. Le lien juridique qui doit lier la société à son personnel offre la faculté d'une action transversale à son encontre dans l'hypothèse du constat d'une infraction. Il est opportun de s'interroger sur la responsabilité du pré-contrôle par les agences de manning des conditions de travail de ses personnels. En outre, il faudra s'assurer que ces mêmes sociétés prennent les dispositions nécessaires à l'enregistrement des gens de mer au Pôle Emploi.*

45-Le Contrat d'engagement maritime¹⁴⁰-Chaque marin doit être en possession d'un exemplaire de son contrat d'engagement maritime¹⁴¹. S'il existe une convention collective, elle doit être tenue à disposition à bord, ainsi que sa traduction en anglais.

¹³⁹ Règle 1.4- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

¹⁴⁰ Règle 2.1- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

¹⁴¹ Ce contrat est défini par l'article L. 5542-1 du Code des transports en ces termes : « tout contrat de travail, aussi appelé engagement maritime, conclu entre un marin et un armateur ou un autre employeur, ayant pour objet un service à

La bonne application de cette règle nécessite l'existence d'un exemplaire du contrat et de tout accord collectif à bord. Le personnel pourra être interrogé en privé afin d'avoir la confirmation qu'ils ont pu être assisté lors de la signature de leur contrat.

46-Les salaires¹⁴²-Les gens de mer doivent être rétribués à des intervalles n'excédant pas un mois conformément à leur engagement. Ils ont un relevé mensuel indiquant leur salaire¹⁴³ et les retenues autorisées seulement par eux. Les frais de services prélevés pour les envois de fonds ou les virements doivent être d'un montant raisonnable et le taux de change appliqué. Il faudra vérifier la bonne périodicité des salaires, ainsi que les documents sur lesquels figurent les taux de change. Un interrogatoire en privé d'un nombre significatif de marin pourra s'avérer, ici aussi, utile.

Observations : *Cette condition est fondamentale. La réalité montre que l'abandon des navires à quai, ainsi que des équipages, résulte le plus souvent d'une exaspération des gens de mer non payés depuis trop longtemps et qui refusent d'appareiller. L'inspection visant à constater le paiement régulier des salaires devrait être renouvelée aussi souvent que possible. La marge de résistance des employés impayés pendant près de 4 mois étant mince, l'Etat du port s'expose au risque de devoir prendre en charge le rapatriement des marins abandonnés et sans argent. Toutefois, désormais le risque est moindre puisque les armateurs doivent assurer la fourniture d'un dispositif de garantie financière rapide et efficace en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon¹⁴⁴. Ce nouvel amendement à la CTM entrera en vigueur au début de l'année 2017¹⁴⁵.*

accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime, est conclu pour une durée indéterminée, pour une durée déterminée ou pour un voyage ».

¹⁴² Règle 2.2- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

¹⁴³ Le salaire minimum interprofessionnel de croissance (SMIC) est applicable aux marins. Le taux fixé au 1^{er} janvier 2014 à 9,53 euros brut par heure. L'indemnité de nourriture s'ajoute au SMIC.

¹⁴⁴ Amendements au code concernant la règle 2.5– Rapatriement de la MLC, 2006 (et annexes) : nouvelle Norme A2.5.2 – Garantie financière, LES AMENDEMENTS DE 2014 À LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006, APPROUVÉS PAR LA CONFÉRENCE À SA CENT TROISIÈME SESSION, GENÈVE, 11 JUIN 2014, format PDF : http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_248906.pdf

¹⁴⁵ « L'Organisation internationale du Travail soutient massivement la nouvelle loi internationale qui protège les marins abandonnés et fourni une garantie financière en cas de décès ou d'invalidité de longue durée des gens de mer », 11 juin 2014, site de l'OIT.

47-La durée du travail ou du repos¹⁴⁶⁻¹⁴⁷ Le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser 14 heures par période de 24 heures et 72 heures par période de sept jours. Quant au nombre minimal d'heures de repos, il ne doit pas être inférieur à 10h par périodes de 24h et à 77h par période de 7 jours. La convention du travail maritime mentionne également, la journée de 8 heures, le repos hebdomadaire, et les jours fériés. Un tableau de service, précisant l'organisation du travail à bord, pour chaque fonction le programme du service à la mer et au port, rappelant les maximas de travail et les minimas de repos, est affiché dans un endroit facilement accessible. Il doit être établi dans la langue parlée à bord et en anglais. Des registres des heures de travail et de repos sont tenus afin de faciliter les contrôles. Enfin, la fatigue des gens de mer devra également être contrôlée.

Observations : C'est là le fondement originel de la prévention du risque pollution. Pour Madame LE LEM, officier mécanicien de navire de commerce, « La CTM permet de réguler le temps de travail et ce n'est pas négligeable, surtout pour des marins philippins par exemple qui, en général sont demandeurs de beaucoup d'heures supplémentaires pour ramener un peu plus d'argent chez eux, ainsi cela les oblige à se reposer et à rester vigilants dans la conduite du navire ». Néanmoins, il est délicat de vérifier si le temps de travail et de repos a été respecté, mais l'idée d'une évaluation de la fatigue de l'équipage conforte celle d'une visite médicale au moment de l'inspection.

48-Le droit à un congé¹⁴⁸-Les gens de mer doivent bénéficier d'un congé annuel. Tout accord non autorisé portant sur la renonciation au droit au congé payé est interdit. Des permissions à terre doivent être accordées. Il faut vérifier les documents pour s'assurer que les gens de mer obtiennent un congé annuel rémunéré (2,5 par mois d'emploi) et interroger en privé les gens de mer pour s'assurer que l'armateur leur octroi les congés dus.

¹⁴⁶ Règle 2.3- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

¹⁴⁷ La durée légale du travail est fixée à 35 heures sur une période de 7 jours consécutifs (art. L.3121-10 du Code du travail). Le marin a droit à une journée de repos hebdomadaire, celle-ci correspond à 24h de repos consécutifs, comptées à partir de l'heure normale où le marin doit prendre son service (art. L.5544-17 du Code des Transports). Les heures supplémentaires peuvent être accomplies et doivent être majorées (art. L 5544-8 du Code des transports et art. L.3121-22 du Code du travail) :

- 25% pour chacune des huit premières heures supplémentaires,
- les heures suivantes donnent lieu à une majoration de 50%.

¹⁴⁸ Règle 2.4- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

Observations : *Bien entendu, les jours fériés officiels et coutumiers, les périodes d'incapacité de travail résultant de maladies ou d'accident ou pour cause de maternité, les permissions à terre temporaires, les congés compensatoires, ne doivent pas être comptés dans les congés payés annuels.*

49-Le rapatriement¹⁴⁹-Les gens de mer doivent pouvoir être rapatriés sans frais. Les armateurs doivent fournir une garantie suffisante pour s'assurer que les gens de mer seront bien rapatriés. Un marin doit pouvoir être rapatrié si son contrat expire, si le contrat est dénoncé, ou si le marin n'est plus en mesure d'exercer ses fonctions. Pour s'en assurer, il faut qu'existe une garantie financière suffisante.

Observations : *La durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles le droit au rapatriement aux frais de l'armateur est ouvert est de douze mois¹⁵⁰. De plus, la question des garanties financières est récurrente en matière maritime et se posera également dans l'hypothèse d'une immobilisation et d'une verbalisation du navire. La Convention du Travail Maritime a été amendée le 11 juin 2014, il a été notamment décidé qu'au début de l'année 2017¹⁵¹, les armateurs devront fournir une garantie financière pour le rapatriement.*

50-Les effectifs¹⁵²-Tout navire doit disposer de suffisamment de gens de mer employés à bord pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation du navire. Tout navire doit se conformer au document spécifiant les effectifs minima de sécurité. Les inspecteurs devront vérifier les documents spécifiant les effectifs minima de sécurité et le nombre, la catégorie et la qualification des gens de mer à bord. Egalement contrôler le tableau indiquant l'organisation du travail pour s'assurer de la bonne conformité aux règles de sécurité.

