

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères
et européennes

PROJET DE LOI

autorisant la ratification de la convention du travail maritime
de l'Organisation internationale du travail

NOR : MAEJ1133589L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I. - SITUATION DE REFERENCE ET OBJECTIFS DE LA CONVENTION

L'Organisation Internationale du Travail (OIT) a adopté le 23 février 2006, lors de la 94^{ème} session de la Conférence internationale du travail, réunie en session maritime, la convention du travail maritime, 2006, qui fait l'objet du présent projet de loi.

Cette convention, dont l'élaboration et l'adoption ont été particulièrement soutenues par la France, marque une évolution importante dans l'histoire des normes internationales du travail. C'est le premier instrument de l'OIT qui met en place pour un secteur d'activité un ensemble de normes couvrant les différents domaines du droit social.

La convention institue des normes sociales minimales d'application directe dans le secteur maritime, qui est historiquement et en raison de sa nature le premier secteur mondialisé. L'adoption de cet instrument a été suivie par celle, en juin 2007, de la convention n° 188 sur le travail dans la pêche, dont la ratification fera l'objet d'un autre projet de loi. Ces conventions constituent de véritables codes du travail mondiaux pour les gens de mer et les pêcheurs, traitant de l'ensemble des conditions d'emploi, de travail et de vie à bord et de protection sociale.

L'un des objectifs de la convention est d'intégrer le respect des normes sociales dans le contrôle des navires en escale, contribuant ainsi à l'amélioration de la sécurité maritime. Elle vient compléter les conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI) que sont :

- la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, (SOLAS) ;
- la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) ;

- la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) ;

- la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL66).

La convention résulte d'une volonté commune des armateurs, représentés par la Fédération internationale des armateurs (ISF), et des gens de mer, représentés par la Fédération internationale des ouvriers des transports (ITF). Ces deux organisations disposent d'une commission permanente au BIT, la Commission paritaire 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.

La Commission paritaire maritime a adopté, lors de sa 29^{ème} session en janvier 2001, un rapport, nommé « *accord de Genève* ». Destiné au Conseil d'administration du BIT, il traduisait la volonté des partenaires sociaux de consolider et de moderniser les 68 conventions et recommandations maritimes de l'OIT anciennes pour bon nombre d'entre elles et très inégalement ratifiées.

L'accord de Genève invitait le Conseil d'administration à envisager la possibilité de regrouper ces normes dans un instrument unique, à vocation universelle et doté de mécanismes d'application effective et directe. Les gouvernements, via une décision de la 280^{ème} session du Conseil d'administration du BIT en mars 2001, ont approuvé cette demande.

Dès l'engagement des travaux en décembre 2001, les armateurs ont fait connaître leur volonté de mettre un frein au dumping social qui s'était instauré dans l'économie mondiale du secteur maritime et d'établir des règles de concurrence minimale, applicables à tous les navires quel que soit leur pavillon, lesquelles devraient être effectivement contrôlées.

Les travaux d'élaboration de la convention du travail maritime, sous présidence française, se sont déroulés du 16 décembre 2001, date de mise en place du groupe de travail d'experts de haut niveau, jusqu'au 23 février 2006, date de son adoption par la 94^{ème} Conférence internationale du Travail, réunie en session maritime.

La convention s'inscrit dans une logique de développement durable en instaurant dans l'économie des transports maritimes, à l'instar de ce qui est prévu pour les règles de sécurité ou de lutte contre la pollution, des mécanismes de contrôle permettant le respect effectif de la norme.

Par son caractère universel et ses mécanismes d'application directe elle vise une large ratification car elle s'inscrit dans des dispositifs de contrôle déjà éprouvés au niveau international. Elle renforcera les dispositifs régionaux de contrôle des navires faisant escale dans les ports, dits de « contrôle de l'Etat du port », en y intégrant l'élément humain.

Elle comprend un dispositif de contrôle innovant pour le monde du travail, la certification des navires en matière sociale.

L'entrée en vigueur de la convention se traduira pour la France et l'Europe par sa prise en compte au sein du dispositif de contrôle issu du *mémorandum* d'entente de Paris (Paris MOU) auquel notre pays participe.

Il convient de noter que tous les navires en escale pourront être contrôlés car sera appliqué le principe dit du « *pas plus favorable* », déjà en œuvre dans le secteur maritime et qui permet de contrôler les navires battant pavillon d'Etats n'ayant pas ratifié la convention en ne leur accordant pas un traitement plus favorable.

Il est nécessaire d'évoquer la structure de la convention, innovante également au sein du BIT, puisque non accompagnée, comme c'est en général le cas d'une Recommandation. Elle est composée d'articles et d'un code A, obligatoire et d'un code B, qui est intégré, sous forme de principes directeurs, non obligatoires, mais pour lesquels, au moment de la ratification, il doit être dûment envisagé de les appliquer. Ceci est expliqué dans la « Notice explicative sur les Règles et le code de la convention du travail maritime », insérée après son Préambule.

La convention prévoit également en son article XV un mécanisme d'amendement simplifié qui permet de la faire évoluer de manière souple, analogue à celui que prévoit la convention SOLAS. Selon ces dispositions et selon la procédure indiquée, c'est au membre ayant ratifié d'exprimer formellement son désaccord sur un amendement donné. Il résulte d'un tel mécanisme que le fait, pour un Etat, de ratifier la convention plus tôt lui accorde un avantage en ce sens qu'il lui permet, le cas échéant, de ne pas se voir opposer un amendement avec lequel il aurait un désaccord ou pour lequel il aurait besoin d'un délai supplémentaire. A contrario les Etats ratifiant la convention ne peuvent que la ratifier dans son ensemble, y compris avec les amendements qui y auront été intégrés.

II. – CONSEQUENCES ESTIMEES DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION

La ratification et la mise en œuvre de la convention du travail maritime constitue un des engagements du Grenelle de la mer. Elle s'inscrit dans un mouvement général de modernisation du droit social des gens de mer engagé ces dernières années.

La convention du travail maritime remplacera lors de son entrée en vigueur trente-sept conventions de l'OIT, dont trente-six ratifiées par la France. Elle intègre aussi les recommandations maritimes de l'OIT dans le même instrument. Si elle ne bouleverse pas le droit social maritime qui présente, en France, un niveau de garantie globalement supérieur, son impact sur le droit des gens de mer n'est pas négligeable. Sa mise en œuvre s'inscrit et accompagne le travail de modernisation engagé tout au long de la dernière décennie. Ceci s'est concrétisé par la codification du droit du travail maritime au sein du code des transports dont la partie législative est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2010.

Ce code comprend, dans sa cinquième partie intitulé « *Transport et navigation maritimes* » un livre spécifiquement consacré aux gens de mer. Il clarifie les relations entre le code du travail et le droit social des gens de mer, dont la Cour de Cassation par un arrêt d'assemblée plénière du 7 mars 1997 avait souligné l'obsolescence. Le droit des gens de mer est conforté en tant que droit d'adaptation du code du travail, ce dernier étant applicable à défaut de mesures particulières, d'exclusion ou d'adaptation (code des transports, art. L. 1311-1 et L. 5541-1). La partie réglementaire du code des transports, en cours d'élaboration, complétera ce travail.

Les travaux de réécriture du droit des gens de mer, qui ont débuté en 2002, constituaient un des préalables nécessaires à l'intégration dans l'ordonnancement juridique français des récentes conventions maritimes de l'OIT (Convention du travail maritime, convention n° 188 sur le travail dans la pêche et convention n° 185 sur la pièce d'identité des gens de mer).

Champ d'application de la convention

La convention du travail maritime a vocation à s'appliquer à la navigation maritime commerciale, à l'exclusion des navires travaillant exclusivement dans les eaux intérieures ou abritées.

Si les navires de guerre ainsi que les navires de construction traditionnelle sont exclus du champ d'application de la convention, tel n'est pas le cas des navires de plaisance destinés à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales. La convention ne concerne pas les navires de pêche maritime ou ceux armés par des entreprises de cultures marines.

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 connaissons en France.

Si le droit social maritime ne portait jusqu'à présent que sur les seules personnes exerçant cette profession, une telle évolution avait déjà été engagée. Ainsi la loi n° 2006-10 du 6 janvier 2006 portant sécurité et développement des transports avait élargi l'obligation de rapatriement et le champ de compétence de l'inspection du travail à toute personne travaillant à bord.

Toutefois certaines catégories de personnels, tels ceux intervenant occasionnellement, pour de courtes durées à bord ou pour des tâches non liées directement à l'exploitation du navire continueront de ne pas relever de la réglementation maritime.

Le nombre de marins employés au commerce en 2010 étaient de 18 015. Les gens de mer autres que marins, employés à bord des navires, sont de l'ordre de quelques centaines, les agents du service général étant déjà considérés de fait comme des marins.

1966 navires de commerce battaient pavillon français en 2008, dont 466 d'entre eux sont d'une jauge supérieure à 500. Parmi ces derniers, 285 effectuent une navigation internationale, dont 95 immatriculés au Registre international français. Ces deux critères, jauge et navigation internationale, déterminent l'application du dispositif de certification des navires imposé par la convention.

La convention exclut les navires travaillant exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire (art. II § i). L'exclusion de ces navires ne les mettra toutefois pas en dehors de l'évolution générale du droit des gens de mer. Ce n'est que sur certains aspects limités et pour des raisons pratiques, que certaines mesures découlant de la mise en œuvre de la convention ne seront pas appliquées ou seront adaptées.

En effet, tant pour des raisons d'équité mais aussi de cohérence et de simplification d'un droit dont il convient de préserver l'unicité, il ne peut être question de morceler le droit des gens de mer.

L'adoption à l'OIT de deux conventions distinctes, l'une concernant la navigation maritime commerciale, l'autre concernant la pêche constitue une évolution notable. En effet, si, traditionnellement, les conventions de l'OIT ne concernaient que la marine marchande, elles invitaient les Etats à étendre leurs mesures d'application à la pêche maritime. C'est, en règle générale, ce qui avait été fait en France. Du fait de la dissociation entérinée au sein du corpus juridique international par les deux dernières conventions maritimes de l'OIT entre d'une part la marine marchande et, d'autre part, la pêche maritime, qui se retrouve aussi en droit communautaire, il sera nécessaire, pour chaque mesure de mise en œuvre de la convention, d'examiner son impact pour les pêcheurs.

Les dispositions rendues antérieurement applicables aux pêcheurs telles que l'obligation de rapatriement, l'indemnité de naufrage et bien d'autres, le resteront, en application du principe de non régression, affirmé tant au niveau de l'OIT qu'au niveau de l'Union européenne, la directive n° 2009/13/CE reprenant les quatre premiers titres de la convention. Les mesures de mise en œuvre de la convention devront cependant prendre en compte les dispositions de la convention n°188 afin de ne pas risquer de se trouver en contradiction avec ses dispositions. C'est pour ces raisons que les représentants de la pêche maritime sont associés au processus de consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer au commerce.

Par ailleurs la convention élargit la notion d'armateur en le définissant dans son article II comme celui qui a accepté les responsabilités de l'exploitation du navire et a accepté de se charger des tâches et responsabilités incombant aux armateurs aux termes de la convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. C'est ainsi le responsable de l'exploitation du navire qui est armateur au sens de la convention du travail maritime.

Application à l'Outre-mer de la convention du travail maritime

La convention du travail maritime concerne également l'outre-mer dont le Grenelle de la mer a souligné l'importance. Les mesures de mise en œuvre de la convention du travail maritime s'appliqueront 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-Miquelon.

La France s'est en effet exprimée récemment vis-à-vis de l'Organisation internationale du travail en faisant savoir au Directeur Général du Bureau international du Travail que le champ d'application des conventions de l'OIT qu'elle ratifie correspond à l'ensemble constitué par la France métropolitaine ainsi qu'aux territoires de la Guyane, la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre-et-Miquelon. Il est vrai que la Guyane et la Martinique disposent d'un nouveau statut de collectivité territoriale régi par l'article 73 de la Constitution (cf. la loi organique n° 2011-883 du 21 juillet 2011 et la loi n° 2011-884 du 27 juillet 2011) mais étant donné que ces nouveaux statuts n'entreront pas en vigueur avant 2014, la situation de ces deux collectivités par rapport à l'OIT demeure inchangée.

Mayotte est également une collectivité régie par l'article 73 de la Constitution mais elle ne fait pas partie des collectivités ultra-marines françaises pour lesquelles les conventions internationales du travail s'appliquent de plein droit. Compte tenu de ce que le droit des gens de mer y sera adapté progressivement, il n'est pas prévu d'y étendre, pour le moment, la portée de la ratification de la convention du travail maritime.

Concernant les collectivités d'outre-mer que sont la Polynésie Française et Wallis et Futuna ainsi que pour la Nouvelle-Calédonie et les Terres Australes et Antarctiques Françaises (et aussi pour Mayotte), la ratification d'une convention de l'OIT, en l'espèce la convention du travail maritime, les concerne a priori, mais son application dans chacune de ces collectivités, conformément à la Constitution de l'OIT, notamment son article 35, est soumise à une déclaration expresse de la France, lors du dépôt des instruments de ratification auprès du Directeur Général du BIT ou ultérieurement à celui-ci. Comme indiqué précédemment, un des impacts notables sera de devoir déclarer formellement Wallis et Futuna au BIT en tant que territoire non métropolitain. Ceci entraînera des conséquences pour le droit applicable à bord des navires de commerce qui y sont immatriculés, mais peut aussi entraîner pour la législation du travail générale qui pourra faire l'objet d'ajustements.

Il convient de tenir compte des compétences propres dont disposent la Polynésie Française et la Nouvelle-Calédonie en matière de droit du travail et de protection sociale et, pour ce qui concerne la seule protection sociale, de Wallis et Futuna. Sous réserve de l'avis de ces collectivités, il n'est pas envisagé d'exclure celles-ci de la portée de la ratification de la convention du travail maritime. L'application de la convention est exclue pour les Terres australes et antarctiques françaises.

Il convient en outre d'apporter les précisions suivantes concernant les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), la Polynésie française, la Nouvelle-Calédonie et Wallis et Futuna :

- les TAAF : contrairement à Mayotte ou à Wallis-et-Futuna où la France n'a, à ce jour, déclaré l'application d'aucune convention internationale du travail, les Terres australes et antarctiques françaises sont actuellement régies par les conventions de l'OIT n° 8, 9, 15, 16, 22, 23, 53, 58, 69, 73, 74, 87, 92, 98, 108, 111, 133, 134 et 146, rendues applicables localement par une déclaration au BIT en date du 13 mars 1990 et par la convention n°147, rendue applicable par une déclaration en date du 18 juin 1990. Un arrêté de l'administrateur supérieur des TAAF (n° 10 du 2 avril 1992) a rappelé en droit interne l'application locale de ces accords internationaux.

L'article L. 5795-11 du code des transports ne permet plus aux navires de commerce d'être immatriculés aux TAAF. Le droit du travail applicable aux TAAF est le code du travail de l'outre-mer (CTOM), en l'espèce, la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 modifiée instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer. Il convient d'y ajouter les dispositions du titre IX « *Terres Australes et Antarctiques Françaises* » au sein du livre VII « *Dispositions relatives à l'outre-mer* » du code des transports qui comprend un certain nombre de dispositions législatives concernant les TAAF.

Seuls des navires de pêche y étant dorénavant immatriculés, il est envisagé de ne pas étendre aux TAAF la portée de la ratification de la convention du travail maritime et de dénoncer auprès du BIT celles des conventions concernant la marine marchande qui y ont été rendues applicables, tout en maintenant leurs effets en tant qu'elles s'appliquaient aux pêcheurs. Un certain nombre de mesures de cohérence liées à la mise en œuvre de la convention du travail maritime devront cependant être prises, dans l'attente d'une refonte du droit applicable à bord des navires de pêche, laquelle interviendra dans le cadre de la ratification de la convention n° 188 sur le travail dans la pêche qui devra s'appliquer aux TAAF.

- la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie doivent être obligatoirement consultées en ce qui concerne la ratification de la convention devront préparer les mesures de mise en œuvre de leur législation concernant les gens de mer. Ces mesures d'application de la convention relèvent en effet de leurs matières de compétence (travail et protection sociale) et l'Etat ne peut pas intervenir dans celles-ci sans contrevenir aux lois organiques fixant leurs statuts. Les services de la Direction des affaires maritimes leur fourniront l'expertise nécessaire. Certains aspects de la législation, notamment en matière de logement et d'habitabilité des navires, ne relèvent cependant pas de leur compétence, mais de celles de l'Etat qui y est toujours compétent pour la sécurité des navires (sauf les plus petits).

- Wallis-et-Futuna : le code du travail applicable dans le territoire des Iles Wallis et Futuna, qui est en l'espèce une version modifiée à plusieurs reprises de la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer, comprend un Titre XI – « *Dispositions particulières aux marins* », créé par l'article 19 de l'ordonnance n° 2005-57 du 26 janvier 2005. Cette partie concernant les marins devra être complétée, de même qu'en ce qui concerne la législation applicable en matière de sécurité sociale, en tenant compte des compétences propres en la matière de cette collectivité. Il doit être noté que le code des transports comprend un Titre IX « *Wallis-et-Futuna* » au sein du Livre VII « *Dispositions relatives à l'outre-mer* », qui devra lui-même également être modifié.

En effet, il sera nécessaire de tenir compte de l'existence d'un certain nombre de navires immatriculés à Wallis-et-Futuna, constituée essentiellement de navires de croisière, jaugeant plus de 500 et effectuant des navigations internationales. Ces navires qui, lors de leurs escales, sont inspectés, au titre du contrôle de l'Etat du port, devront être certifiés, ce qui implique l'application à Wallis et Futuna de la convention.

Il doit être noté que ces navires emploient à bord des gens de mer, non résidents sur le territoire de la République, ceci de manière analogue aux navires relevant du Livre VI, ce qui entraînera des modifications législatives dans cette partie du code des transports. Des dispositions particulières concernant cette catégorie de navires devront être prévues dans cette partie du code des transports.

Conséquences économiques

Les navires français respectant d'ores et déjà les normes internationales du travail, la mise en œuvre de la convention n'entraînera aucune charge supplémentaire significative pour les armements français par rapport à celles des navires battant pavillon étranger puisque ceux-ci seront soumis aux mêmes obligations et seront contrôlés sur les bases de la convention, y compris que l'Etat dont ils battent le pavillon l'ait ratifiée ou non.

La mise en œuvre de la convention du travail maritime, s'inscrit dans une logique de développement durable et contribuera à la préservation de l'emploi maritime et à la compétitivité du pavillon français. Le contrôle des navires faisant escale dans les ports étant renforcé par la prise en compte de l'ensemble des normes sociales aura pour effet une pression renforcée contre les navires dits sous-normes qui font une concurrence déloyale aux armateurs français et européens.

En revanche, si les navires français ne disposaient pas des certificats prévus par la convention qui en garantissent le respect, ils seraient, comme déjà précisé, systématiquement contrôlés lors de leurs escales à l'étranger, avec les conséquences financières non négligeables que cela implique pour les armements (retard, pénalités, immobilisation prolongée du navire).

Le respect des normes sociales internationales dans le transport maritime, de même que le respect des normes de sécurité, devraient être des critères de choix des affréteurs. Le pavillon français doit s'inscrire dans cette logique.

Conséquences financières

1° Conséquences financières pour les armements

Concernant les personnels n'exerçant pas la profession de marin, la formation minimale de sécurité, prévue à la règle 1.3, §2, de la convention, sera financièrement prise en charge par les armateurs ou employeurs concernés. Il s'agit toutefois de formations de courte durée.

Les visites d'aptitude physique de ces personnels, si l'on excepte les examens complémentaires éventuels, seront, comme c'est déjà le cas pour les personnes exerçant la profession de marin, assurées gratuitement par le Service de santé des gens de mer (SSGM).

La mise en œuvre de la convention va toutefois exiger un effort particulier de la part des armements dont les navires seront assujettis à la certification. Ils devront en effet, dans une démarche analogue à celle mise en œuvre par le code ISM, élaborer, rédiger et mettre en place les procédures permettant de justifier du respect de la convention. Ces procédures leur permettront de solliciter et d'obtenir les certificats prévus par la convention. Ils devront également mettre en place des actions de formation à l'attention de leurs personnels.

Lorsque les navires ne pourront être inspectés dans un port français, les armateurs prendront en charge les frais de déplacement des inspecteurs, comme c'est déjà le cas pour d'autres visites. Il est prévu que ces déplacements puissent, autant qu'il sera possible pour la première inspection compte tenu de la durée de la période courant jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention, coïncider avec d'autres visites obligatoires, telles les audits effectués au titre du code international de gestion de la sécurité (code ISM).

2° Conséquences financières pour les gens de mer

La mise en œuvre de la convention n'entraînera pas de charges financières pour les salariés.

Les travailleurs indépendants, qui seront dorénavant couverts, devront cependant assurer le financement de leur formation minimale à la sécurité à défaut de la prise en compte par l'armateur ou par leur donneur d'ordre.

3° Conséquences financières pour les associations

La convention du travail maritime reprend les dispositions de la convention n° 163 sur le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, ratifiée par la France. A ce titre les associations concourant au bien-être des gens de mer dans les ports telles que les foyers des marins, et, en premier lieu, le réseau des Hôtels des gens de mer, aujourd'hui gérés par l'Association pour la Gestion des Institutions Sociales Maritimes (AGISM), participent de la mise en œuvre de la convention. Les marins en escale, quelle que soit leur nationalité ou le pavillon du navire, peuvent ainsi en bénéficier. La subvention versée à l'AGISM au titre de sa contribution à la mise en œuvre de ces obligations sera dorénavant versée par l'Etat, en l'espèce la Direction des affaires maritimes (DAM), et non par l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM). Il s'agit de séparer les compétences dévolues à l'Etat, d'une part, pour le respect des obligations de l'OIT (convention n° 163 sur le bien-être des gens de mer qui sera révisée), de celles correspondant à la gestion d'un régime de sécurité sociale, afin de clarifier la mise en œuvre des politiques publiques.

Les dispositions de la convention n° 163 n'étant que reprises sans modification de fond par la convention du travail maritime, la mise en œuvre de cette dernière n'entraînera pas de charges financières supplémentaires pour les associations œuvrant pour la mise en œuvre des obligations d'accueil dans les ports.

Pour la mise en œuvre de ces obligations, des commissions portuaires de bien-être ont été mises en place dans les principaux ports français : Dunkerque, Calais, Le Havre, Rouen (en cours), Nantes-Saint-Nazaire (en cours), Saint-Malo, Brest, Lorient, La Rochelle, Bayonne, Marseille-Fos, Sète, Port-la-Nouvelle, Fort de France, Port Réunion. Ces commissions, présidées par le Préfet et créées en application du décret n°2007-1227 du 30 août 2007, sont des instances de concertation permettant à l'ensemble des parties intéressées d'examiner toute difficulté liée aux conditions d'accueil des marins dans les ports et d'améliorer celles-ci. Ces commissions ne disposent pas de budget car, sans se substituer au rôle essentiel des associations, leur mission est, justement, d'organiser, de faciliter, la concertation au niveau local, en vue de faire en sorte que ces obligations soient remplies.

Par ailleurs, a été créé, en application de ce même décret, le Conseil supérieur de la prévention des risques professionnels maritimes et du bien-être des gens de mer. Ce conseil, placé auprès du ministre chargé de la mer, comporte deux formations, l'une étant compétente en matière de prévention des risques professionnels, à l'instar, du Conseil d'orientation sur les conditions de travail placé près du ministre du travail, l'autre étant compétente pour les questions relatives au bien-être des gens de mer en mer et dans les ports.

Ce conseil qui se dénommera Conseil supérieur des gens de mer comportera dorénavant une troisième formation compétente pour ce qui concerne la profession de marin et la protection sociale des gens de mer. Ce regroupement intervient dans le contexte de changement de statut de l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) et de suppression du Conseil supérieur de l'ENIM.

4° Conséquences financières pour les collectivités territoriales

La mise en œuvre de la convention n'entraînera ni transferts de charges, ni obligations nouvelles pour les collectivités territoriales. Ces dernières, qui sont représentées au sein des commissions de bien-être portuaires, demeurent libres de participer sur une base volontaire aux services d'accueil et de bien-être des gens de mer dans les ports, et, le cas échéant, de leur accorder des aides.

5° Conséquences financières pour les établissements publics

Le code des transports prévoit déjà (article L. 5551-1) que les gens de mer n'exerçant pas la profession de marin mais qui sont employés à titre permanent à bord d'un navire sont assimilés aux marins pour ce qui concerne leur protection sociale. Cela ne concerne au plus que quelques dizaines de personnels qui devront relever de l'affiliation au régime de l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM) et n'a pas d'impact significatif en terme de coûts pour cet établissement.

Les catégories de personnels relevant soit de la profession réglementée de marin, soit considérés comme gens de mer, mais non marins seront précisées par voie réglementaire. Lors des consultations des organisations d'armateurs et des organisations syndicales ce point a été particulièrement examiné comme la convention invite à le faire. Après avoir recensé les pratiques en vigueur dans les armements, il a été décidé de conforter le fait que les personnels dits « auxiliaires des services généraux », connus sous l'acronyme d'ADSG, doivent être considérés, ne serait-ce que par leur rôle d'encadrement des passagers, comme relevant de la profession de marin. Certaines situations résiduelles concernant un peu plus de 300 personnes seront régularisées à ce titre.

Les grands ports maritimes ne seront pas impactés par la mise en œuvre de la convention.

6° Conséquences financières pour l'Etat

En ce qui concerne la réalisation des examens médicaux pour les gens de mer n'exerçant pas la profession réglementée de marin, leur prise en charge sera assurée par le service de santé des gens de mer. Le texte relatif à la fréquence des examens médicaux obligatoires sera modifié afin que, dans certains cas, la validité du certificat d'aptitude physique puisse être portée à deux ans, la fréquence annuelle étant maintenue pour certaines catégories de marins ou selon l'appréciation du médecin des gens de mer.

Une telle évolution permettra de renforcer le suivi médical de certains personnels sans que le niveau de protection des gens de mer soit diminué. Elle doit permettre au Service de santé des gens de mer de prendre en charge les examens des gens de mer non marins et d'une manière générale de mieux assurer ses missions de santé au travail au titre de la convention.

Le processus de certification des navires prévu à la règle 5.1.3 de la convention sera assuré par la Direction des Affaires maritimes (DAM) et les inspecteurs de sécurité des navires (ISN) relevant des Centres de sécurité des navires (CSN), placés sous l'autorité des directeurs inter-régionaux de la mer (DIRM).

Seront associés à ce processus de certification et de contrôle les services de l'inspection du travail qui relèvent, pour le secteur maritime, depuis le 1er janvier 2009, des directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE), de même que les services des directions départementales des territoires et de la mer (DDTM) et les médecins du service de santé des gens de mer (SSGM). La mise en œuvre de la convention pour les DIRECCTE impliquera une réflexion sur l'organisation interne des services et un redéploiement des moyens humains et financiers.

L'impact de la mise en œuvre de la convention du travail maritime sur les Centres de Sécurité des Navires (CSN) et la charge de travail de leurs inspecteurs n'est pas négligeable. Certaines missions seront redéployées. La mise en œuvre des mécanismes de contrôle prévus par la convention (certification, contrôle de l'Etat du port) implique une réflexion sur les moyens humains et l'organisation des CSN.

L'administration centrale aura la charge administrative du suivi de la convention, en particulier de l'instruction des dossiers de demande de certification déposés par les armements, l'élaboration des rapports au titre de la convention, la préparation des sessions de la Commission spéciale tripartite du BIT, le suivi des plaintes des gens de mer et, d'une manière générale, la coordination de ses mesures de mise en œuvre.

La formation des personnes concourant aux dispositifs prévus par la convention (processus de certification, inspection, traitement des plaintes) est intégrée dans le programme annuel de formation de la Direction des Affaires maritimes et, pour les agents de l'inspection du travail, de la Direction Générale du Travail, depuis le début de l'année 2011. Cinq formateurs de formateurs ont suivi avec succès les formations mises en place par le bureau international du travail en son centre de formation de Turin.

Les coûts de réalisation des documents nécessaires à la certification des navires, notamment les certificats de travail maritime et les déclarations de conformité au travail maritime, les certificats médicaux, de même que les coûts de traduction de ces documents, seront imputés sur le budget de fonctionnement de la Direction des Affaires maritimes. Il en sera de même en ce qui concerne les actions de communication nécessaires à la bonne information des représentants des gens de mer et des armateurs qui sera assurée par la mise à disposition de toutes les documentations nécessaires sur Internet.