¹⁴⁹ Règle 2.5- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

¹⁵⁰ Article L5621-16 du Code des transports

¹⁵¹ « L'Organisation internationale du Travail soutient massivement la nouvelle loi internationale qui protège les marins abandonnés et fourni une garantie financière en cas de décès ou d'invalidité de longue durée des gens de mer », 11 juin 2014, site de l'OIT.

¹⁵² Règle 2.7- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

Observations : *Les effectifs doivent être déterminés en tenant compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre une durée de travail excessive, afin d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue. Il faut également prendre en compte les fonctions des gens de mer, la nature et les conditions du voyage.*

51-Les soins médicaux à bord des navires et à terre¹⁵³-Les gens de mer doivent être couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et doivent pouvoir accéder à des soins médicaux rapides et adéquats, sans frais. Les armateurs sont contraints d'accorder aux gens de mer la possibilité de consulter un docteur ou dentiste qualifié dans les ports d'escale sans délai. Il faut vérifier que les gens de mer aient accès à des services de soins médicaux et protection de santé sans frais, qu'ils aient droit de consulter sans délai médecin ou dentiste dans les ports d'escale. Un examen visuel pour s'assurer que les fournitures médicales sont suffisantes est nécessaire. A bord, il faut un médecin qualifié si le navire comporte plus de cent personnes, et un marin chargé des soins médicaux ou des premiers secours si le navire en comporte moins.

Observations : *Le sujet du contrôle médical a été déjà abordé précédemment. La nécessité d'avoir accès à des services médicaux n'est pas discutable, seules les modalités de cet accès doivent être encore étudiées. En février 2014, le ministre délégué aux transports avait répondu à une question parlementaire sur le bien-être des gens de mer et les moyens de l'accueil au port¹⁵⁴. Les termes de la réponse étaient les suivants : « La France a ratifié le 16 février 2004 la convention n° 163 de l'OIT sur le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, confortant ainsi sa longue tradition maritime, d'accueil des marins en escale et de mise à leur disposition de moyens et services de bien-être. Les dispositions de cette convention ont été intégrées en 2006 dans la CTM, également ratifiée par la France, en février 2013. Le décret n° 2011-2109 du 30 décembre 2011 portant création du Conseil supérieur des gens de mer a consacré une de ses trois formations au bien-être des gens de mer, affirmant ainsi toute l'importance attribuée par notre pays à l'accueil des gens de mer en escale. Le Conseil a été installé par le nouveau Gouvernement en juin 2012, il s'est réuni cinq fois depuis.*

¹⁵³ Règle 4.1- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

¹⁵⁴ 14ème Législature, Assemblée nationale, Question écrite n° 49665, Ministère délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche, Traités et conventions – Convention du BIT sur le bien-être des gens de mer – Application. Question de Mme Sylviane Alaux - Députée des Pyrénées-Atlantiques.

Il a notamment décidé, lors de sa session du 19 septembre 2012, la création d'un groupe de travail dédié au financement des services et activités de bien-être, dont le rapporteur est le président de la Fédération nationale des associations des amis des marins (FNAAM). Cette décision du Conseil supérieur des gens de mer rejoint le souci exprimé d'instaurer un mode de financement pérenne, permettant aux associations d'assurer pleinement leur mission.

Les travaux du groupe portent tout autant sur le choix du vecteur juridique susceptible de mettre en œuvre un dispositif obligatoire de financement que sur les réponses immédiates à apporter aux associations dont certaines peuvent être actuellement en proie à des difficultés financières. Ces associations, ainsi que d'autres acteurs du monde maritime, ont préconisé la mise en place d'une redevance portuaire obligatoire par le biais d'une modification du code des ports maritimes, consistant en la création d'une catégorie nouvelle de droits de port. Cette proposition soulève des problèmes juridiques car le qualificatif de « droit de port » ne saurait être retenu en vertu de la définition qui ressort de la jurisprudence du Conseil constitutionnel. Un autre dispositif contraignant, à caractère obligatoire, comme l'instauration d'une nouvelle taxe, a pu être évoqué. Ce vecteur de financement présente, cependant, peu de flexibilité au regard tant du montant collecté que des mécanismes de redistribution au profit des différentes associations. Aussi, afin d'apporter dès à présent des réponses pour un soutien logistique et financier aux associations, une démarche pragmatique doit être engagée dans les meilleurs délais afin d'inciter, dans un premier temps, les grands ports maritimes à poursuivre leurs engagements, voire à s'engager si tel n'est pas le cas actuellement, puis à relayer cette demande auprès des ports décentralisés. Un correspondant portuaire « bien-être des gens de mer » a d'ores et déjà été désigné dans chaque grand port maritime et un état des lieux pour chaque port est en cours. Celui-ci sera étudié au sein du groupe « financement du bien-être » du Conseil supérieur des gens de mer qui poursuit ses travaux. L'objectif est de mettre en place une démarche de type « charte d'engagement volontaire » dans les grands ports maritimes, conduite sur l'impulsion du ministre délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche, et ensuite de voir dans quelle mesure celle-ci peut servir d'exemple ou de complément aux actions déjà entreprises dans les ports décentralisés ».

Le projet des centres d'accueil et l'énigme de leur financement prend une dimension tout à fait réalisable à l'aune des obligations de l'Etat du port concernant la protection des gens de mer. Il ne suffit pas de constater une infraction et de verbaliser le navire, mais il est nécessaire de proposer des solutions pour faire cesser le trouble et protéger les individus.

52-La responsabilité de l'armateur¹⁵⁵-Les gens de mer ont droit à un soutien et une assistance matérielle de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences de la maladie, accidents ou décès survenant pendant leur service. Les frais médicaux sont à la charge de l'armateur, ainsi que le logement et la nourriture du marin blessé ou malade. Des mesures pour sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malade blessés ou morts sont requises. Il faut vérifier qu'ils bénéficient de la couverture financière adéquate dans leur contrat d'engagement maritime, et que les documents attestant que l'armateur assure ladite couverture sont présents.

Observations : *Les nouveaux amendements à la CTM du 11 juin 2014¹⁵⁶, exigent des armateurs l'obligation de disposer d'une garantie financière pour couvrir la mort ou l'invalidité de longue durée du fait d'accident du travail ou de risque professionnel¹⁵⁷. Il est entendu que le dispositif de garantie financière, tel que prévu au paragraphe 1 b) de la norme A4.2.1, peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, une assurance, un fonds ou de tout autre dispositif équivalent. Sa forme sera déterminée par le Membre après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. Il faut noter que l'armateur n'est pas responsable lorsque l'accident n'est pas survenu au service du navire, ou bien en cas d'accident ou de maladie imputable à une faute intentionnelle du marin malade ou blessé, si la maladie ou l'infirmité a été dissimulée volontairement au moment de l'engagement.*

53-La protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents¹⁵⁸-Les gens de mer doivent travailler, vivre et se former dans un environnement sûr et sain et conforme aux lois et règlements nationaux. Il doit exister un comité de sécurité auquel doit participer le délégué des gens de mer à la sécurité. Les risques doivent être évalués pour assurer la bonne gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord. Les inspecteurs seront amenés à vérifier la pertinence des documents relatifs à la sécurité et la santé au travail, à bord.

¹⁵⁵ Règle 4.2- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

¹⁵⁶ Amendements au code concernant la règle 4.2– Responsabilité de l'armateur de la MLC, 2006 (et annexes)

¹⁵⁷ « L'Organisation internationale du Travail soutient massivement la nouvelle loi internationale qui protège les marins abandonnés et fourni une garantie financière en cas de décès ou d'invalidité de longue durée des gens de mer », 11 juin 2014, site de l'OIT. La Convention du Travail Maritime a été amendée le 11 juin 2014, il a été notamment décidé qu'au début de l'année 2017.