La mise en œuvre de la convention nécessite cependant des travaux de développement des systèmes d'information de la Direction des Affaires maritimes en lien avec la Direction générale du Travail. L'application ASTERIE, dont l'objet est de permettre aux services de proximité de suivre la carrière du marin et d'exercer la police du rôle d'équipage, et qui sera complétée par l'application LISE en cours de développement, devra être adaptée afin d'identifier et de suivre administrativement les gens de mer n'exerçant pas la profession de marin. Ce travail devra prendre en compte la convention n° 185 sur la pièce d'identité des gens de mer et ses exigences en matière de tenue des bases de données et de certification.

Il en est de même pour l'application ESCULAPE relative au dossier médical informatisé.

Il sera enfin nécessaire de faire évoluer les systèmes d'information permettant actuellement d'assurer le suivi des navires (NAVPRO et GINA) et des inspections des navires menées par les agents du ministère chargé du travail (Cap SITERE), ou de développer un système de gestion de base de données *ad hoc*, de manière à pouvoir satisfaire aux obligations de la convention en matière de rapports d'inspection et de suivi de la certification des navires (règle 5.1.3, §11).

En ce qui concerne la certification des navires, le développement d'un système de gestion de base de données sera pris en charge par la direction des affaires maritimes et impliquera une dépense étalée entre 2012 et 2014.

La convention prévoit un mécanisme nouveau de suivi à l'organisation internationale du travail. Une commission tripartite permanente est prévue à son article XIII et a été mise en place à titre provisoire en septembre 2010. Elle tiendra sa seconde session en décembre 2011. La participation de la France à cette commission correspond à des déplacements estimés à 15 jours/an pour deux personnes ; il convient d'y ajouter conformément aux règles du tripartisme la prise en charge des représentants des organisations les plus représentatives des gens de mer, soit deux personnes. La participation de la France à cette nouvelle instance de l'OIT correspond en outre aux engagements pris dans le cadre du Grenelle de la mer en matière de gouvernance internationale et européenne, de renforcement de sa présence dans les instances internationales, de lutte contre les pavillons de complaisance et de promotion du pavillon français.

Conformément aux prescriptions de la directive 2009/21 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon «... *pour la partie opérationnelle des activités de son administration liées à son statut d'État du pavillon...* » la Direction des Affaires Maritimes (DAM) du MEDDTL a engagé l'élaboration d'un système de management de la qualité conforme à la norme ISO 9001/2008.

Ce système couvre l'élaboration de la réglementation sur la sécurité et la sûreté des navires. Les objectifs de certification de la qualité conforme aux normes de qualité internationales applicables recouvrent également l'étude des plans et documents des navires, la surveillance des organismes notifiés, la délivrance des titres de formation professionnelle maritime, la délivrance des décisions d'effectif, le suivi de la formation continue des inspecteurs, le management des structures et le management de la qualité pour lesquels un marché public devrait être prochainement notifié pour une certification à obtenir au cours de l'année 2012.

Ce système pourrait être étendu aux différents aspects de la mise en œuvre de la convention du travail maritime, lorsque celle-ci entrera pleinement en vigueur, en fonction de ce qui sera décidé au niveau communautaire quant à l'évolution du champ de la Directive 2009/21. Un avenant au marché concernant ce dispositif de certification devra alors être envisagé. Il devra en tout état de cause concerner également le processus de délivrance de la pièce d'identité des gens de mer, en application de la convention n° 185 de l'OIT, qui prévoit une telle certification.

Conséquences sociales et environnementales

Les échanges maritimes concernent plus de 90 % des produits manufacturés ; le fait d'y disposer de facto d'un label social mondial garantissant le respect des normes de l'OIT pour ce qui concerne les équipages des navires assurant ces transports, sera un critère de décision pour les donneurs d'ordre, qu'ils soient publics ou privés et de valorisation pour les armateurs français.

La convention du travail maritime permettra de disposer d'un socle de règles minimales internationales et européennes contribuant à l'harmonisation des conditions sociales dans un secteur soumis à une forte concurrence internationale. En contribuant au renforcement de la lutte contre les navires sous-normes, la convention contribuera au maintien de navires sous pavillon français et européens et de l'emploi dans ce secteur. Rappelons que l'étude des accidents maritimes a démontré la forte corrélation entre le non respect des normes techniques ou environnementales avec le non respect des normes sociales.

La mise en œuvre de la convention ne peut que contribuer à assainir le parc mondial des navires. Le contrôle des navires faisant escale dans les ports sera renforcé en prenant en compte la dimension sociale. Il a déjà été précisé que tous les navires seront contrôlés. Ceux battant pavillon d'Etats n'ayant pas ratifié la convention le seront également en application du principe dit du « *traitement pas plus favorable* » et n'en tireront pas de bénéfice.

Les droits des gens de mer seront renforcés d'une manière générale, par la mise en place de mécanismes de plaintes à bord du navire et à terre, en escale. Le dispositif d'aide d'urgence aux marins abandonnés, phénomène auquel la France n'échappe pas, a fait face à une douzaine de cas entre 2009 et 2012. Notre pays a porté assistance et a rapatrié plus de 50 marins durant cette période.

Ce dispositif sera maintenu et conforté, permettant d'assumer les conséquences éventuelles de ces contrôles, mais aussi dans la perspective du premier amendement à la convention. Cet amendement est déjà prévu, à la suite de travaux conjoints entre l'OMI et l'OIT, d'ailleurs longtemps présidés par la France.

Conséquences juridiques

1° Articulation de la Convention du travail maritime avec les instruments internationaux et européens existants ou en cours d'élaboration

La ratification de la Convention est une mesure nécessaire compte tenu de son intégration dans le dispositif de contrôle des navires par l'Etat du port qui, pour la France, est organisé dans le cadre du Mémorandum d'entente de Paris, dit Paris MoU (*memorandum of understanding*).

Le Paris MoU est une entente inter-gouvernementale qui regroupe les Etats membres de l'Union européenne ainsi que la Norvège, l'Islande, le Canada et la Russie. Son objet est d'organiser de manière harmonisée les contrôles des navires étrangers faisant escale dans les ports.

Les modifications apportées au protocole du mémorandum d'entente de Paris comme la création d'une directive de mise en œuvre de la MLC, 2006 seront applicables dès l'entrée en vigueur de la convention. Ces amendements prévoient des dispositions contraignantes pour les navires dont l'Etat du pavillon n'a pas ratifié la convention. Le Paris MoU s'est également préparé à intégrer la Convention du travail maritime en élaborant des directives à l'attention de ses inspecteurs. Ce travail a d'ailleurs été mené au sein d'un groupe de travail présidé par la France.

L'intégration de la Convention du travail maritime dans la législation européenne est engagée. A la suite de la décision n° 2007/431/CE du Conseil du 7 juin 2007 qui a autorisé les États membres à la ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la directive n° 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la Convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE a repris la quasi totalité des quatre premiers titres de la Convention.

En application de son article 7 la directive n° 2009-13 entrera en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime, soit douze mois après la trentième ratification enregistrée par le Bureau international du Travail. Toutefois, son article 5 accorde douze mois supplémentaires aux États membres pour qu'ils prennent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour s'y conformer ou s'assurent que les partenaires sociaux ont mis en place les dispositions nécessaires par voie d'accord.

Ce délai supplémentaire qui peut intéresser des Etats membres non maritimes ne sera pas utilisé par la France. En effet, lors de l'entrée en vigueur de la Convention, les navires battant pavillon français devront être conformes aux normes de la Convention, en particulier ceux de plus de 500 effectuant des voyages internationaux. Pour éviter d'être contrôlés et de subir une inspection détaillée à chaque escale, ils devront disposer des documents prévus par la Convention dans le cadre de la certification des navires, soit le certificat du travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime. Cette contrainte ne permet pas d'attendre la fin des délais accordés par la Directive 2009-13 et impose de préparer les mesures de mise en œuvre avant même l'entrée en vigueur de la convention. A cet effet, une ordonnance, prise en application de l'article 17 de la loi n°2011-12 du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation du travail au droit de l'Union européenne, est en voie de finalisation, après plusieurs réunions de consultation menées avec les partenaires sociaux maritimes.

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 par notre pays, qui fait l'objet du présent projet de loi, en deuxième lieu, de sa prise en compte par le Mémorandum d'entente de Paris (Paris MoU) concernant le contrôle des navires étrangers faisant escale dans nos ports, et enfin des directives qui l'intégreront dans la législation européenne.

En effet, cette dernière doit prendre en compte et intégrer les aspects de la Convention non couverts par la directive n° 2009/13, essentiellement en ce qui concerne son Titre 5 – *Conformité et mise en application des dispositions*. La Commission prépare à cet effet un projet de directive visant à définir les responsabilités de chaque Etat membre relatives au contrôle et aux responsabilités de l'Etat du pavillon (il s'agit de reprendre la règle 5.2 de la MLC), de l'Etat du Port (par un article modifiant la directive 2009/16/CE reprenant les amendements sur le protocole du Paris MoU) et en matière de traitement des plaintes des gens de mer (règle 5.3 de la MLC).

Il doit être noté que cette législation sera la première qui, au niveau européen, concernera l'inspection du travail et imposera une certification sociale.

a) conventions de l'OIT non reprises dans la convention du travail maritime

Quatre conventions, deux concernant la formation, une concernant les pensions des gens de mer et la dernière, relative à la pièce d'identité des gens de mer, n'ont pas été intégrées par la convention du travail maritime.

La convention du travail maritime n'a pas repris, tout en les révisant, les conventions n° 53 sur les brevets de capacité des officiers, 1936, et n° 74 sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, toutes deux ratifiées par la France. Il s'agit d'une mesure de cohérence avec la convention STCW de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les normes de formation des gens de mer, laquelle a vocation à rassembler l'ensemble des prescriptions en matière de formations de ces personnels. Ceci relève de la volonté commune de clarifier la répartition des compétences entre les deux organisations parties prenantes du système des Nations Unies.

La convention n° 71 sur les pensions des gens de mer, 1946, ratifiée par la France, reste en vigueur et n'a volontairement pas été reprise dans la convention du travail maritime. En effet, lors des travaux d'élaboration de la convention du travail maritime, ce sujet a été considéré comme très important et devant faire l'objet d'un réexamen spécifique. Trop de gens de mer actuellement dans le monde ont effectué une carrière sous différents pavillons, ont cotisé pour toutes sortes de régimes, pour finir par n'avoir qu'une pension de retraite dérisoire et même dans certains cas aucune pension.

La convention n° 185 sur la pièce d'identité des gens de mer, adoptée en 2003 qui révisait la convention n° 108, 1958, ayant le même objet, n'a volontairement pas été intégrée dans la convention. La convention n° 185 est très importante, car elle a pour double objectif la protection des gens de mer et la facilitation de l'activité maritime. Il convient de la situer dans le cadre de l'ensemble des mesures de sûreté qui continuent de se mettre en place au niveau international dans le secteur maritime.

C'est d'ailleurs à ce titre que la France, à la suite de travaux interministériels sur l'immigration illégale et les clandestins, avait soutenu devant l'OMI et l'OIT la révision de l'ancienne convention n° 108 qui n'offrait plus de garanties suffisantes. Prévoyant d'inclure des éléments biométriques (empreintes digitales) dans la pièce d'identité des gens de mer, elle est entrée en vigueur, y compris pour la France qui l'a ratifiée en 2004. Si elle a connu des difficultés de mise en œuvre, y compris en France, peu de pays l'ayant ratifiée, c'est dans doute en raison notamment de la technique utilisée, peu reconnue, l'enregistrement des données sur code à barre et l'absence de composant électronique.

Une telle pièce d'identité n'en est pas moins indispensable pour maintenir la protection des gens de mer tout en augmentant le niveau de sûreté dans ce secteur. La possibilité nouvelle d'y inclure un composant électronique, résultant de l'évolution des normes de l'OACI et de l'ISO, actée en novembre 2010 par le Conseil d'administration du BIT, lui permet une meilleure reconnaissance aux frontières, lui confère une plus grande valeur et constitue un élément décisif permettant d'envisager enfin sa mise en œuvre effective pour notre pays. Une mesure législative incluse dans l'ordonnance en préparation en application de l'article 17 de la loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011 permettra sa délivrance à tous les gens de mer, excepté les non ressortissants français non résidents permanents.

Il ne doit jamais être perdu de vue que bon nombre des autres conventions de l'OIT ratifiées par la France, hormis celles qui concernent par définition d'autres secteurs, sont également applicables à bord des navires et que celles-ci doivent aussi être prises en considération.

Il s'agit en premier lieu des conventions fondamentales mentionnées au préambule de la convention du travail maritime, toutes ratifiées par la France, qui sont les conventions n° 29 sur le travail forcé, 1930, n° 87 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, n° 98 sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949, n° 100 sur l'égalité de rémunération (emploi et profession), 1951, n° 105 sur l'abolition du travail forcé, 1957, n° 111 concernant la discrimination (emploi et profession), 1958, n° 138 sur l'âge minimum, 1973, n° 182 sur les pires formes de travail des enfants, 1999.

Il s'agit également, d'autres conventions dont l'énumération pourrait être complétée, telles que la convention n° 135 sur les représentants des travailleurs, 1971, ou la convention n° 158 sur le licenciement, 1982, ratifiées par la France et qui s'appliquent à bord des navires.

b) convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW)

La convention du travail maritime fait référence à plusieurs reprises à la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW) de l'Organisation maritime internationale (OMI). Cette convention concerne à titre principal les qualifications des gens de mer. Elle traite également des normes d'aptitude médicale, des normes de veille et de prévention de la fatigue à bord des navires et de certaines questions de santé au travail telles que la lutte contre l'alcoolémie ou les addictions.

La convention du travail maritime a été élaborée en tenant dûment compte des instruments internationaux pertinents de l'OMI, en particulier la convention STCW. C'est d'ailleurs un principe qui a guidé les travaux et les échanges sont permanents entre l'OMI et l'OIT, ces deux organisations n'hésitant pas à créer des groupes de travail mixtes afin d'assurer la complémentarité de leurs instruments. A titre d'exemple, les certificats médicaux délivrés conformément aux prescriptions de la convention STCW telle que modifiée sont conformes aux prescriptions de la convention du travail maritime (règle 1.2 et norme A1.2, « certificat médical »).

Les derniers amendements à cette convention dits « amendements de Manille » assurent pour les personnels en charge de la veille à bord des navires la complémentarité des normes issues de la convention STCW avec celles de la convention du travail maritime en matière de durée des repos (Règle 2.3, Norme A2.3, « durée du travail ou du repos »).

c) convention n° 188 de l'OIT sur le travail dans la pêche

Cette convention adoptée en 2007 est proche dans son esprit de la convention du travail maritime et sa ratification par la France a été engagée parallèlement avec la ratification de la convention du travail maritime ; c'est également un des engagements du Grenelle de la mer. Elle consacre le fait que les pêcheurs et les gens de mer, au niveau international, mais aussi européen d'ailleurs, relèvent dorénavant d'instruments normatifs séparés.

En effet, si seulement cinq conventions de l'OIT s'appliquaient à la pêche, la plupart des conventions concernant la marine marchande comportaient des dispositions permettant d'en étendre la portée aux pêcheurs ou à la pêche maritime commerciale. C'est ce que, d'une manière générale la France a fait, comme par exemple avec la convention n° 166 sur le rapatriement des gens de mer, 1897 ou avec la convention n°178 sur l'inspection des conditions de travail (gens de mer), 1996.

La mise en œuvre en France de la convention du travail maritime devra tenir compte de la nécessité de préservation de l'unicité du droit du travail maritime, tout en veillant à ce que celles de ses dispositions de son droit national, issues des conventions de l'OIT et déjà étendues aux pêcheurs tiennent compte des dispositions spécifiques à envisager découlant de la convention n° 188 sur le travail dans la pêche.

d) convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Convention de Londres)

La convention internationale conclue à Londres le 23 janvier 1969 sur le jaugeage des navires a instauré de nouveaux critères de jaugeage pour ceux d'une longueur supérieure à 24 mètres et effectuant des voyages internationaux. Cette convention, entrée en vigueur le 18 juillet 1982, a été publiée par le décret n° 725 du 10 août 1982.

La mesure du jaugeage des navires s'exprime dorénavant en jauge brute sous forme d'un chiffre sans précision d'unité particulière. C'est ce calcul qui est utilisé pour déterminer le champ d'application des instruments internationaux récents, au titre desquels la convention STCW et la convention du travail maritime.

Ainsi, seuls les navires jaugeant plus de 500 et effectuant des voyages internationaux sont assujettis au dispositif de certification prévu par le titre V de la convention du travail maritime (règle 5.1.3, « certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime).

C'est ce calcul de la jauge qui devra être pris en compte dans l'ensemble des mesures mettant en œuvre la convention du travail maritime, y compris le cas échéant dans le champ d'application des conventions collectives concernant les gens de mer. Il appartient à leur signataires de préciser, le cas échéant, le champ d'application de leurs accords en tenant compte de ce calcul.

e) Le mémorandum d'entente de Paris (Paris MOU)

Le contrôle des navires étrangers dans les ports (contrôle par l'Etat du port) prévoit, au niveau international et au sein de régions maritimes, l'inspection des navires étrangers entrant dans les eaux d'un Etat souverain en vue de vérifier la conformité du navire au regard des conventions maritimes internationales.

La France, et d'autres Etats côtiers européens se sont associés dès 1982 au sein du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port (Paris MOU) qui institue une coopération permanente entre les administrations maritimes. Ce dispositif vise à mieux harmoniser les contrôles en offrant un ensemble de procédures d'inspection et en assurant un niveau de formation équivalent pour tous les inspecteurs.

Les mécanismes et procédures de ce mémorandum concernant aujourd'hui 27 pays, ont été repris intégralement en 1995 par la législation européenne (paquet ERIKA I) qui a rendu obligatoire ces dispositions pour les Etats membres.

Le troisième paquet sur la sécurité maritime (ERIK A III) adopté sous présidence française renforce la cohésion et l'efficacité du contrôle à l'échelle européenne. C'est ainsi que depuis le 1^{er} janvier 2011 est entré en vigueur un nouveau régime d'inspection des navires au titre du Paris MOU qui doit permettre de renforcer la sécurité maritime tout en évitant les distorsions de concurrence entre ports.

Le contrôle par l'Etat du port au titre du Paris MoU prend déjà en compte un certain nombre d'instruments pertinents de l'OIT concernant le logement, l'hygiène, la durée du travail et les repos. La convention n° 147 sur la marine marchande (normes minima) et son protocole de 1996, sont intégrés dans le dispositif Paris MOU. C'est ainsi que les inspections des navires en application du Paris MOU portent notamment sur les conventions suivantes :

- convention n° 138 sur l'âge minimum ;
- convention n° 73 sur l'examen médical des gens de mer ;
- convention n° 134 sur la prévention des accidents ;
- conventions n° 92 et n° 133 sur le logement des équipages ;
- convention n° 68 sur l'alimentation et le service de table ;
- convention n° 53 sur les brevets de capacité des officiers ;
- convention n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires.

L'article X de la convention du travail maritime prévoit la révision de la convention n° 147 sur la marine marchande (normes minima) et de son protocole de 1996. Le contrôle par l'Etat du port est élargi à l'ensemble des prescriptions relatives aux conditions de travail et de vie à bord du navire, y compris les droits des gens de mer (règle 5.2.1, « inspections dans le port »).

Le Mémorandum de Paris s'est préparé à cette évolution et un groupe de travail présidé par la France constitué au sein de cette organisation (Task Force 35) a préparé des lignes directrices pour le contrôle par l'Etat du port des normes issues de la convention du travail maritime.

f) La directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE.

A la suite d'un accord conclu par les partenaires sociaux européens le 19 mai 2008, la quasi totalité des quatre premiers titres de la convention du travail maritime ont été intégrés, dans la législation communautaire, via la directive 2009/13 du 16 février 2009 qui modifie notamment la directive 1999/63/CE relative au temps de travail des gens de mer.

En application de l'article 17 de la loi n° 2011/12 du 3 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne, une ordonnance permettant la transposition de la directive 2009/13 et comportant des mesures d'harmonisation et de clarification du droit des gens de mer, est actuellement en cours d'élaboration.

Cette directive sera complétée par un instrument reprenant les dispositions du titre V de la convention relatif aux responsabilités de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port, notamment en matière de contrôle. Il en est de même en ce qui concerne le placement ou la protection sociale des gens de mer, domaines non repris par l'accord des partenaires sociaux.

g) La directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port

La directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port, qui a remplacé la directive 95/21/CE du 19 juin 1995, a refondu le dispositif communautaire de contrôle par l'Etat du port.

Elle fait référence tant à la convention n°147 de l'OIT concernant les normes *minima* à observer à bord des navires qu'au mémorandum de Paris. Son cinquième considérant fait expressément référence à la convention du travail maritime puisqu'il enjoint, dans le cadre de la lutte contre la navigation sous-norme, les Etats membres à ratifier cet instrument avant le 31 décembre 2010.

Cette directive pourrait être de nouveau modifiée pour prendre en compte les prescriptions de la convention du travail maritime dans le dispositif de contrôle par l'Etat du port.

h) La directive 2009/21/CE du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des Etats du pavillon.

La directive 2009/21/CE du 23 avril 2009 a pour objet de préciser au niveau communautaire les obligations des Etats du pavillon. A ce titre, elle prévoit en son article 8 un système de gestion de la qualité pour la partie opérationnelle des activités administratives liées au statut d'Etat du pavillon. Si la directive ne fait expressément référence qu'aux conventions pertinentes de l'OMI, son quatrième considérant enjoint les Etats membres à tenir dûment compte de la convention du travail maritime en tant qu'elle concerne les obligations liées à l'Etat du pavillon.

Cette directive, à caractère général, pourrait également être modifiée dans la perspective de l'entrée en vigueur de la convention du travail maritime. Si cela était le cas, les services en charge des procédures prévues pour son contrôle seraient concernés. Les processus d'inspection des conditions de travail et de vie à bord des navires ainsi que de certification des navires devraient dès lors être certifiés conformément à la norme ISO 9001:2008.

Il est à noter toutefois que l'article 8 de la directive 2009/21/CE du 23 avril 2009 n'a pas vocation à s'appliquer au système d'inspection du travail car celui-ci, associé à la procédure de contrôle, n'est pas directement en charge du contrôle par l'Etat du pavillon.

i) Résolutions adoptées le 22 février 2006 par la Conférence internationale du Travail

L'adoption de la convention du travail maritime a été simultanément accompagnée par l'adoption de 17 résolutions par la conférence internationale du travail. Ces résolutions, bien que n'ayant pas force obligatoire, seront prises en compte par la France, pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime.

Résolution (II) concernant l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins.

Dans ce milieu où, notamment pour des raisons liées aux contraintes de la vie familiale, la proportion de femmes exerçant, à bord des navires français, la profession de marin est encore trop faible, puisque 5 % de femmes seulement l'exercent dans le secteur de la marine marchande, ce chiffre étant un peu plus élevé à bord des navires à passagers.

La mise en œuvre d'une telle convention ne pouvait ignorer ce sujet, c'est donc afin de mieux promouvoir les possibilités pour les femmes d'occuper des emplois à bord des navires, qu'il est prévu de compléter les missions de la Commission nationale de la négociation collective de la marine marchande, placée près du ministre chargé de la mer. Elle suivra annuellement l'application, dans les conventions collectives relevant de sa compétence, du principe de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes.

Une mesure particulière s'inscrit dans le cadre de la protection de la maternité. En application de la Directive 92/85/CEE sera mis en place le dispositif permettant d'assurer le versement d'une prestation en faveur des femmes en état de grossesse, lorsque leur inaptitude à la navigation aura été prononcée et que leur reclassement se sera avéré impossible. La rédaction de l'article L. 5542-37-1 sera modifiée à cet effet, car la rédaction actuelle a été considérée comme insuffisante. Le dispositif envisagé ne peut en effet seulement résulter de simples modalités d'application des dispositions du code du travail, comme le dit ce texte.

Cette indemnité sera partagée entre l'armateur, comme c'est le cas dans le dispositif terrestre, et l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM), qui verse déjà des prestations à ce titre. Le coût supplémentaire de cette mesure pour l'ENIM concernera essentiellement les femmes employées dans le secteur de la pêche. Les armateurs seront invités à mutualiser la charge qui en résulte afin de ne pas pénaliser les armements qui font un effort en faveur de l'emploi des femmes.

Résolution (III) concernant le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer

La résolution concernant le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer adoptée est très importante pour notre pays qui est confronté depuis près de quinze ans au phénomène d'abandon des équipages dans ses ports.

La création de ce groupe de travail avait été appuyée fortement par la France qui l'a longtemps présidé. Il s'agissait de mettre en place une réponse mondiale à ce phénomène, seul moyen d'y faire face et de le prévenir durablement. Ses conclusions, qui ont été rendues depuis l'adoption de cette résolution et approuvées dans les mêmes termes tant par l'OMI que par l'OIT, permettront d'amender la convention du travail maritime et en constitueront l'un des tous premiers amendements.

Les navires devront disposer d'un certificat garantissant leur couverture pour les risques de décès, de lésions corporelles, et d'abandon des gens de mer, ce qui comprend, les rémunérations dans la limite d'un plafond, les frais de subsistance et le rapatriement.

D'ici que cet amendement soit adopté, et en application des dispositions de la convention du travail maritime, des mesures seront prises pour renforcer l'obligation de rapatriement. Le dispositif national mis en place depuis plusieurs années permettra de rapatrier également les membres d'équipages de navires français en cas de défaillance éventuelle de l'armateur, lequel devra souscrire et justifier d'une garantie financière.

Un délit d'abandon de gens de mer sera créé et, en cas de carence de l'armateur, après mise en demeure, l'Etat organisera le rapatriement, via le dispositif mentionné ci-dessus. Concernant les navires étrangers, le dispositif national d'aide d'urgence fonctionne dans le cadre d'une convention conclue entre le ministre chargé de la mer et l'Association pour la Gestion des Institutions sociales Maritimes (AGISM) qui dispose d'une subvention à cet effet.

Depuis sa mise en place en 2002 le total des dotations reçues s'élève à 339.560 €. Ce sont 19 navires dont les équipages ont été abandonnés dans les ports français qui ont été traités dans le cadre du dispositif d'aide d'urgence. 157 marins ont ainsi pu être rapatriés par l'Office Français pour l'Immigration et l'Intégration (OFII). Lorsque le rapatriement est organisé, c'est en effet l'Office Français pour l'Intégration et l'Immigration qui prend le relais et l'assure.

L'amélioration du dispositif de traitement des cas d'abandon de gens de mer est un des engagements du Grenelle de la mer et une circulaire devrait être publiée relative à la coordination de l'action de l'ensemble des parties prenantes dans de tels cas.

Résolution (IV) concernant l'élaboration de directives pour le contrôle par l'Etat du port.

La résolution concernant l'élaboration de directives pour le contrôle par l'Etat du port a abouti, à la suite de travaux auxquels la France a participé, à l'adoption par le BIT de directives qui pourront être suivies par les Etats concernés, qui ne relèveraient pas, le cas échéant de dispositifs régionaux de contrôle. Pour ce qui concerne le Paris MOU, un groupe de travail animé par la France a élaboré des directives propres au *memorandum* d'entente.

Résolution (V) concernant l'élaboration de normes internationales d'aptitude médicale des membres d'équipage et autres gens de mer

Conformément à la résolution invitant à l'élaboration de normes internationales d'aptitude médicale des membres d'équipage et autres gens de mer un groupe de travail tripartite OMI-OIT auquel la France participe, élabore un projet de normes qui pourrait être finalisé à la fin de l'année 2011. La résolution concernant l'élaboration de normes internationales d'aptitude médicale des membres d'équipage et autres gens de mer est importante, car elle se réfère à la Résolution 9 de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), 1978, telle qu'amendée en 1995, qui invitait l'organisation maritime internationale, en coopération avec l'organisation internationale du travail et l'organisation mondiale de la santé, à élaborer des normes internationales d'aptitude physique des gens de mer. S'il est important, en effet, que les gens de mer soient médicalement aptes à exercer leurs fonctions pour ne pas mettre en danger leur santé et leur sécurité ni celles d'autrui, il importe aussi que les normes d'aptitude médicale les concernant soient faciles à comprendre et applicables à l'échelle mondiale.