¹⁵⁸ Règle 4.3- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

Les ISN vérifieront aussi que l'on affiche les avis et instructions officielles qui conviennent en matière de sécurité. De plus, ils devront s'assurer qu'il existe une procédure de déclaration des accidents du travail. Leur contrôle les amènera de nouveau à interroger le personnel de bord.

54-La sécurité sociale¹⁵⁹ - La protection assurée par tout Membre doit inclure au moins trois des neuf branches énumérées dont ; les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les prestations de vieillesse, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants¹⁶⁰. En France, les gens de mer bénéficient des neuf branches¹⁶¹ mentionnées au §1 de la norme A4.5 gérées soit par l'ENIM, soit par la Caisse Maritime d'Allocations Familiales (CMAF), pour ce qui concerne la branche famille. Concernant la protection sociale des personnes employées à bord des navires immatriculés au registre international français, les règles applicables sont les suivantes. En application de l'article L. 5612-6 du code des transports, les gens de mer employés sur les navires immatriculés au registre international français, résidant hors de France, relèvent selon les cas, d'une protection sociale de leur pays d'origine ou, à défaut, d'une protection sociale spécifique minimale, prévue par les articles L. 5631-1 à L.5631-4 du code des transports. En tout état de cause, la principale responsabilité de l'Etat du pavillon est de s'assurer que les armateurs respectent leurs obligations en matière de sécurité sociale en faveur des gens de mer à bord de leurs navires¹⁶².

¹⁵⁹ Règle 4.5- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

¹⁶¹ PROJET DE LOI autorisant la ratification de la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail, PRÉSENTÉ au nom de M. François FILLON, Premier ministre Par M. Alain JUPPÉ, ministre d'État, ministre des affaires étrangères et européennes, Enregistré à la Présidence du Sénat le 15 février 2012.

¹⁶² Un marin est obligatoirement affilié à l'ENIM pour les assurances retraite, maladie, et invalidité (art. L.2 du CODE DES PENSIONS DE RETRAITE DES MARINS et article 2 du décret du 17 juin 1938 modifié, relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins), s'il répond à la définition de la profession de marin telle que définie à l'article 1^{er} du décret n°67-690 du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin, selon lequel, *« Exerce la profession de marin toute personne engagée par un armateur ou embarquée pour son propre compte en vue d'occuper à bord d'un navire français un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire.*

Les services des marins sont constatés par l'inscription au rôle d'équipage et éventuellement, en dehors des périodes d'embarquement, par l'établissement de certificats de services ».

Observations : *Les trois derniers points ont trait à la responsabilité de l'armateur pour la santé de son équipage et les assurances liées. Le système de sécurité sociale est une considération de pays riches. Les organismes sociaux des pays en voie de développement, s'ils existent, ne sont même pas en mesure de coordonner leurs administrations avec celles des Etats visités par le navire en cas d'accident. Il ne pourra donc s'agir que d'assurances privées souscrites par l'armateur pour les membres de l'équipage. C'est un des points les plus importants pour le réajustement de la concurrence. Les charges liées à la protection sociale, la formation et autres prestations étant particulièrement onéreuses, l'inspection du port se borne au travers de la vérification des documents, à évaluer si le navire a rejoint les standards les plus élevés en matière sociale et en paye le prix.*

Chapitre II/ La relation entre le contrôle et la compétitivité

Les sanctions trop sévères causent des griefs et exposent celui qui fait un usage inconsidéré des textes, à des condamnations en indemnisation des préjudices subis. Cela fonctionne dans les deux sens. D'un côté les Etats tendent à sanctionner le risque couru pour leur environnement maritime, les gens de mer, à se faire indemniser d'infractions commises par l'armateur au regard de la Convention du Travail Maritime, mais il faut également tenir compte du préjudice éventuellement subi par la compagnie maritime qui aura pu commettre une faute dans la gestion sociale de son personnel, certes, mais également qui serait fondée à se plaindre le cas échéant d'inspection trop longues, ou dont la périodicité serait manifestement excessivement rapprochée constituant ainsi une sorte d'entrave commerciale disproportionnée à son activité. Nous aborderons successivement, la mise en œuvre des voies de recours par les marins (Section I) par le biais notamment des procédures de plaintes qui présentent néanmoins certaines carences, avant de voir les conséquences commerciales des contrôles fondés sur la Convention du travail maritime (Section II).

Section I/ La mise en œuvre des voies de recours par les marins

L'OIT nous rappelle qu'il doit exister à bord des procédures¹⁶³, permettant un règlement juste, efficace, et rapide des plaintes présentées par un marin et que la victimisation d'un marin ayant porté plainte au titre de la CTM est interdite. D'ailleurs, un exemplaire des procédures de plainte doit être remis à tous les gens de mer. La plainte est divisée en deux étapes l'une en mer et l'autre à terre. En cas de problème à bord, les plaintes doivent être soumises au chef de service du marin qui porte plainte ou à son responsable hiérarchique qui, peuvent en référer au capitaine. Toutefois et dans tous les cas, le marin doit avoir le droit d'adresser sa plainte directement au capitaine et à l'armateur ainsi qu'aux autorités compétentes. Enfin, si la plainte ne peut être résolue à bord, le marin doit renvoyer le problème à terre, soit à l'armateur, soit aux autorités de l'État du pavillon, de l'État du port dans lequel se trouve le navire ou de son propre pays. Ainsi nous verrons le sort des plaintes à terre (§1), avant de voir qu'il existe un manque de pragmatisme du mécanisme de recueil des plaintes (§2).

¹⁶³ Règle 5.1.5- de la Directive pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève : [...] L'inspection mènera à vérifier le document décrivant la procédure de plainte à bord pour s'assurer que les procédures sont bien appliquées, et que les gens de mer ont bien reçu un exemplaire des procédures de plainte dans la langue de travail du navire. Il pourra aussi interroger en privé un nombre représentatif de gens de mer, pour s'assurer qu'ils ont reçu un exemplaire des procédures et qu'ils peuvent porter plainte auprès du capitaine à tout moment sans faire l'objet d'une victimisation.