Si, comme l'affirme la résolution, il s'agit de garantir la sécurité, le respect de l'environnement et l'efficacité dans le secteur maritime, il en va aussi d'aspects très pratiques. Il s'agit de disposer de normes telles que nous puissions, en faveur de membres d'équipages de navires français, reconnaître les certificats de médecins établis à l'étranger, notamment dans le cas des marins non résidents, mais aussi lorsqu'il s'agit de faire passer un visite d'aptitude à un marin d'un navire français en escale à l'étranger, par exemple lorsque son certificat ne serait plus valide.

Ceci permettra également d'agréer, en France, des médecins en vue de permettre de faire passer, aux frais des armateurs, de telles visites médicales en escale pour des gens de mer membres d'équipages de navires ne battant pas pavillon français. C'est pourquoi une délégation française participe aux travaux du groupe de travail tripartite OMI-OIT mis en place en application de cette résolution.

Résolution (VI) concernant la promotion de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003

La résolution concernant la promotion de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 est d'autant plus importante que la France a ratifié cette convention. Une réunion internationale tripartite s'est tenue en 2010 au BIT pour effectuer un bilan sur l'application de cette convention et les évolutions enregistrées en la matière. A la suite de cette réunion, à laquelle une délégation française comprenant des experts de l'Imprimerie Nationale participait, il a été reconnu par le Conseil d'administration du BIT que le texte de cette convention permettait d'inclure dans cette pièce d'identité, de manière volontaire, un composant électronique. Cette évolution, soutenue par la France depuis les travaux d'adoption de cette convention, est très importante. Elle est de nature à faciliter sa reconnaissance sur le plan international et à permettre enfin sa mise en œuvre effective.

Résolution (VII) concernant l'information sur les groupes professionnels

La résolution concernant l'information sur les groupes professionnels notait que beaucoup des instruments maritimes fusionnés dans la convention du travail maritime contiennent des définitions différentes des termes « gens de mer » ou « marin » et qu'il était nécessaire de préciser cette question. Ceci était d'autant plus pertinent que la langue française, comme l'allemand, ne connaît pas de singulier aux termes "gens de mer". La convention du travail maritime a retenu la même signification aux termes « marins » et « gens de mer » et le fait de conserver un sens différent à ces deux termes s'est heurté en comité de rédaction de la convention à cette difficulté du français. Elle soulignait aussi que l'on devait pouvoir déterminer si certaines catégories de personnes qui effectuent des périodes de travail à bord d'un navire doivent être considérées ou non comme des gens de mer aux fins de la convention. Cet effort de clarification a été fait en France dans le cadre de la codification, le code des transports donnant une définition des termes marins et gens de mer en son article L. 5511-1.

Cette première clarification s'est avérée insuffisante et cela a fait l'objet d'échanges approfondis lors des consultations des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, dans le cadre de la préparation de l'ordonnance qui transpose notamment la directive 2009/13/CE. Ces dispositions seront donc complétées afin que l'on puisse clairement déterminer quelles sont les catégories de personnes travaillant à bord qui ne seront pas considérées comme gens de mer, et, parmi les gens de mer, ceux qui continueront de relever de la profession réglementée de marin et les autres. Le code des transports mentionnera que ces précisions seront apportées par voie réglementaire.

Il a été cependant jugé nécessaire de conserver en France un sens différent aux termes de « marin », qui correspond à l'exercice de la profession réglementée de marin, y compris les pêcheurs, et de « gens de mer ». L'expression « gens de mer » inclut donc les marins mais couvre également les personnes reconnues comme gens de mer à bord des navires. C'est ainsi qu'a été conçu le livre 5 Les gens de mer de la Partie 5 du code des transports. Par cohérence la terminologie de navigant, employée pour ce qui concerne les navires immatriculés au Registre international français, est remplacée par ces termes de marins et de gens de mer. Il est en effet devenu impossible d'en assurer la cohérence avec les notions de marin et de gens de mer définies par le code, d'autant que les personnels résidents en relèvent.

Il devra toujours être tenu compte lors de la mise en œuvre, en France, de textes internationaux ou communautaire de cette question de terminologie.

Résolution (XVII) concernant la mise en œuvre pratique de la question des certificats dès l'entrée en vigueur :

Cette résolution concerne la mise en œuvre de la convention sur la question pratique de la délivrance des certificats aux navires, compte tenu des contraintes de temps liées aux modalités de son entrée en vigueur. Elle souligne, avec justesse, que les Etats du pavillon ne seront pas en mesure d'avoir totalement mis en place le processus de certification des navires et engagé, par anticipation, les visites de ceux-ci, avant que ne soit connue avec précision la date d'entrée en vigueur de la convention.

Elle souligne qu'un nombre suffisant d'inspecteurs dûment formés doit être en place pour assurer un niveau continu d'inspection et d'application. Elle fait le constat réaliste de ce qu'il ne sera pas possible d'examiner, d'inspecter et de certifier tous les navires assujettis au certificat de travail maritime et à la déclaration de conformité dans les seuls douze mois qui précèdent l'entrée en vigueur de la convention. La résolution note également qu'il doit être envisagé de répartir l'effort de certification sur une certaine période de manière à éviter le renouvellement d'un pic d'inspection deux ans après l'entrée en vigueur.

Si les formations des inspecteurs de la sécurité des navires ont été engagées en France depuis le premier semestre 2011, le processus permettant d'engager des visites de navires par anticipation ne sera pas engagé avant le début de l'année 2012.

Conformément à ce que préconise cette résolution, il sera élaboré un plan visant à assurer la mise en vigueur progressive des dispositions relatives à la certification, en commençant par les navires vraciers et les navires à passagers qui seront prioritaires. Ce plan sera défini en large concertation avec les armateurs et leurs organisations. Un autre critère de programmation consistera à faire en sorte, autant que possible, que les visites liées à la certification des navires au titre de la convention du travail maritime soient liées à d'autres visites, essentiellement celles relatives aux audits concernant la mise en œuvre du code international de sûreté portuaire (ISPS) et du code international de management de la sécurité (ISM).

Prenant en compte l'ensemble de ces contraintes, tous les efforts seront entrepris pour que les navires français puissent être certifiés en temps utile. La France n'envisagera d'utiliser la période d'une année après l'entrée en vigueur initiale de la convention, que seulement dans la mesure où il serait bien établi, conformément à cette résolution, que sera dûment pris en compte par le Contrôle de l'Etat du port, la possibilité de laisser les navires français poursuivre leurs activités sans le certificat ni la déclaration susvisés. Evidemment, ainsi que préconisé par la résolution, dans cette hypothèse, ces navires seraient titulaires d'un document ad hoc, qui ne sera pas une certification provisoire et qui ne leur sera délivré que dans la mesure où aucune information ou plainte concernant ces navires seraient de nature à établir qu'ils ne se conformeraient pas aux prescriptions de la convention.

Outre les résolutions précitées, doivent être mentionnées les résolutions suivantes qui seront également dûment prises en compte dans le cadre de la mise en œuvre de la convention du travail maritime :

- la résolution (I) concernant la promotion de la convention du travail maritime, 2006 ;
- la résolution (VIII) concernant le bien-être des gens de mer ;
- la résolution (IX) concernant le maintien de la Commission paritaire maritime ;
- la résolution (X) concernant la prise en compte de la dimension humaine dans le cadre de la coopération internationale entre institutions spécialisées des Nations Unies ;
- la résolution (XI) concernant le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer ;
- la résolution (XII) concernant les effets des actes de piraterie et des vols à main armée sur le secteur maritime ;
- la résolution (XIII) concernant l'élaboration de directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon ;
- la résolution (XIV) concernant la sécurité et la santé au travail ;
- la résolution (XV) concernant la capacité de recherche et de sauvetage ;
- la résolution (XVI) concernant la sécurité sociale.

f) Directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime et Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime.

Deux séries de directives, ou lignes directrices, ont été préparées et adoptées par l'OIT concernant les responsabilités au titre de l'Etat du pavillon et les responsabilités au titre de l'Etat du port. La France a participé à ces travaux qui permettent de disposer d'outils précis relatifs à la mise en œuvre des dispositions du titre 5 de la convention en matière de contrôle.

- Directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime :

La France qui fait partie du Mémorandum d'entente de Paris a piloté le groupe de travail chargé d'élaborer les directives propres du Paris MOU que suivront les agents effectuant les contrôles au titre de l'Etat du port. Ces directives en voie d'adoption permettront aux inspecteurs de disposer d'outils assurant l'homogénéisation des contrôles à ce titre.

- Directives de l'OIT pour les inspections de l'Etat du pavillon en vertu de la convention du travail maritime.

La convention du travail maritime a intégré la convention n° 178 sur l'inspection du travail maritime. Depuis le 1er janvier 2009 les différents services d'inspection du travail, dont l'inspection du travail maritime, ont été regroupés sous l'autorité du ministre chargé du travail. Toutefois les obligations découlant de la convention du travail maritime touchent à des domaines très variés et larges. Il en résulte que, outre l'inspection du travail, d'autres composantes de l'administration participent au contrôle de la convention, tels les Centres de sécurité des navires (CSN), les services Gens de mer/ENIM des Directions départementales des territoires et de la Mer (DDTM), les Directions inter-régionales de la mer (DIRM), le Service de santé des gens de mer (SSGM).

Ces directives seront prises en compte dans la mise en œuvre de la convention et des instructions qui seront données aux différentes composantes participant au contrôle des navires au titre de la responsabilité de l'Etat du pavillon.

k) Résolution A.890 (21) de l'Organisation maritime internationale relative aux principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité

La résolution A.890 (21) du 25 novembre 1999 de l'Organisation maritime internationale, telle que modifiée par la résolution A.955 (23) du 5 décembre 2003, énonce les principes à observer pour l'application de la règle V/13 de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) relative à la délivrance d'un document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.

La cohérence entre les instruments de l'OIT et de l'OMI en cette matière est assurée par la norme A2.7, §2, de la convention du travail maritime qui impose aux autorités compétentes de tenir compte des instruments internationaux applicables, notamment ceux de l'OMI.

Toutefois les exigences posées par la convention du travail maritime vont au delà de celles fixées par l'OMI puisque le premier paragraphe de cette même norme précise que « tout membre exige que tous les navires battant son pavillon aient à bord des effectifs suffisants pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des navires, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté. Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant, en nombre et en qualité, pour assurer la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité (...) ».

Les dispositions du code des transports concernant les effectifs à bord des navires seront complétées afin de prendre en compte cette évolution.

2° Impact sur la législation existante

La plupart des dispositions de la convention du travail maritime reprennent les dispositions d'anciennes conventions de l'organisation internationale du travail ratifiées par la France. Ceci explique qu'en ce qui concerne les personnes ayant la qualité de marin, la mise en œuvre de la convention ne consistera pour l'essentiel qu'en des ajustements de la législation existante.

2.1 Définitions et champ d'application

La convention du travail maritime a vocation à s'appliquer à l'ensemble des personnes employées à quelque titre que ce soit à bord d'un navire. Cette catégorie juridique recouvre la notion de gens de mer définie au cinquième alinéa de l'article L. 5511-1 du code des transports.

Sous l'empire du code du travail maritime, abrogé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, le droit du travail maritime s'appliquait aux salariés exerçant la profession réglementée de marin (décret n° 67-690 du 7 août 1967). Seules les règles relatives au rapatriement, aux principes généraux de prévention et à la protection des jeunes travailleurs s'appliquaient à toute personne embarquée à titre professionnel à bord d'un navire.

Les règles spécifiques au travail maritime en matière de conditions d'emploi, de travail et de vie à bord des navires devront dès lors, en tant qu'elles constituent des mesures de mise en œuvre de la convention du travail maritime, être étendues à toute personne exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire. L'insertion d'un article de renvoi au sein du chapitre IX du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports permettra l'application explicite des articles qui seront spécifiés aux gens de mer autres que marins.

L'article II, §1, j) de la convention, définit l'armateur comme celui qui est responsable de l'application de la convention à bord du navire. Cette responsabilité générale porte sur l'ensemble des personnels employés à bord, y compris les travailleurs indépendants.

Si la responsabilité de l'armateur vis à vis du respect des règles sociales, y compris de sécurité sociale, est générale, les entreprises exerçant une activité à bord du navire (entreprises de restauration, de prestations de service, de divertissement, exerçant une activité de recherche océanographique ou sismique ou technique comme la pose de câbles sous-marins...) conservent leurs responsabilités d'employeur et sont également tenues à ce titre de respecter les dispositions de la convention.

Les pouvoirs du capitaine devront, par le moyen d'une mesure législative, être élargis afin que ce dernier, représentant à bord de l'armateur, puisse agir dans le cadre de cette responsabilité générale. Il pourra, à titre d'exemple, demander à toute personne travaillant à bord tout justificatif professionnel tel que son identité, et documents l'établissant, son contrat d'engagement maritime, son certificat d'aptitude physique, ses titres de formation et, d'une manière générale, tout document professionnel pertinent.

L'armateur devra assumer les responsabilités des employeurs de gens de mer exerçant une activité professionnelle à bord, en cas de défaillance de ces derniers. Le mécanisme prévu par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 en cas de défaillance des entreprises de travail maritime pour les navires immatriculés au registre international français sera précisé et élargi à l'ensemble de la flotte de commerce.

2.2 Droits et principes fondamentaux

Les droits et principes fondamentaux auxquels font référence les articles III et IV de la convention sont pleinement reconnus en France.

Il est rappelé que le régime prévu par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français et qui organise un traitement différencié pour les navigants non résidents a été déclaré conforme au bloc de constitutionnalité par une décision du Conseil constitutionnel en date du 28 avril 2005.

Le décret n° 78-389 du 17 mars 1978 portant application du code du travail maritime devra être modifié, en prenant en compte le nouveau seuil de 5 marins pour la mise en place de délégués ou de comités à la sécurité, ainsi que pour préciser les missions respectives et complémentaires, en ce qu'elles ne sont pas exclusives l'une de l'autre, des délégués de bord et des délégués du personnel (annexe, norme A4.3). Il sera précisé dans quel cas, le cas échéant, ces institutions pourront être fusionnées.

2.3 Age minimum

Les règles relatives à l'âge minimum pour les personnes travaillant à bord d'un navire sont fixées par les articles L. 4153-1 à L. 4153-9 du code du travail et précisées pour les jeunes travailleurs à bord des navires par les articles L. 5544-26 à L. 5544-32 et L. 5621-6 du code des transports.

La convention du travail maritime ne prévoit aucune dérogation à l'âge minimum de 16 ans alors que la législation française permet aujourd'hui l'embarquement, dans le cadre de formations initiales, de jeunes de moins de 16 ans (code du travail, art. L. 4153-1).

Une disposition de nature législative devra être introduite dans le livre V de la cinquième partie du code des transports afin de s'assurer que les périodes d'embarquement effectif n'aient pas lieu avant l'âge de 16 ans pour les navires autres que de pêche. La pêche continuera de relever d'un régime particulier, lié notamment aux modalités de l'apprentissage, la convention n° 188 le permettant. En ce qui concerne les jeunes non résidents travaillant à bord des navires immatriculés au registre international français, la législation nationale est conforme aux prescriptions de la convention du travail maritime (code des transports, art. L. 5621-6).

Les dispositions issues du décret n° 2006-534 relatif à la protection des jeunes âgés de moins de 18 ans embarqués à bord des navires, notamment celles relatives aux travaux dangereux (art. 7 à 13), devront être précisées. Les mesures réglementaires prévues par l'article L. 5621-6 du code des transports devront être prises afin de préciser les conditions et modalités d'embarquement de non résidents âgés de seize à dix-huit ans à bord de navires immatriculés au RIF.

2.4 Certificat médical des gens de mer

Les conditions d'aptitude physique à l'accès et à l'exercice de la profession de marin, dont le principe est fixé par le quatrième alinéa de l'article L.5521-1 du code des transports, sont précisées par l'arrêté du 16 avril 1986 modifié relatif aux conditions d'aptitude physique à la profession de marin.

A l'issue d'une visite d'aptitude périodique, le médecin des gens de mer remet au candidat à la profession de marin ou au marin un certificat d'aptitude physique à la navigation maritime (arrêté du 16 avril 1986 modifié relatif aux conditions d'aptitude physique à la profession de marin, art. 25).

Le régime prévu par l'arrêté du 16 avril 1986 est conforme aux prescriptions de la convention STCW à laquelle se réfère expressément la convention du travail maritime en la matière.

Une disposition de nature législative devra être introduite au sein du chapitre IX du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports afin de soumettre les gens de mer autres que marins, y compris les travailleurs indépendants, à l'obligation de certificat médical d'aptitude à la navigation dans des conditions à préciser par voie réglementaire.

Il conviendra de prévoir, afin de se conformer au point 10 de la norme A.1.2 de la convention du travail maritime, la fourniture d'un certificat en anglais pour les marins naviguant à l'international.

Par ailleurs, une disposition de nature législative devra être insérée dans le code des transports afin que l'armateur s'assure que les gens de mer à bord de ses navires disposent d'un certificat médical valide.

2.5 Formation et qualifications des gens de mer

Pour les personnes exerçant la profession de marin au sens de l'article L. 5511-1 du code des transports, la réglementation nationale est conforme aux prescriptions de la règle 1.3 de la convention du travail maritime (décret n° 99-439 du 25 mai 1999 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires de commerce et de pêche ainsi que des navires de plaisance armés avec un rôle d'équipage ; arrêté du 7 juillet 1999 fixant les conditions de délivrance du certificat de base à la sécurité) .

Le principe d'une formation minimale pour les gens de mer autres que marins, y compris les travailleurs indépendants, devra faire l'objet d'une disposition législative à insérer dans le chapitre IX du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports. Les exigences de formation minimale, notamment en matière de sécurité individuelle, seront précisées par voie réglementaire en conformité avec les instruments de l'Organisation maritime internationale ayant force obligatoire (convention STCW).

2.6 Recrutement et placement des gens de mer

La convention du travail maritime reconnaît en tant que telles, à côté des responsabilités respectives des Etats du pavillon et du port, celles des Etats fournisseurs de main d'œuvre (Règle 5.3, Norme A5.3). Elle reprend globalement les termes de la convention n° 179 sur le placement des gens de mer que la France a ratifiée en étendant sa portée aux pêcheurs. Elle révisé la convention 179. Elle prévoit (Règle 1.4, Norme A1.4) des dispositions et obligations particulières tant en ce qui concerne le service public que privé de placement. En outre, dans le cadre des responsabilités de l'armateur, les conditions de recours aux services de recrutement et de placement sont un des domaines couverts par le processus de certification des navires.

L'OIT a également adopté en 2007 la convention n° 188 sur le travail dans la pêche, en cours de ratification également, qui se réfère à la convention n° 181 sur les agences d'emploi privées. Il convient enfin de prendre en considération les exigences de la directive 2008/104/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative au travail intérimaire, applicable au travail maritime. Ce sont l'ensemble de ces évolutions qui doivent être prises en compte dans les mesures à envisager, tant en ce qui concerne le service public que privé de placement et les obligations des employeurs et armateurs. La mise en œuvre des dispositions sur le recrutement et le placement est notamment liée à celles concernant le contrat d'engagement des gens de mer et les garanties de leur rapatriement. Certaines mesures de cohérence devront être prises pour ce qui concerne l'application des dispositions concernant le placement des gens de mer à la pêche maritime.

Les principales dispositions législatives envisagées pour la mise en œuvre de la norme A1.4 modifient le code des transports en ce qui concerne les points suivants : l'interdiction de recourir à tous moyens, mécanismes ou listes qui auraient pour objet ou pour effet d'empêcher ou de dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les qualifications requises, la tenue de registre des gens de mer recrutés ou placés par l'intermédiaire des services de placement ou de recrutement, l'interdiction de faire payer aux gens de mer tous frais pour leur placement, l'obligation pour les services de recrutement et de placement de s'assurer que les gens de mer concernés possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires, que les contrats d'engagement proposés sont conformes à la législation et à la convention collective applicables, que les gens de mer sont couverts par la garantie financière exigée au titre de la convention pour le rapatriement, la possibilité pour tout gens de mer placé par leurs soins de les contacter en cas d'urgence, l'obligation de répondre à toute plainte concernant leurs activités et d'en aviser l'autorité administrative compétente, la justification d'une garantie financière, d'une assurance ou autre dispositif permettant l'indemnisation des gens de mer en cas de pertes pécuniaires en raison de l'inexécution de leurs obligations à leur égard. Le décret en Conseil d'Etat prévu à l'article L.5546-1 du code des transports précisera en tant que de besoin les obligations des organismes publics et privés de placement des gens de mer.

Concernant l'activité de travail temporaire, pour laquelle aucune des raisons exigées par l'article 4 de la directive relative au travail intérimaire, pour maintenir des interdictions ou restrictions pour son recours à bord des navires, n'ont pu être établies, un décret en Conseil d'Etat fixera les conditions d'application aux gens de mer des dispositions du titre cinquième du livre deuxième de la première partie du code du travail, en tenant compte des prescriptions de la convention du travail maritime.

Il sera nécessaire de tenir compte de l'ensemble de ces prescriptions afin de déterminer les suites à donner après la disparition du Bureau Central de la Main d'œuvre Maritime (BCMOM), de même que dans les modalités de relations avec Pôle Emploi de tout organisme plaçant des gens de mer.

Concernant la certification des agences de placement installées à l'étranger, qui ne concerne que les navires immatriculés au registre international français (RIF) et ceux immatriculés à Wallis et Futuna, il sera exigé qu'elles soient installées dans des pays ayant ratifié la convention du travail maritime ou, à défaut, pendant une période transitoire, la convention n° 179, qu'elle révisé. Pour le cas de recours à de la main d'œuvre en provenance de telles entreprises, installées dans d'autres pays, et au moins pendant une période transitoire, l'armateur devra justifier avoir vérifié que l'entreprise respecte les normes de la convention, les modalités devant en être précisées par voie réglementaire, ce qui amènera à modifier en conséquence l'article L. 5621-3 du code des transports concernant les navires immatriculés au RIF.

L'article L. 5621-4 sera également modifié afin de préciser le contenu, les modalités d'établissement, de contrôle du contrat conclu avec l'entreprise de travail maritime. Les modalités de certification de ces entreprises spécialisées dans la fourniture de main d'œuvre maritime au niveau international devraient faire l'objet d'un dispositif dans un cadre international ou communautaire, sujet qui sera abordé à ce niveau.

2.7 Conditions d'emploi des gens de mer

L'article L. 5542-3 du code des transports, qui prévoit les mentions obligatoires du contrat d'engagement maritime, devra être complété et être rendu applicable aux contrats conclus entre armateurs et gens de mer autres que marins (noms, prénoms, date de naissance ou âge et lieu de naissance du marin, nom et adresse de l'armateur, lieu et date de conclusion du contrat d'engagement, congé payé annuel ou formule éventuellement utilisée pour le calculer, droit du marin à un rapatriement, prestations en matière de protection de la santé et de la sécurité sociale, référence à la convention collective et périodes minimales de repos).

L'article L. 5542-4 du code des transports, qui prévoit une durée minimale de préavis de vingt-quatre heures, devra être modifié afin que la durée minimale du préavis soit de 7 jours (CTM, norme A2.1). Il conviendra de prévoir des exceptions pour lesquelles il sera possible de déroger à cette durée minimale (urgence, raisons humanitaires). Les dispositions de l'article L. 5542-4 devront être étendues aux gens de mer autres que marins.

L'article L. 5542-5 du code des transports, devra être modifié afin de s'assurer que l'exemplaire du contrat que reçoit le marin avant embarquement est un original. Cet article devra être étendu aux gens de mer autres que marins.

L'article L. 5542-6 du code des transports, qui prévoit l'obligation pour le capitaine de tenir à bord, à la disposition du marin, le texte des dispositions légales qui régissent le contrat ainsi que l'affichage obligatoire des conditions générales d'embauche dans les locaux de l'équipage devra être étendu aux gens de mer autres que marins (CTM, norme A2.1). Cet article sera modifié afin que les dispositions de nature conventionnelle soient également tenues à bord par le capitaine.

Cet article devra par ailleurs être complété afin que l'autorité maritime et les agents de l'inspection du travail puissent avoir accès, sur demande, à ces informations.

Une mesure législative devra être prise afin de s'assurer que soient tenus à bord, en anglais, un exemplaire type du contrat ainsi que les clauses de la convention collective pouvant donner lieu à une inspection par l'Etat du port.

Ceci implique un travail important de la part des signataires de tels accords, qu'ils soient nationaux ou bien d'entreprise, en vue de procéder ou de faire procéder à une traduction fiable en anglais de leur contenu. Ce point assez nouveau en matière de négociation collective a été souligné à leur attention en réunion plénière de la Commission nationale de la négociation collective de la marine marchande.

L'article L. 5542-8 du code des transports sera complété afin que le terme précis du contrat figure parmi les mentions obligatoires du contrat d'engagement maritime conclu pour une durée déterminée.

Le champ d'application des articles L.5542-7 à L.5542-14, relatifs au contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou au voyage, sera étendu aux gens de mer autres que marins.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités d'application aux gens de mer des dispositions de l'article L. 1234-19 du code du travail relatif au certificat de travail afin que les gens de mer disposent, à la fin de leur contrat d'engagement, d'un récapitulatif de leurs états de service. Ils pourront également obtenir un tel relevé sur leur demande.

L'article L. 5546-3 du code des transports, qui a codifié la loi du 15 février 1929 portant allocation d'une indemnité de chômage au marin en cas de prise, naufrage, ou déclaration d'innavigabilité du navire devra être modifié afin de tenir compte de l'existence, depuis l'intervention de cette loi, de dispositifs d'assurance chômage et de préciser les modalités de mise en œuvre de cette obligation.

Les dispositions de cet article devront en outre être étendues aux gens de mer autres que marins par insertion d'une disposition de renvoi au chapitre IX du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports.

2.8 Durée du travail et des repos

Les règles issues du code du travail maritime, aujourd'hui codifiées aux deux premières sections du chapitre IV du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports (art. L. 5544-1 et suiv.) sont conformes aux prescriptions de la convention relatives à la durée du travail et aux repos (règle 2.3 ; norme A2.3).

Ces règles ne concernant que les personnes exerçant la profession de marin, il conviendra de prévoir, en tenant compte du principe de non régression et en tant que de besoin, des mesures d'ajustement du régime applicable aux gens de mer autres que marins. Ces dispositions spécifiques prendront place dans le chapitre IX du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports.

2.9 Droit à un congé

L'article L. 5544-23 du code des transports fixe le principe d'un droit à congés pour le marin d'une durée de trois jours calendaires par mois d'embarquement effectif. Les autres périodes générant des droits à congés sont soumis aux dispositions du code du travail. Afin de simplifier le calcul des droits à congé du marin, la rédaction de cet article sera modifiée afin que le marin, quelle que soit sa position, bénéficie de 3 jours calendaires de congés par mois d'emploi.

La notion maritime de « repos-congé », usage ancien dans le secteur maritime, repose sur le principe d'alternance entre périodes travaillées à bord, pendant lesquelles les repos et congés du marin sont reportés, et périodes de repos à terre, regroupant repos et congés précédemment reportés. De nature conventionnelle, ce principe devra être reconnu au niveau de la loi afin d'éviter toute contradiction possible avec les dispositions du code du travail et de préserver ces acquis conventionnels, qui ont toujours été étendus par les ministres chargés de la mer et du travail.

Le régime spécifique des congés en matière maritime sera étendu aux gens de mer autres que marins afin qu'ils bénéficient des mêmes dispositions que les personnes exerçant la profession réglementée de marin (modification du chapitre IX du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports), pour autant que ce régime leur soit plus favorable que celui issu du code du travail.

Une disposition législative précisera, à défaut d'accord conventionnel, le régime des permissions ou descente à terre des gens de mer, conformément au principe posé par le paragraphe 2 de la règle 2.4 de la convention.

2.10 Rapatriement

L'article 50 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports avait procédé à une réécriture complète des dispositions du code du travail maritime sur le rapatriement en les étendant aux gens de mer autres que marins afin de mettre en œuvre la convention n° 166 de l'OIT sur le rapatriement (révisée par la convention du travail maritime).

Ces dispositions, aujourd'hui codifiées aux articles L. 5542-29 à L. 5542-31 du code des transports, sont conformes aux prescriptions de la convention du travail maritime.

L'article L. 5542-33 du code des transports devra toutefois être complété afin que le principe d'interdiction d'avances en vue de couvrir les frais du rapatriement soit énoncé au niveau de la loi (Convention du travail maritime, norme A2.5). Les motifs pour lesquels les frais de rapatriement pourront être à la charge du marin devront à cette occasion être précisés.

Le premier alinéa de ce même article, qui prévoit qu'une convention règle la prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué en cours de voyage après rupture du contrat d'un commun accord, devra être supprimé.