§1/ Le sort des plaintes à terre

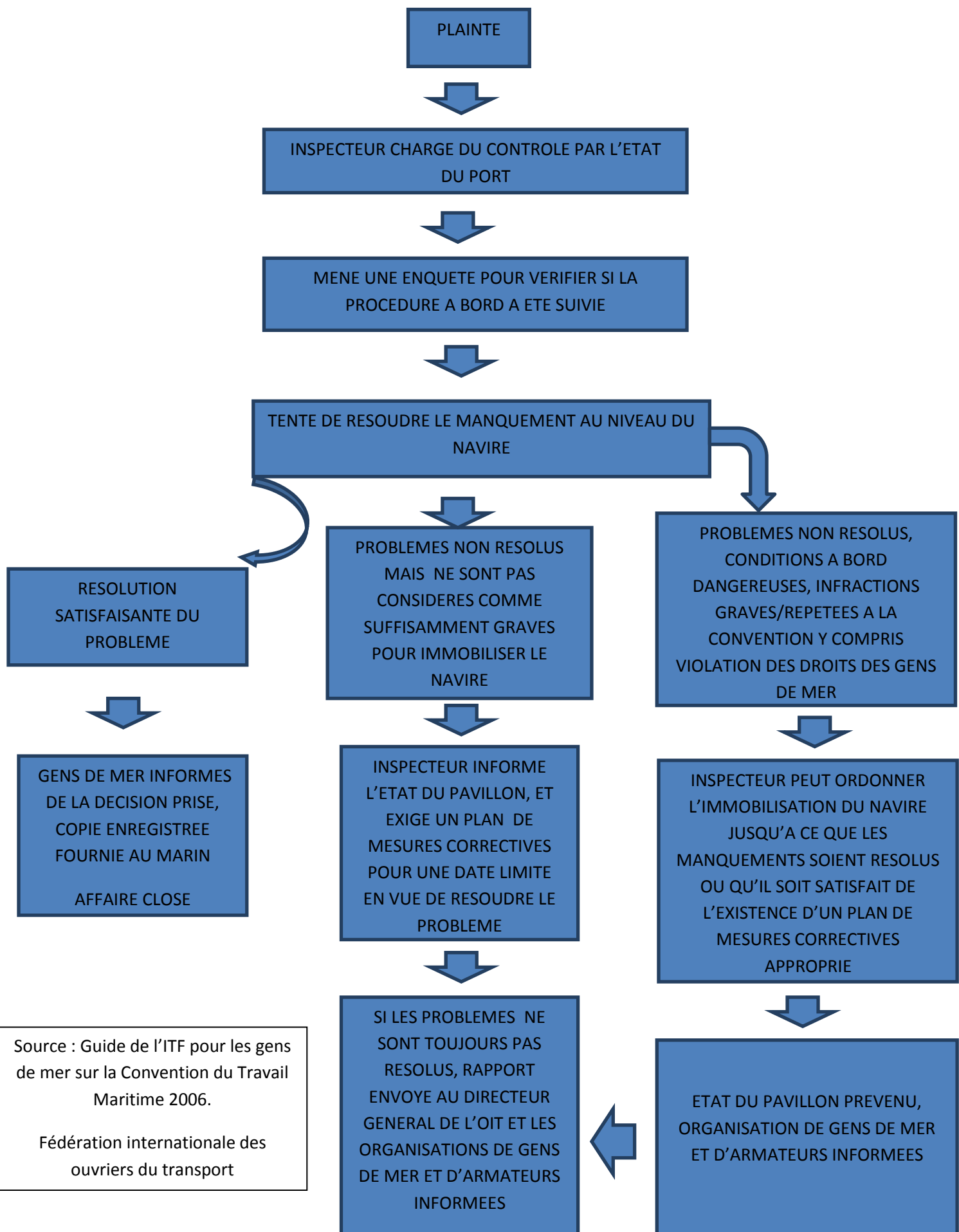
55-Deux types de plainte dans un Etat du port-La première est déposée à terre par un marin. Ici, il s'agira de plaintes déposées dans le cadre de la procédure d'inspection par l'Etat du port. Ces plaintes sont matérialisées par toute information soumise par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat, ou une personne ayant un intérêt à la sécurité du navire. La seconde implique l'accès aux juridictions de l'Etat du port.

56-Procédure pour les inspections effectuées après le dépôt d'une plainte¹⁶⁴-La procédure de traitement des plaintes¹⁶⁵ lors du contrôle échappe aux juridictions prud'homales et replacent l'inspecteur au centre du processus. L'agent chargé de l'inspection devra enregistrer l'heure à laquelle la plainte a été reçue, les moyens pour la transmettre, la source, le nom de la personne qui a reçu la plainte, le nom et le pavillon du navire concerné et le détail de la non-conformité visée. Il faudra aussi enregistrer les mesures prises après cette plainte. Avant d'agir, et de manière confidentielle, l'agent doit s'assurer que la plainte concerne bien un manquement aux obligations de la convention, sans pour autant que la plainte ne concerne l'un des quatorze domaines de contrôle. L'inspection qui s'en suit devra en principe se limiter à l'objet de la plainte. La plainte ou son instruction peuvent fournir à l'agent des éléments permettant de croire que les conditions de travail et de vie à bord ne sont pas conformes aux prescriptions de la Convention. Il pourra alors inspecter de manière approfondie sur des éléments extérieurs à la plainte de départ. Si les résultats de cette inspection sont en grave contradiction avec les informations figurant sur les documents du navire, ceci peut constituer la preuve que les documents sont tenus de façon mensongère, ce qui justifie une inspection plus approfondie.

Cette procédure de traitement à terre des plaintes se matérialise de la manière suivante :

¹⁶⁴ 3.3. Procédure pour les inspections effectuées après le dépôt d'une plainte de la Directive pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port, en vertu de la Convention du Travail Maritime, 2006, BIT Genève

¹⁶⁵ Directive 2013/38/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 août 2013 portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'Etat du port



Source : Guide de l'ITF pour les gens de mer sur la Convention du Travail Maritime 2006.

Fédération internationale des ouvriers du transport

§2/ Le manque de pragmatisme du mécanisme de recueil des plaintes

Les gens de mer sont, dans une certaine mesure, étrangers au processus de traitement des plaintes à terre. En effet, le traitement des plaintes est destiné à faire pression sur le navire pour le mettre en conformité. Mais il ignore l'indemnisation du préjudice subi par les gens de mer. Ces derniers, bien que peu informés sur la teneur de leurs droits, savent que certaines juridictions sont plus généreuses que d'autres quant à l'indemnisation de leur préjudice, comme cela peut être le cas en France.

57-Eventuelle saisine concurrente des juridictions françaises en cas de marin embarqué à bord d'un navire battant pavillon étranger-Lorsque le marin est embarqué à bord d'un navire battant pavillon étranger, il convient de se référer aux règles du droit international privé français afin de déterminer quelles sont les juridictions compétentes pour statuer sur le contentieux du droit du travail maritime. S'agissant du contentieux relatif à un contrat d'engagement maritime à bord d'un navire qui serait basé sur le territoire français, le règlement CE n°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (ci-après « règlement Bruxelles 1 ») trouve à s'appliquer à toute les actions intentées après le 1er mars 2002. La section 5 du règlement Bruxelles 1, relative à la compétence des juridictions en matière de contrats individuels de travail, prévoit des règles qui tendent à favoriser les travailleurs. Il résulte de ce dispositif que lorsque l'action est entamée par la partie faible qu'est l'employé, celle-ci peut choisir de porter le litige soit devant les juridictions de l'Etat membre sur le territoire duquel il a son domicile, soit devant le tribunal¹⁶⁶ du lieu où se trouvait l'établissement qui l'a embauché ou encore devant les juridictions de l'Etat membre sur le territoire duquel il exerce habituellement son travail. A l'inverse, le travailleur ne pourra être attiré que devant les tribunaux de l'Etat membre sur le territoire duquel il est domicilié. La Cour de Cassation est venue préciser qu'un navire doit être assimilé à un domicile dès lors que les membres d'équipage ou les passagers y vivent en permanence.¹⁶⁷ Ainsi, un équipage embarqué sur un navire navigant habituellement dans les eaux territoriales françaises pourra aisément se prévaloir d'une résidence en France. Par ailleurs, les règles protectrices des travailleurs issues du règlement Bruxelles prévoient que toute convention

¹⁶⁶ Règlement CE n°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, Article 19

¹⁶⁷ Cass. Com. 12 février 2012, « Wapiti of the Seas », <http://italianyachtmasters.files.wordpress.com/2013/03/customs-visits-of-yachts.pdf>

attributive de juridiction ne pourra produire d'effets que si elle est conclue postérieurement à la naissance du différend¹⁶⁸. En outre, une telle clause ne pourra être valable que si elle offre au travailleur un choix supplémentaire de juridiction.

58-Marin embarqué à bord d'un navire battant pavillon étranger et compétence prud'homale

Une fois la compétence des juridictions françaises établie, les juridictions spécialement compétentes se déterminent grâce aux règles de droit commun. Ainsi, la jurisprudence a pu rattacher la relation de travail maritime au port d'exploitation du navire et à la compétence prud'homale en se fondant sur l'article R. 1412-1 du code du travail¹⁶⁹, selon lequel « *L'employeur et le salarié portent les différends et litiges devant le conseil de prud'hommes territorialement compétent. Ce conseil est :*

1° Soit celui dans le ressort duquel est situé l'établissement où est accompli le travail ;

2° Soit, lorsque le travail est accompli à domicile ou en dehors de toute entreprise ou établissement, celui dans le ressort duquel est situé le domicile du salarié.

Le salarié peut également saisir les conseils de prud'hommes du lieu où l'engagement a été contracté ou celui du lieu où l'employeur est établi ». Cela signifie, qu'indifféremment du pavillon arboré par le navire, lorsque celui-ci est exploité habituellement dans les eaux territoriales françaises, alors le travailleur a la possibilité de porter le litige par devant le Conseil des Prud'hommes du lieu d'exploitation habituelle du navire. Le marin embarqué pourra faire valoir que le port d'attache du navire constitue le lieu d'exploitation habituelle du navire ainsi que son lieu de domicile. Ainsi, il ne pourra être attiré que devant le Conseil des Prud'homme du lieu d'exploitation habituel du navire alors même que le navire est également exploité dans des eaux étrangères. Le code du travail offre également la possibilité pour les marins de saisir les conseils de prud'hommes du lieu où le contrat d'engagement maritime a été conclu ou celui du lieu où l'employeur est établi. Ainsi, les facultés de saisine des juridictions prud'homales sont un atout complémentaire pour les gens de mer victimes d'infractions à la législation sur le droit du travail. Néanmoins, cette faculté semble difficile d'accès pour les équipages de porte-conteneurs ou de croisières en mouvement.

¹⁶⁸ Règlement CE n°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, Article 21, (1)

¹⁶⁹ CA Aix-en-Provence, 9e ch., 23 mars 1992, « Birkenfeld c/ Chiaro » - Cass. soc. 29 avr. 2003, « Navire Wedge One » - Cons. prud'h. Cannes, 13 mai 2004, « Tingson et Verginesa c/Sté Wedge Limited CIBC » - Cass. soc. 28 juin 2005 - « M. Bobinet c/Sté Taiphon Ltd, navire Nan Shan » - CA Aix-en-Provence, 17è ch., 8 févr. 2008, « navire MY/All Seven » - Cass. soc., 31 mars 2009, « Navire Ontario, Sté luxembourgeoise Four Wings Charter c/ M. Latoja », - CA Aix-en-Provence, 17è ch., 23 nov. 2009, « SA Maritime Charter Corporation, navire Speed II » : « *Contentieux du travail maritime : Tribunal d'instance ou prud'hommes ?* », http://www.obs-droits-marins.fr/_bibli/articlesPage/496/docs/cass._soc.12_2_2014_observatoire.pdf

59-Marins embarqués sous pavillon français et compétence du tribunal d'instance-

S'agissant des gens de mer qui bénéficient d'un contrat d'engagement maritime sous pavillon français, l'article L. 5542-48 du code des Transports prévoit que « *Tout différend qui peut s'élever à l'occasion de la formation, de l'exécution ou de la rupture d'un contrat de travail entre l'employeur et le marin est porté devant le juge judiciaire. Sauf en ce qui concerne le capitaine, cette instance est précédée d'une tentative de conciliation devant l'autorité compétente de l'Etat* ». La référence au tribunal d'instance pour les marins et au tribunal de commerce pour le capitaine avait disparu, avec l'abrogation en 2010 des principales dispositions réglementaires du décret du 20 novembre 1959. Il en est résulté une tentative du syndicat Force ouvrière d'obtenir la reconnaissance de la compétence prud'homale, par le biais d'une question prioritaire de constitutionnalité, sur le fondement du principe d'égalité de traitement¹⁷⁰. Il en est aussi résulté une diversité d'interprétations de la part des cours d'appel. C'est finalement la récente jurisprudence de la cour de Cassation qui est venue confirmer la compétence du tribunal d'instance¹⁷¹. Selon cet arrêt du 12 février 2014, le tribunal d'instance est seul compétent pour connaître des litiges entre armateur et marin portant sur la conclusion, l'exécution ou la rupture du contrat d'engagement maritime sous pavillon français¹⁷².

¹⁷⁰ Cass. soc. 13 juillet 2012, n° 12-40049 QPC - Cass. soc. 19 septembre 2012, n° 12-40053 QPC, Mickaël c/ Sté SNC EMCC - ARMOR

¹⁷¹ Cass. soc. 12 février 2014 « M. Goulven, Syndicat maritime FO du littoral Manche-Mer du Nord et a. c/ Sté Entreprise Morillon Combot Courvol-Armor (EMCC) », pourvoi n° 13-10.643

¹⁷² Lecture combinée des articles L.5541-1 et L. 5542-48 du code des transports et de l'article R. 221-13 du code de l'organisation judiciaire.

Section II/ Les conséquences commerciales des contrôles fondés sur la Convention du travail maritime

Les agents de Contrôle de l'Etat du Port ont la possibilité d'immobiliser le navire sans l'intervention d'un juge, il s'agit d'une décision purement administrative et exorbitante du droit commun. Cette faculté de sanctionner, accordée aux inspecteurs de sécurité des navires, a des effets importants (§1) car elle peut paralyser les marchandises à bord s'il s'agit de navires de commerce, avec les conséquences financières qui s'en suivent : surestaries, perte de commandes, déséquilibre des marges, difficultés à s'assurer. De surcroît, il existe un risque de conflit avec les principes prônés par l'Organisation Mondiale du Commerce (§2).

§1/ La redoutable sanction de l'immobilisation du navire impacte le commerce

Le Professeur BUGADA considérait, et à juste titre, qu' « *on lie l'effectivité des droits sociaux à l'effectivité de l'engagement commercial* ». Les armateurs privilégieront sans nul doute le respect des droits sociaux de leurs marins, plutôt que de risquer de mettre en péril le négoce, mais ils resteront tout de même attentifs aux droits dont ils disposent.

En effet, L'OIT a rédigé un guide comprenant les directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port de l'OIT. Dans le point 5.7 sur les mesures à prendre si le navire n'est pas autorisé à prendre la mer, point 108 : « *Dans l'exercice de leurs fonctions telles qu'énoncées dans la présente section, et en vertu de la norme A5.2.1, paragraphe 8, les agents chargés du contrôle par l'Etat du port devraient avoir à l'esprit que les Etats du port doivent éviter, dans toute la mesure possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire et verser des dommages et intérêts pour toute perte ou tout préjudice subi s'il est établi qu'un navire a été indûment immobilisé ou retardé. La charge de la preuve incombe dans chaque cas au plaignant* ».

Cette disposition rappelle celles de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) prohibant les entraves.

§2/ Un risque de conflit avec les principes prônés par l'Organisation Mondiale du Commerce

Le but primordial du système mis en œuvre par l'Organisation Mondiale du Commerce est de faire en sorte que le commerce soit aussi libre que possible, dès lors que cela n'a pas d'effets secondaires indésirables, car cela est important pour le développement économique et le bien-être. Cela passe en partie par la suppression des obstacles¹⁷³.

Or, la Convention du Travail Maritime peut se révéler être un instrument redoutable de blocage de la concurrence, un instrument contre la mondialisation. Ce potentiel d'entrave aux échanges multilatéraux n'est traditionnellement pas du goût de l'Organisation Mondiale du Commerce et il y aurait là un conflit entre ces valeurs et celles de l'Organisation Internationale du Travail. Naturellement on ne pourrait pas faire prévaloir des questions commerciales sur des droits fondamentaux, toutefois, il ne faudrait pas qu'il y ait un abus de droit dans une restriction de l'accès au marché et qu'il y ait un préjudice disproportionné à des compagnies issues de pays où le droit social n'a pas la même importance qu'en France.

Si l'on n'y prend pas garde, les mesures de représailles pourraient s'avérer complexes à gérer, et ce ne sont pas les propos de la norme A5.2.1 § 8¹⁷⁴, qui pourront empêcher des Etats tels que la France d'utiliser à bon compte ce mécanisme, pour protéger le marché du transport maritime français, au lieu de se remettre en question sur le coût du travail.