La fourniture, par l'armateur, d'une garantie financière afin de s'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, les conditions de prise en charge par les pouvoirs publics du rapatriement en cas de manquement de l'armateur ainsi que les modalités de recouvrement des frais encourus à ce titre devront feront l'objet de mesures complétant les dispositifs juridiques existants.

Il est prévu de renforcer le dispositif concernant le rapatriement par la possibilité, en cas de manquement, de mettre en demeure l'armateur de faire connaître les mesures qu'il entend prendre en vue du rapatriement. A défaut de réponse positive, l'Etat pourra organiser ce rapatriement dans le cadre du dispositif d'aide d'urgence aux marins abandonnés qui sera conforté et élargi aux navires battant pavillon français.

De même, concernant les gens de mer employés sur des navires battant pavillon étrangers en escale dans les ports français, en situation d'abandon et lorsque notre pays aura dû procéder au rapatriement, en cas de carence de l'armateur, de l'Etat du pavillon ou de celui dont les marins sont ressortissants, des dispositions seront prises en vue de pouvoir récupérer les dépenses engagées, et notamment la détention et la saisie du navire.

2.11 Effectifs à bord des navires

Aux termes de l'article L. 5522-2 du code des transports, « tout navire doit avoir à bord un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité du navire et de son personnel ainsi que le respect des dispositions relatives à la durée du travail et des repos ».

Cette disposition sera complétée afin de prendre en compte les nouvelles exigences de la convention du travail maritime en matière d'effectifs, notamment en ce qui concerne la sûreté, issues du code international de sûreté portuaire.

Les compétences de la Commission nationale de la négociation collective de la marine marchande seront étendues aux questions d'effectifs à bord des navires. Au sein de cette Commission, sera mis en place un dispositif permettant d'examiner les recours en matière de décision d'effectifs.

Le non respect des décisions d'effectifs ou la navigation sans que le navire ne dispose d'une décision d'effectifs sera sanctionné pénalement via une incrimination spécifique.

2.12 Logement et loisirs (règle 3.1 ; norme A3.1)

L'habitabilité à bord des navires relève des prescriptions issues de la division 215 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires pris pour l'application de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983, aujourd'hui codifiée dans la partie II du cinquième livre du code des transports. Cette division devra être modifiée, en tant que de besoin, afin de satisfaire aux obligations résultant de la règle A3.2 et de la norme A3.2 de la convention.

2.13 Alimentation et service de table (règle 3.2 ; norme A3.2)

L'article L. 5545-10 du code des transports sera modifié afin de satisfaire à l'obligation résultant de la règle 3.2 de la convention relatif à l'alimentation à bord. Cet article sera précisé, en ce qui concerne la qualité et la quantité de la nourriture fournie, par voie réglementaire (modification de la division 215 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié).

L'article L. 5542-18 du code des transports prévoit pour le marin le droit à la nourriture ou à une indemnité équivalente pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage. Cette disposition sera complétée afin de satisfaire au principe de gratuité énoncé par le paragraphe 2 de la règle 3.2 de la convention. La nourriture pour ce qui concerne les périodes à bord du navire ne pourra être prise en compte pour la détermination du SMIC.

Les articles L. 5542-18, L. 5542-19 et L. 5545-10 seront rendus applicables aux gens de mer autres que marins.

L'article 73 du code du travail maritime, toujours en vigueur, prévoit la présence d'un cuisinier apte à bord de tout navire où les marins sont nourris par l'armateur. L'arrêté du 14 mars 2002 relatif à la délivrance du certificat d'aptitude aux fonctions de cuisinier embarqué devra être complété afin de satisfaire pleinement aux exigences posées par le paragraphe 3 de la norme A3.2.

2.14 Soins médicaux à bord des navires et à terre (règle 4.1 ; norme A4.1)

Le Centre de Consultations Médicales Maritimes (CCMM) a été qualifié par l'arrêté du 10 mai 1995 comme centre de consultation et d'assistance télé-médicale maritime dans le cadre de l'aide médicale en mer pour la France, en application de la directive 92/29/CEE du 31 mars 1992, concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

La règle 4.1 de la convention du travail maritime prévoit que des mesures appropriées sont prises en matière de soins médicaux. La norme A4.1, §4d) prévoit en particulier en faveur des gens de mer la possibilité d'accéder à des dispositifs de télé-consultation médicale. En France, c'est le centre de consultations médicales maritimes (CCMM), installé à Toulouse qui répond à ces obligations. Elles résultent également de la directive n° 92/29/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires et jusqu'à présent des dispositions de la convention n°164 de l'OIT qui sera révisée lors de l'entrée en vigueur de la convention du travail maritime. Bien que la convention n°164 n'avait pas été étendue aux pêcheurs, en raison principalement de ses exigences de formation, l'ensemble des dispositions concernant la télé-consultation médicale maritime concernent bien la pêche également.

Le CCMM exerce également les fonctions de service d'assistance télé-médicale définie par la circulaire MSC/Circ 960 de l'OMI. Il contribue, à ce titre, également, à l'organisation et à la fourniture des secours aux personnes en mer, dans la cadre de la convention internationale sur le sauvetage maritime.

Le CCMM assure, pour la France, en permanence (24/24h), un service gratuit de consultations et d'assistance télé médicales pour tout marin ou autre personne embarquée à bord de tout navire, français ou étranger. Ce service vise à garantir l'accès à des soins de la meilleure qualité possible pour tout membre d'équipage, passager ou simple occupant du navire, en liaison avec les différents partenaires médicaux, opérationnels, administratifs et institutionnels. Le CCMM participe également à la formation médicale des responsables des soins à bord conformément à l'arrêté du 2 juillet 1999.

Le CCMM est une unité fonctionnelle du SAMU 31, spécialement dédiée au service de consultation et d'assistance télé médicale maritime. C'est le SAMU 31 qui organise la gestion administrative et financière du CCMM dont il assure le fonctionnement opérationnel 24 heures sur 24. Si le financement du CCMM est à la charge du ministère de la santé, le ministère chargé de la mer y contribue au titre de l'amélioration de la santé à bord des navires. A ce titre une convention financière passée entre les deux ministères couvre les dépenses en personnel médical et non médical ainsi que les dépenses de fonctionnement courantes.

Une instruction du Premier ministre relative à l'organisation de l'aide médicale en mer est actuellement en préparation.

Concernant l'accès aux installations médicales à terre prévu par le paragraphe 3 de la règle 4.1 de la convention, celui-ci relève du fonctionnement général du système de santé français. Les marins sont dans ce cadre couverts conformément aux dispositions de la convention du travail maritime. En revanche le droit pour les gens de mer travaillant à bord des navires français de demander une consultation médicale ou de dentiste à terre, lorsque le navire est en escale à l'étranger, devra être affirmé au niveau législatif.

2.15 Responsabilité des armateurs en matière de protection de la santé et de soins médicaux (règle 4.2 ; norme A4.2)

Les articles L. 5542-21 à L. 5542-28 du code des transports déterminent les obligations de l'armateur envers le marin malade ou blessé au service du navire, notamment en ce qui concerne la prise en charge des soins.

Il conviendra de les rendre applicables à l'ensemble des gens de mer, en tant que de besoin et en tenant compte du principe de non régression, à l'ensemble des personnels couverts par la convention.

2.16 Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents (règle 4.3 ; norme A4.3)

En matière de prévention des risques professionnels, la réglementation nationale est d'ores et déjà conforme aux prescriptions de la convention du travail maritime. Les articles L. 5545-1 à L. 5545-1 du code des transports, qui organisent l'adaptation des dispositions du code du travail pour le travail à bord des navires, sont précisés par des mesures réglementaires spécifiques au travail maritime (décrets n° 98-332 du 29 avril 1998, n° 2000-564 du 16 juin 2000, n° 2005-748 du 4 juillet 2005, n° 2006-1044 du 23 août 2006 et n° 2007-1227 du 21 août 2007).

Concernant les accidents du travail maritime, le service de santé des gens de mer qui, en application du code des transports, exerce pour les marins, les missions de service de santé au travail, recueille depuis 1993 les données permettant au bureau de la santé et de la sécurité au travail maritime (Direction des Affaires maritimes) d'établir des statistiques annuelles concernant les accidents du travail maritime.

Afin de satisfaire pleinement aux obligations énoncées par la norme A4.3, une disposition réglementaire nouvelle imposera à l'armateur la déclaration de tout accident du travail survenu à bord ainsi que de toute maladie professionnelle survenue ou contractée à bord.

2.17 Accès à des installations de bien-être à terre (règle 4.4 ; norme A4.4)

La convention du travail maritime reprend les dispositions de la convention n° 163 de l'OIT sur le bien-être des gens de mer, ratifiée par la France et mise en œuvre notamment par l'intermédiaire du décret n° 2007-1227 du 21 août 2007 relatif à la prévention des risques professionnels maritimes et au bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports. De nombreux services de bien-être sont proposés dans les ports français, notamment via le réseau d'associations œuvrant en la matière et notamment le réseau bien connu des Hôtels des Gens de mer géré par l'AGISM.

Le Conseil supérieur de la prévention des risques professionnels maritimes et du bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, dans sa formation compétente pour les questions relatives au bien-être des gens de mer formule des propositions et des avis relatifs au bien-être, au rapatriement des gens de mer ainsi qu'aux conditions de leur séjour dans les ports.

Les commissions portuaires de bien-être prévues par l'article 5 du décret n° 2007-1227 du 21 août 2007 sont aujourd'hui pour la plupart opérationnelles. Ces commissions locales ont pour mission d'examiner l'adéquation aux besoins des gens de mer des moyens et services mis à la disposition des gens de mer dans les ports, de formuler des propositions en vue de l'amélioration de ces moyens et services, notamment par des actions de conseil auprès des organismes, associations ou personnes concourant au fonctionnement des services de bien-être portuaire.

2.18 Sécurité sociale (règle 4.5 ; norme A4.5)

La France, dispose d'un régime spécial de sécurité sociale des marins et gens de mer, géré par l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM), établissement public administratif. Ce régime remplit d'ores et déjà, pour les marins et les gens de mer embarqués sur des navires battant pavillon français, les objectifs fixés par la convention, visant à une protection sociale complète et non moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.

La législation européenne organise la coordination des systèmes de sécurité sociale pour les ressortissants des divers Etats membres (Règlements 883/2004 et 987/2009). Pour les gens de mer résidant en dehors des Etats membres, et pour une quarantaine d'Etats, ce sont des conventions bilatérales qui organisent les règles de coordination et, le cas échéant, de réciprocité en matière de protection sociale.

Les régimes spéciaux de sécurité sociale, compte-tenu des dispositions de l'article R. 711-17 du code de la sécurité sociale, sont tenus d'assurer pour chaque risque des prestations au moins équivalentes à celles du régime général. En application du second alinéa de l'article L. 5551-1 du code des transports, les gens de mer qui ne répondent pas au critère d'emploi permanent en vue de l'exploitation du navire, relèvent du régime général de sécurité sociale.

Les gens de mer bénéficient des neuf branches mentionnées au §1 de la norme A4.5. gérées soit par l'ENIM, soit par exemple 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.

Les gens de mer résidents en France relèvent soit du régime spécial de sécurité sociale des marins, soit du régime général ou des indépendants, pour ceux des gens de mer non marins et non affiliés à l'ENIM, soit du régime du pays avec lequel la France a passé une convention bilatérale, si cette dernière le prévoit.

Les gens de mer résidant en France et embarqués avant le 31 mars 1999 sur des navires battant pavillon étranger (article L. 5631-1 du code des transports) ou les navigants ressortissant d'un Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen ou d'un Etat bénéficiant d'une convention bilatérale de sécurité sociale (Art. L. 5631-2) peuvent disposer d'un dispositif particulier qui respecte le niveau de protection prévu par la convention.

Pour les non résidents, il faut se référer à l'article L. 5631-3 du code des transports qui prévoit que la protection sociale des navigants résidant hors de France ne peut être moins favorable que celle résultant des conventions de l'OIT applicables aux navigants et ratifiées par la France, la protection sociale étant entendu notamment (article L. 5631-4) comme la prise en charge des frais médicaux, d'hospitalisation, et de rapatriement en cas de maladie, le versement d'une indemnité en cas de décès consécutif à une maladie ou un accident survenu au service du navire, la prise en charge en cas de maternité de la femme navigante des frais médicaux et d'hospitalisation, le versement d'une rente viagère ou d'une indemnité proportionnelle en cas d'incapacité permanente consécutive à une maladie ou un accident survenu au service du navire, l'attribution d'une pension de vieillesse dont le niveau n'est pas inférieur, pour chaque année de service à la mer, à un pourcentage de la rémunération brute perçue chaque année par le marin.

A bord des navires battant pavillon français immatriculés au Registre international français, la protection minimale de trois branches de sécurité sociale, exigée par la norme A.4.5 de la convention est respectée.

Ce sont sur ces bases que la déclaration prévue au paragraphe 10 de la norme A4.5 sécurité sociale sera rédigée. En effet, lors du dépôt de ses instruments de ratification auprès du directeur général du BIT l'Etat ratifiant doit accompagner ce dépôt en précisant les branches pour lesquelles la protection est assurée, conformément au paragraphe 2 de cette norme, lequel exige qu'au moins trois des neuf branches soient couvertes parmi les 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 de survivant.

Enfin, une disposition de nature législative, qui relève du droit du travail et des obligations de l'armateur et de l'employeur, sera prise afin qu'ils s'assurent que les gens de mer employés à bord du navire relèvent d'une protection sociale conforme aux exigences de la convention.

2.19 Responsabilités de l'Etat du pavillon - principes généraux et habilitation des organismes reconnus (règles 5.1.1 et 5.1.2 ; normes A5.1.1 et A5.1.2)

Les deux dispositifs d'inspection existants, d'une part l'inspection de la sécurité des navires, relevant des Centres de Sécurité des Navires (CSN), et, d'autre part, l'inspection du travail, concourent à la mise en œuvre des responsabilités de l'Etat du pavillon. Ils seront confortés.

Outre ces deux dispositifs, il convient de mentionner le rôle des médecins du service de santé des gens de mer (SSGM). Outre sa mission de vérification de l'aptitude physique à la navigation, il exerce pour les marins la mission de service de santé au travail. En outre, il dispose de compétences en matière de contrôle, en ce qui concerne les dotations médicales de bord, l'habitabilité, l'hygiène à bord, les conditions de travail.