¹⁷³ Site de l'OMC, rubrique « *Qui nous sommes* » : http://www.wto.org/french/thewto_f/whatis_f/who_we_are_f.htm

CONCLUSION : LES PERSPECTIVES D'AJUSTEMENT DES PROCÉDÉS DE CONTRÔLE DE LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME

La difficulté quant à l'élaboration de cette réflexion sur les modalités de contrôle des dispositions de la Convention du Travail Maritime réside principalement dans son caractère prévisionnel.

Quand bien même la réforme ne serait pas encore parfaitement effective en France, et cela pour des questions principales de temps, et de moyens, elle a été préparée de longue date par le législateur qui la voulait imparable et c'est le cas.

Cette réforme ne s'appliquera pas sans conséquences importantes pour le secteur maritime et le processus de contrôle n'y sera pas étranger, bien au contraire.

La France, comme certains Etats cosignataires de la Convention, ambitionne de maîtriser le flux des navires avec l'aide du logiciel THETIS. Néanmoins, il faudra encore qu'elle investisse dans la formation de ses agents et se dote d'une équipe d'experts plus nombreuse, si elle souhaite obtenir des résultats rapides. Dans cette attente, les autorités de contrôle de l'Etat du port pourront déléguer partiellement leurs enquêtes à des syndicats pertinents, mais devront garder constamment à l'esprit un juste équilibre entre la préservation des intérêts sociaux des gens de mer et ceux des armateurs.

De nos jours, le dumping social est une réalité aussi cosmopolite que l'état du transport maritime. Comme le disait en substance Jean-Marc AYRAULT lors d'un discours dans le cadre des assises de la Mer à MONTPELLIER en décembre 2013¹⁷⁵, la France est peut-être plus chère, mais elle rend des services de meilleure qualité. Un intervenant lui succédant, rappelait qu'à qualité égale, les chinois étaient 30% moins chers que les Français.

La Convention du Travail Maritime est-elle une réponse adaptée aux déséquilibres tarifaires ?

La réalité est que la Convention du Travail Maritime n'est qu'un texte, un outil, et que le contrôle appuyé par la volonté politique des autorités de l'Etat du Port sera le révélateur de la finalité de ce texte.

¹⁷⁵ Assises de l'Economie de la Mer et du Littoral à Montpellier-Sète du 3 et 4 décembre 2013

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

- P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J, Lextenso ed. 2^e ed, 2010
- J.P BEURIER, *Droits Maritimes*, Dalloz, Coll. Action 2^e édition, 2008-2009
- CLOSTERMANN (J.P), « La Conduire du navire marchand, facteurs humains dans une activité à risque » Marines Editions, 2^{ème} édition, Infomer, novembre 2013, 252 p.

Travaux universitaires

- M. MACCHI, *Droit social des marins et concurrence internationale*, Mémoire CDMT, 2010-2011
- E. EPAUD, *La reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur dans les accidents du travail et maladies professionnelles maritimes et la question du particularisme du droit social maritime*, Mémoire CDMT, 2012-2013

Articles et contributions de fond

- CHAUMETTE (P.), *La ratification et la transposition de la convention OIT du travail maritime (MLC 2006)*, Droit social 2013. 915
- CHAUMETTE (P.), *El Convenio de Trabajo Marítimo – OIT 2006*, Lamy Line
- CHAUMETTE (P.), « *Les enjeux de la Convention du Travail Maritime (MLC 2006)* », Ecole Nationale Supérieure Maritime, Colloque du 28 mai 2013 « *La Convention du travail maritime consolidée et sa mise en œuvre* ».
- MARIN (M.) et CHARBONNEAU (A.), *Une convention innovante pour le travail maritime ? Les apports de la Convention du travail maritime (CTM) 2006*, Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 14, 2008/3.
- THOMAS (F.), « *La fusion des services de l'inspection du travail, Quelle place pour l'inspection du travail en milieu maritime ? Un enjeu national et international* », Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 17, 2011/2

- Revue de droit des transports n° 1, Janvier 2014, chron. 1, Droit européen des transports, 1er janvier 2013/31 décembre 2013, Chronique par Loïc GRARD, professeur de droit public, chaire Jean-Monnet, université de Bordeaux
- Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2013, dossier 10, Les droits sociaux potentiellement conférés aux équipages de yachts par la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013, Etude par Mathieu LECLERC, avocat au barreau du Havre, Ince & Co France
- Jonathan K. Waldrom, « *US. implementation of the Maritime Labour Convention, 2006* », Cabinet d'avocat BLANK ROME LLP aux Etats-Unis, 14 mai 2013
- Grard (L.), *Panorama des apports du paquet « Erika III » à la sécurité maritime européenne »* : Rev. dr. transp. 2009, étude 13, p. 11
- Pancraccio (J.-P.), Convention du travail maritime, entrée en vigueur, 25 septembre 2013, Blog Droit de la Mer et des Littoraux de Jean-Paul Pancraccio

Rapports

- RAPPORT MLC, CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE, CSMM/ 22 novembre 2013
- OIT, Rapport I (A), « Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du Travail Maritime », Conférence Internationale du Travail, 94^{ème} session (maritime), 2006 Annexe B, p. 81 et s
- M. le Député Christian ECKERT, « *Rapport sur le projet de loi de finance de 2014* », Assemblée Nationale, n°1428, 10 octobre 2013
- M. Bourn (J.), « *Enquêtes et inspections des navires* », Rapport du National Audit Office du Royaume-Uni, 23 mars 2001

Entretiens

- Entretiens avec des professionnels :
 - M. PITARD, *Chef du Bureau du travail maritime, de la santé et de la sécurité au travail maritime*
 - M. HEYRAUD, *Adjoint du Centre de Sécurité des navires, CSN PACA Corse*, interview du 28 juillet 2014 au CSN à Marseille,

- M. EYRARD, *Adjoint au chef de la division de la sécurité maritime*, interview du 20 juin 2014 à la DIRM Méditerranée,
 - Mme. MAZOUNI, *Inspectrice du travail maritime des Bouches-du-Rhône*, interview du 27 juin 2014 à la DIRECCTE à Marseille,
 - Mme. ARCHAMBAUD, *Membre du Groupement des Équipages Professionnels du Yachting*, entretien le 24 avril 2014
 - Mlle FARNIER, *vacataire aux affaires maritimes à Paris*, (ancienne étudiante du CDMT).
 - M. COLLE, *Chef mécanicien* et Mme. LE LEM, *Officier mécanicien*.
- Entretiens avec l'équipe pédagogique :
 - M. CHAUMETTE, *Professeur à l'Université de Nantes - Centre de droit maritime et océanique*, contact par mail du 7 juillet 2014,
 - M. BOTALLA-GAMBETTA, *Professeur de sécurité et sûreté maritime à l'Université d'Aix-Marseille*,
 - M. BUGADA, *Professeur de droit social maritime à l'Université d'Aix-Marseille*.

Conférences

- Assises de l'Economie de la Mer et du Littoral à Montpellier-Sète du 3 et 4 décembre 2013,
- Conférence sur « *La prévention du contentieux lié à l'exploitation du Yacht en France* », organisée par le GEPY en partenariat avec M. REVAH, le 24 avril 2014, Salon de l'Antibes Yacht Show.

Codes

- Code civil
- Code des Transports : Art. L. 5511-1 3°, Art. L 5241-7, Art. L 5241-8, Art L. 5542-1, Art. L.5544-17, art. L 5544-8, Art. L5621-16, Art. L.5541-1 et L. 5542-48.
- Code du travail : Article L. 8112-1, Art. L.3121-10, art. L.3121-22
- CODE DES PENSIONS DE RETRAITE DES MARINS : art. L.2
- Code de l'organisation judiciaire : Art. R. 221-13

Conventions, Directives, Lois, Décrets, Règlements, Ordonnances

↳ Conventions :

- La Convention du travail maritime, 2006¹⁷⁶ (amendée depuis le 11 juin 2014).

↳ Directives :

- Directive n° 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 porte mise en œuvre de l'accord des partenaires sociaux conclu, le 19 mai 2008, entre l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs du transport (ETF), concernant les quatre premiers titres de la convention OIT de 2006.
- Directive n° 2009/16/CE du 23 avril 2009 du Parlement européen et du Conseil de l'UE relative au contrôle par l'État du port (JOUE n° L 131, 28 mai 2009)
 - Directive n° 2013/38/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 août 2013 portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port
- Directive n° 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon.

¹⁷⁶ Article X de la CTM : La présente convention porte révision des conventions suivantes: Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920, Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (navi), 1920, Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920, Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921, Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926, Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926, Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936, Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936, Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936, Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936, Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936, Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946, Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, Convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946, Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946, Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946, Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946, Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946, Convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949, Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949, Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976, Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976, Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, Protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, Convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987, Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987, Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987, Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996, Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

- Directive n° 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la convention du travail maritime, 2006

Lignes directrices de l'OIT : Directives pour les inspections des Etats du pavillon de l'OIT et Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port-CTM, 2006.

↳ Règlements :

- Règlement CE n°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale

↳ Lois :

- Loi n° 2012-1320 du 29 novembre 2012 autorisant la ratification de la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail
- Loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne, Journal Officiel du 6 Janvier 2011.
- Loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable.

↳ Décrets :

- Décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, version consolidée au 12 juin 2013,
 - Décret n° 2012-161 du 30 janvier 2012 modifiant le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution,
 - Décret n° 2013-484 du 6 juin 2013 modifiant le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.
- Décret n° 2014-615 du 13 juin 2014 portant publication de la convention du travail maritime

- Décret n°2014-881 du 1^{er} août 2014 pris pour l'application du Titre VI du Livre V de la cinquième partie du code des transports et relatif aux conditions sociales du pays d'accueil.
- Décret n° 2008-1503 du 30 décembre 2008 relatif à la fusion des services d'inspection du travail
- Décret n°67-690 du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin
- Décret du 17 juin 1938 modifié, relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins

↳ Ordonnances :

- Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports,
- Ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritimes

↳ Arrêtés :

- Arrêté du 23 janvier 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (modification de la division 215 « Habitabilité » du règlement annexé)

↳ Division :

- Division 150 sur le contrôle par l'Etat du port en France métropolitaine du 25 novembre 2010, parue au J.O. le 31 DECEMBRE 2010.

↳ Communiqué de presse :

- « *La convention du travail maritime, une avancée considérable pour Frédéric Cuvillier* », Communiqué de presse du 20 août 2013, Cabinet du ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche,
- Communiqué de presse du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, du 06 août 2014, sur le décret n°2014-881 du 1^{er} août 2014.

↳ Questions écrites à l'Assemblée nationale :

- Assemblée nationale, Question écrite n° 49665, Ministère délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche, Traités et conventions - Convention du BIT sur le bien-être des gens de mer – Application, Question de Mme Sylviane Alaux, Députée des Pyrénées-Atlantiques - Publication au JO : Assemblée nationale du 1er avril 2014,
- Assemblée nationale, Question écrite n° 49028, Ministère délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche, Transports par eau - Transports maritimes - Ports. foyers d'accueil. marins en escale, Question de Mme Colette Capdevielle, Députée des Pyrénées-Atlantiques - JO Assemblée nationale du 25 mars 2014,
- 14^{ème} Législature Assemblée nationale Question écrite n° 45018 Ministère délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche Transports par eau – Transports maritimes – Marine marchande, rapport, propositions. Question de M. Eric Ciotti Député des Alpes-Maritimes – Groupe de l'Union pour un Mouvement populaire, Publication au JO : Assemblée nationale du 3 décembre 2013, Réponse du Ministère délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche,
- Avenir du dispositif national de contrôle et de sécurité des navires, 13^e législature, Réponse du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, à une question écrite n° 12256 de M. Ivan Renar, publiée dans le JO Sénat du 13/05/2010 - page 1224.

Jurisprudences

- Cass. Com. 12 février 2012, « Wapiti of the Seas »,
- CA Aix-en-Provence, 9^e ch., 23 mars 1992, « Birkenfeld c/ Chiaro » - Cass. soc. 29 avr. 2003, « Navire Wedge One » - Cons. prud'h. Cannes, 13 mai 2004, « Tingson et Verginesa c/Sté Wedge Limited CIBC » - Cass. soc. 28 juin 2005 - « M. Bobinet c/Sté Taiphon Ltd, navire Nan Shan » -CA Aix-en-Provence, 17^e ch., 8 févr. 2008, « navire MY/All Seven » - Cass. soc., 31 mars 2009, « Navire Ontario, Sté luxembourgeoise Four Wings Charter c/ M. Latoja », - CA Aix- en-Provence, 17^e ch., 23 nov. 2009, « SA Maritime Charter Corporation, navire Speed II »,
- Cass. soc. 13 juillet 2012, n° 12-40049 QPC - Cass. soc. 19 septembre 2012, n° 12-40053 QPC, Mickaël c/ Sté SNC EMCC – ARMOR,

- Cass. soc. 12 février 2014 « M. Goulven, Syndicat maritime FO du littoral Manche-Mer du Nord et a. c/ Sté Entreprise Morillon Combot Courvol-Armor (EMCC) », pourvoi n° 13-10.643.

Sites internet

- <http://abujamou.org/fr/members-and-observers.html> : Memorandum d'Abuja
- <http://www.acuerdolatino.int.ar/ciala/index.php> : Memorandum de l'Amérique latine
- <http://www.afcan.org>: Association Française des Capitaines de Navire
- <http://www.bsmou.org/>: Memorandum de la Mer noire
- <http://www.caribbeanmou.org/aboutus.php> : Memorandum des Caraïbes
- WWW.DEVELOPPEMENT-DURABLE.GOUV.FR : Site du MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE
- [HTTP://WWW.DIRM.MEDITERRANEE.DEVELOPPEMENT-DURABLE.GOUV.FR](http://WWW.DIRM.MEDITERRANEE.DEVELOPPEMENT-DURABLE.GOUV.FR) : SITE DE LA DIRECTION INTERREGIONALE DE LA MER MEDITERRANEE
- <http://www.emsa.europa.eu/> : Site de l'European Maritime Safety Agency (EMSA)
- <http://www.equipement.gouv.fr>: Site du Ministère français des Transports
- <http://www.gepy.fr/> : Site du Groupement des Equipages Professionnels du Yachting
- <https://www.gov.uk/maritime-and-coastguard-agency-port-state-control-expanded-inspections> : Site du gouvernement de la Grande-Bretagne
- <https://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/browse.do?channelId=-18371> : Site de la garde côtière américaine
- <http://www.ilo.org>: Site de l'Organisation Internationale du Travail
- <http://www.imo.org/Pages/home.aspx> : Site de l'Organisation Maritime Internationale
- <http://www.iomou.org/historymain.htm> : Memorandum de l'Océan Indien
- <http://www.itfglobal.org/seafarers/about.cfm> : Site de l'ITF
- <http://www.legifrance.gouv.fr> : Service Public de la Diffusion du Droit
- <http://www.lemarin.fr/> : Le marin
- <http://www.lloydslist.com/> : Site de la Lloyd's List
- <http://www.meretmarine.com>: Site d'actualités et études consacré à la mer et la marine
- <http://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle=285> : Site de l'Observatoire des Droits des Marins
- <https://www.parismou.org/> : Site du Paris MOU

- <http://www.riyadhmou.org/#> : Memorandum de Riyadh
- <http://www.seatrade-global.com/> : Site de Sea Trade Global
- <http://www.tokyo-mou.org/> : Site du Tokyo MOU
- <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/68625/entree-en-vigueur-de-la-convention-du-travail-maritime-un-tournant-historique-selon-l-oit.html#&panel1-1>,
29/08/2013 : Le portail transport et logistique
- http://www.wto.org/french/thewto_f/whatis_f/who_we_are_f.htm : Site de l'OMC
- http://81.192.52.109/Introduction_MoU.htm : Memorandum de la Méditerranée.

TABLE DES ANNEXES

Annexe 1 : « *La convention du travail maritime, une avancée considérable pour Frédéric Cuvillier* », COMMUNIQUE DE PRESSE du 20 août 2013, du Cabinet du ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche.....p.84

Annexe 2 : Projet de modification du décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution pour y intégrer la certification sociale des navires et mettre en conformité ses dispositions relatives aux plaintes à terre conformément à la convention du travail maritime, 2006 (CTM) de l'Organisation internationale du travail (OIT).....p.85

Annexe 3 : Tableau récapitulatif des compétences de l'Inspection du travail.....p.86

Annexe 4 : Exemple français du Certificat de travail maritime.....p.87

Annexe 5 : Exemple français de la Déclaration de conformité du travail maritime-Partie I, Registre International Français.....p.88

Annexe 6 : Exemple français de la Déclaration de conformité du travail maritime-Partie II.....p.89

Annexe 1 : « *La convention du travail maritime, une avancée considérable pour Frédéric Cuvillier* », COMMUNIQUE DE PRESSE du 20 août 2013, du Cabinet du ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche.

Source : Site du MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET
DE L'ÉNERGIE

Annexe 2 : Projet de modification du décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif a la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution pour y intégrer la certification sociale des navires et mettre en conformité ses dispositions relatives aux plaintes à terre conformément à la convention du travail maritime, 2006 (CTM) de l'Organisation internationale du travail (OIT).

Source : Site du MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET
DE L'ÉNERGIE

Annexe 3 : Tableau récapitulatif des compétences de l'Inspection du travail.

Source : Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) PACA, Inspection du travail-Marseille, 8^{ème} Section.

Annexe 4 : Exemple français du Certificat de travail maritime.

Source : Bureau du travail maritime, de la santé et de la sécurité au travail maritime.

Annexe 5 : Exemple français de la Déclaration de conformité du travail maritime-Partie I, Registre International Français.

Source : Bureau du travail maritime, de la santé et de la sécurité au travail maritime.

Annexe 6 : Exemple français de la Déclaration de conformité du travail maritime-Partie II.
Source : Bureau du travail maritime, de la santé et de la sécurité au travail maritime.

TABLES DES MATIERES

REMERCIEMENTS.....	p.4
LISTE DES ABREVIATIONS.....	p.5
SOMMAIRE.....	p.6
INTRODUCTION.....	p.7 à 15
<u>PARTIE I/ LA MISE EN PLACE DU SOCLE DE CONTRÔLE</u>	p.16 à 43
Chapitre I/ Les sources de coordination et d’harmonisation du contrôle.....	p.16 à 35
Section I/ Les sources internationales du contrôle.....	p.17 à 25
§1/ Les Memorandum of Understanding : la regionalisation de la sûreté.....	p.17 à 21
A/ La portée juridique et les objectifs du Memorandum of Understanding dans le cadre du contrôle par l’Etat du port.....	p.17 à 19
B/ L’analyse du MoU de Paris.....	p.19 à 21
§2/ Le soutien des autorités européennes à la Convention du Travail Maritime.....	p.21 à 25
A/ Le contexte d’ouverture de la transposition et de la mise en place du contrôle.....	p.22 à 23
B/ La finalisation des objectifs et l’ouverture à la transposition.....	p.24 à 25
Section II/ La transposition française : les sources nationales du contrôle.....	p.25 à 35
§1/ La récente mise en place de l’appareil législatif français.....	p.25 à 29
§2/ Un appareil administratif de contrôle en gestation.....	p.29 à 35
A/ Les différents organes de contrôle.....	p.29 à 34
B/ Une coopération non effective : une spécificité française.....	p.34 à 35
Chapitre II/ Le contrôle en amont par l’Etat du pavillon et en aval par l’Etat du port.....	p.36 à 42
Section I/ Les documents certifiant la navigabilité sociale du navire.....	p.36 à 39
§1/ Le Certificat de travail maritime.....	p.37 à 38
§2/ La Déclaration de conformité au travail maritime.....	p.38 à 39
Section II/ Le navire étranger et le contrôle du port.....	p.39 à 42
§1/ L’organisation des inspections.....	p.40 à 41
§2/ Les menaces d’immobilisation et de représailles.....	p.42
CONCLUSION DE LA PARTIE I.....	p.43

<u>PARTIE II/ LE CONTROLE COMME OUTIL DE REGULATION DE LA CONCURRENCE</u>	p.44 à 73
Chapitre I / La pratique du contrôle : un processus d’inspection contraignant.....	p.44 à 64
Section I/ Le protocole de contrôle.....	p.44 à 52
§1/ La graduation du contrôle par l’Etat du port.....	p.45 à 48
A/ La préparation et les niveaux du contrôle.....	p.45 à 46
B/ Les méthodes de contrôle.....	p.46 à 48
§2/ Les effets du contrôle : faire cesser le trouble avec mesure.....	p.48 à 52
A/ La gestion du risque d’abus dans le choix de l’intensité du contrôle.....	p.49 à 50
B/ Les cas de détentions de navires.....	p.51 à 52
Section II/ Les préconisations et les bonnes pratiques selon l’OIT.....	p.53 à 64
§1/ Les Directives concernant l’inspection des aspects matériels du navire.....	p.53 à 54
§2/ Les Directives concernant l’inspection des aspects humains du travail à bord.....	p.55 à 64
Chapitre II/ La relation entre le contrôle et la compétitivité.....	p.65 à 72
Section I/ La mise en œuvre des voies de recours par les marins.....	p.65 à 70
§1/ Le sort des plaintes à terre.....	p.66 à 67
§2/ Le manque de pragmatisme du mécanisme de recueil des plaintes.....	p.68 à 70
Section II/ Les conséquences commerciales des contrôles fondés sur la Convention du travail maritime.....	p.71 à 72
§1/ La redoutable sanction de l’immobilisation du navire impacte le commerce.....	p.71
§2/ Un risque de conflit avec les principes prônés par l’Organisation Mondiale du Commerce.....	p.72
CONCLUSION : LES PERSPECTIVES D’AJUSTEMENT DES PROCÉDÉS DE CONTRÔLE DE LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME.....	p.73
BIBLIOGRAPHIE.....	p.74 à 82
TABLE DES ANNEXES.....	p.83

RESUMÉ : Ce mémoire fait état du contrôle du respect de la Convention du travail maritime de 2006 en France, ratifiée par la France, le 28 février 2013 et entrée en vigueur le 28 février 2014. Dès cette date, la France a du adapter ses textes avec la Convention et former ses agents à la certification sociale des navires de son pavillon et au contrôle des navires étrangers. Ce mémoire, inédit en la matière, fait donc l'analyse de ce nouveau dispositif de contrôle, qui permet de s'assurer des bonnes conditions de travail et de vie des gens de mer à bord. Le contrôle des navires des Etats non ratificateurs de la Convention favorise également une régulation de la concurrence, ne devant toutefois pas entraver la pratique des échanges internationaux.

SUMMARY : This report states the respect by the French authorities of the Maritime Labour Convention of 2006, which was ratified by France on February 28th 2013 and came into effect February 28th 2014. Since then, France has had to adapt its legislation to the Convention and to form its agents to the social certification and to the control of foreign vessels. This precursory report thus makes the analysis of this new control system, which allows to make sure that the living and working conditions for seamen are satisfactory. The control of vessels depending of a State that didn't ratify the Convention also furthers competition regulation, which must not obstruct international exchanges.

Mots clés : Droit social maritime ; Convention du travail maritime (CTM) ; inspections des navires ; certification sociale ; contrôle de l'Etat du port ; conditions de vie et de travail des marins, concurrence internationale.

Keywords : Social Maritime Law, Maritime Labour Convention (MLC) ; vessels inspections ; social certification ; Port State Control ; living and working conditions of seamen, international competition.