Il conviendra, dans la mesure où la délivrance de certificats de travail maritime serait confiée le cas échéant pour certains cas particuliers à des organismes habilités, de prendre une disposition de nature législative complétée par une mesure réglementaire.

Il n'est cependant pas envisagé de déléguer d'une manière générale à de tels organismes les missions d'inspection prévues par la convention.

2.21 Certificat de travail maritime et déclaration de conformité au travail maritime (règle 5.1.3 ; norme A5.1.3)

Si le principe de certification est un principe déjà bien éprouvé dans le domaine technique en matière maritime, il représente une innovation substantielle dans le droit du travail français. Ce principe devra être consacré au niveau de la loi et décliné par des mesures de nature réglementaire.

La mise en œuvre des prescriptions relatives au certificat de travail maritime et à la déclaration de conformité du travail maritime nécessitera des mesures réglementaires et infra-réglementaires qui devront être prises en cohérence avec les règles issues du code international de gestion de la sécurité, dit code ISM (International Safety Management).

La tenue à disposition des résultats des contrôles, notamment leur modalité de communication aux tiers autorisés conformément aux dispositions de la convention, nécessitera une mesure législative.

2.22 Inspection et mise en application (règle 5.1.4 ; norme A5.1.4)

La convention du travail maritime reprend les principes et système d'inspection du travail prévus par la convention n° 178 de l'OIT sur l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, ratifiée par la France suite à la loi n° 2004-146 du 16 février 2004. Si la convention n° 178 de l'OIT sera révisée par l'entrée en vigueur de la convention du travail maritime et, de ce fait, disparaîtra, le dispositif de contrôle de la convention intègre le dispositif d'inspection du travail prévu au titre de la convention n° 178 qui avait été étendue à tous navires.

En France, le contrôle de la réglementation du travail à bord des navires est réalisé, depuis la fusion des services d'inspection du travail, par les agents de l'inspection du travail placée sous l'autorité du ministre chargé du travail. La direction générale du travail est désignée par l'article R. 8121-13 du code du travail autorité centrale au sens de la convention n° 178 de l'OIT et le restera en tant qu'en charge du service d'inspection du travail et de ses composantes, la DAM assurant cette fonction pour tous les autres aspects de la convention.

Des dispositions de nature législative et réglementaire détermineront le champ de compétence des agents de l'autorité maritime en charge de missions relatives à la certification et à l'inspection des navires et garantiront leur indépendance.

Les pouvoirs des inspecteurs du travail devront être étendus et complétés afin de satisfaire aux exigences du point 7 de la norme A5.1.4 de la convention, notamment en ce qui concerne l'immobilisation des navires qui pourra dorénavant être décidée dans le cadre de la procédure de référé pour des motifs nouveaux liés au respect de la convention.

Afin de tenir compte des exigences de la convention qui implique la coopération entre les services de l'inspection du travail et les autres services qui participent de la mise en œuvre de la convention, une disposition législative donnera un cadre légal permettant d'organiser ces échanges dans le respect des obligations liées à la convention, notamment de confidentialité, prévues par son titre 5.

L'article 69 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande qui réprime, par un seul niveau de sanction, les infractions au régime de travail des marins est impropre à assurer la mise en œuvre du point 17 de la norme A5.1.4. car non conforme au « caractère approprié » exigé pour ces sanctions de même qu'aux principes généraux de droit pénal. Il n'avait d'ailleurs pas été codifié et sera repris, pour ce qui concerne le droit du travail, au sein du code des transports (livre V de la cinquième partie du code des transports) en précisant les différentes incriminations susceptibles d'être sanctionnées pénalement, de même que le niveau de sanction à prévoir, en tenant compte de la nature particulière du travail à bord d'un navire.

Une mesure de nature législative prévoira l'affichage d'une copie des rapports d'inspection à bord du navire, y compris ceux de l'inspection du travail, et renverra la détermination des modalités de communication de ces rapports aux fonctionnaires intéressés et aux représentants des gens de mer et des armateurs à un décret en Conseil d'Etat, ce qui constitue un changement notable en la matière. En effet, la pratique actuelle ne permet pas la communication de ces rapports.

2.23 Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5 ; norme A5.1.5)

La mise en place de la procédure de plainte à bord nécessitera des mesures législatives et réglementaires, notamment la modification du décret n° 78-389 du 17 mars 1978 relatif aux délégués de bord. Il sera nécessaire de préciser les conditions dans lesquelles est assurée la complémentarité entre les deux institutions de délégués du personnel et de délégués de bord et les cas dans lesquels elles pourront être fusionnées.

En particulier, la cohérence des dispositions relatives aux réclamations de l'équipage prévues par le décret n° 84-810 du 30 août 1984 et de celles issues du décret n° 78-389 du 17 mars 1978 devra être assurée en distinguant clairement la visite faisant suite à une réclamation formelle de l'équipage, qui n'est pas anonyme, de celle réalisée suite à une plainte relative à l'application des prescriptions de la convention, laquelle peut avoir été déposée dans le cadre de la règle de confidentialité.

2.24 Accidents maritimes (règle 5.1.6)

La mise en œuvre de la règle 5.1.6 nécessitera des mesures de coordination et de coopération, de niveau infra-réglementaire, entre le bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) et l'inspection du travail.

Il devra en particulier être tenu compte des rapports d'enquête concernant les accidents du travail maritime et les maladies professionnelles établis par les agents de l'inspection du travail dans le cadre de l'analyse des rapports d'enquête du BEAmer.

2.25 Responsabilités de l'Etat du port (règle 5.2.1, norme A5.2.1)

Le fondement législatif du contrôle par l'Etat du port, dont la portée sera étendue, sera consolidé. Des mesures de nature réglementaire compléteront le dispositif de contrôle de l'Etat du port actuellement en vigueur et assuré par les inspecteurs de la sécurité des navires chargés de cette mission.

Les inspecteurs du travail, à l'instar du dispositif actuel prévu par l'article L. 5548-2 du code des transports, participeront, en tant que de besoin, aux contrôles par l'Etat du port pour ce qui relève du domaine social.

2.26 Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer (règle 5.2.2, norme A5.2.2)

Une mesure de nature législative assurera le fondement juridique de ce droit nouveau qui n'est pas une procédure judiciaire. L'inspecteur de l'Etat du port devra cependant vérifier avant tout que les mécanismes de traitement de la plainte à bord du navire auront été utilisés. Elle sera complétée par des dispositions réglementaires permettant d'assurer l'exercice du droit à déposer plainte ainsi que la garantie de confidentialité. L'inspection du travail sera étroitement associée au contrôle de l'Etat du port dans la phase d'instruction de la plainte.

2.27 Responsabilités du fournisseur de main d'œuvre (règle 5.3, norme A5.3)

Les mesures de mise en œuvre de la règle 5.3 et de la norme A5.3 de la convention seront prises dans le cadre de celles relatives au recrutement et au placement des gens de mer (voir supra, § 2.6).

2.28 Tableau récapitulatif des principales mesures de mise en oeuvre :

Références et objet des mesures de mise en œuvre	Principaux textes à modifier ou à prendre
Définitions et champ d'application (Article II)	Code des transports, art. L. 1311-1, L. 5511-1, nouvel article au sein du titre III du livre V de la cinquième partie et refonte du chapitre IX du titre IV du livre V de cette même partie <i>Décret en Conseil d'Etat portant application de l'article L. 5511-1 du code des transports, complété par un arrêté ministériel (mesures nouvelles).</i>
Droits et principes fondamentaux (Article III)	<i>Décret n° 78-389 du 17 mars 1978 portant application du code du travail maritime</i>

<p>Âge minimal (Règle 1.1 et norme A1.1)</p>	<p>Code des transports, art. L. 5621-6 <i>Décret n° 2006-534 du 10 mai 2006 relatif à la protection des jeunes âgés de moins de dix-huit ans embarqués à bord des navires.</i> <i>Décret en Conseil d'Etat pris pour l'application de l'article L. 5621-6 du code des transports et relatif à l'emploi à bord des navires immatriculés au registre international français de jeunes âgés de seize à dix-huit ans.</i></p>
<p>Certificat médical (Règle 1.2)</p>	<p>Code des transports, art. L. 5521-1 Code des transports, nouvel art. L. 5523-4 <i>Décret n° 60-865 du 6 août 1960 remplaçant certains articles du code du travail maritime par des dispositions réglementaires</i> <i>Mesures réglementaires (décret, arrêté) portant application de l'article L. 5521-1 du code des transports.</i></p>
<p>Recrutement et placement (Règle 1.4)</p>	<p><i>Décret en Conseil d'Etat portant application de l'article L. 5546-1 du code des transports</i></p>
<p>Contrat d'engagement maritime (Règle 2.1, Norme A2.1)</p>	<p>Code des transports, art. L. 5542-3 à L. 5542-6, L. 5542-8 et L. 5546-3 Code des transports, nouvel art. L. 5542-7-1 <i>Décret en Conseil d'Etat fixant les modalités d'application aux gens de mer des dispositions de l'article L. 1234-19 du code du travail relatif au certificat de travail</i></p>
<p>Rapatriement (Règle 2.5, Norme A2.5)</p>	<p>Code des transports, art. L. 5542-32 et L. 5542-33 <i>Décret n° 1891-2209 du 22 septembre 1891 relatif au rapatriement et aux conduites de retour des gens de mer</i></p>
<p>Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage (Règle 2.6, Norme A2.6)</p>	<p>Code des transports, art. L. 5546-3</p>
<p>Effectifs (Règle 2.7)</p>	<p>Code des transports, art. L. 5522-2 Code des transports, nouvel art. L. 5523-3</p>
<p>Logement et loisirs (Règle 3.1, Norme A3.1)</p>	<p><i>Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, division 215.</i></p>
<p>Alimentation et service de table (Règle 3.2, Norme A3.2)</p>	<p>Code du travail maritime, art. 73 et 74 Code des transports, art. L. 5545-10 et L. 5542-18 <i>Arrêté du 14 mars 2002 relatif à la délivrance du certificat d'aptitude aux fonctions de cuisinier embarqué</i> <i>Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, division 215</i></p>

Soins médicaux à bord des navires et à terre (Règle 4.1, Norme A4.1)	Code des transports, art. L. 5542-21 et L. 5542-28
Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents (Règle 4.3, Norme A4.3)	<i>Décret n° 78-389 du 17 mars 1978 portant application du code du travail maritime</i>
Responsabilités de l'Etat du pavillon – principes généraux et habilitation des organismes reconnus (Règles 5.1.1 et 5.1.2, Normes A5.1.1 et A5.1.2)	Code des transports, art. L. 5511-3 Code des transports, nouvel article L. 5511-6
Certificat de travail maritime et déclaration de conformité au travail maritime (Règle 5.1.3 ; Norme A5.1.3)	Code des transports, nouvel article relatif à la certification des navires en application de la convention Mesures réglementaires et infra-réglementaires
Inspection et mise en application (Règle 5.1.4 ; Norme A5.1.4)	Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, art. 69 ; Mesures réglementaires et infra-réglementaires
Procédures de plainte à bord (Règle 5.1.5 et norme 5.1.5)	Code des transports, Titre III du livre V de la cinquième partie, nouvel article <i>Décret n° 78-389 du 17 mars 1978 portant application du code du travail maritime</i> <i>Décret n° 84-810 du 30 août 1984</i>
Responsabilités de l'Etat du port (Règle 5.2.1, Norme A5.2.1)	Code des transports, partie V (nouvel article)
Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer (Règle 5.2.2, Norme A5.2.2)	Code des transports, partie V, livre V, titre IV (nouvel article)
Responsabilités du fournisseur de main d'oeuvre (Règle 5.3, Norme A5.3)	<i>Décret prévu par l'article L. 5546-1 du code des transports (texte nouveau)</i>

Conséquences administratives

La certification des navires, prévue par la règle 5.1.3 de la convention du travail maritime, relève de la responsabilité de l'Etat du pavillon. Faisant appel à des dispositifs éprouvés dans le secteur maritime, en matière technique, son introduction dans le champ social constitue en France une innovation majeure.

La mise en œuvre du processus de certification des navires se situe au delà de la réalisation de simples inspections. En effet, la vérification du respect des normes sociales sera accompagnée d'un audit des procédures mises en place par l'armateur afin d'assurer le respect continu de la convention (Partie II de la Déclaration du travail maritime).

Il n'est pas envisagé de déléguer la mise en œuvre de ce processus, sauf cas exceptionnels. Au sein de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, la direction des Affaires maritimes procédera à l'instruction des demandes et à la délivrance des déclarations de conformité au travail maritime.

Les inspecteurs de la sécurité des navires, qui assurent déjà dans différents domaines (sécurité maritime, technique, logement, habitabilité, sûreté) des missions d'inspection et d'audit (en application notamment du code ISM et du code ISPS), procéderont aux visites d'inspection et délivreront les certificats de travail maritime.

1° Mise en place du système de certification sociale des navires au titre de la convention.

a) Description du dispositif de certification des navires prévu par la règle 5.1.3, la norme A5.1.3 et le principe directeur B5.1.3 de la convention

En application de la règle 5.1.3, le « *Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime* », le dispositif de certification est obligatoire pour les navires effectuant des voyages internationaux ou opérant à partir d'un port d'un autre pays ou entre deux ports d'un autre pays, et jaugeant 500 et plus au sens de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Environ 300 navires battant pavillon français sont concernés par cette obligation.

L'armateur d'un navire non assujetti par cette obligation pourra cependant demander à faire certifier son navire (Convention du travail maritime, règle 5.1.3, §2). Ces demandes ne seront cependant pas prioritaires par rapport à celles provenant des armateurs des navires assujettis à l'obligation de certification.

Le « *certificat de travail maritime* » atteste que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord d'un navire, y compris les mesures prises par l'armateur pour s'assurer du respect continu de la convention, ont fait l'objet d'une inspection et qu'elles répondent à l'ensemble des mesures prises pour l'application de la convention.

Le certificat de travail maritime comprend une « *déclaration de conformité du travail maritime* » (DCTM) qui mentionne en sa Partie I les prescriptions nationales mettant en œuvre la convention, lesquelles doivent être énumérées en français et en anglais dans sa Partie II. La Partie I de la DCTM énonce les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect de ces prescriptions sur le navire concerné.

Le certificat est délivré pour une durée de cinq ans, une inspection intermédiaire étant réalisée entre la deuxième et la troisième année.

Le certificat sera délivré, après instruction et inspection, par l'autorité compétente de l'État ou par un organisme reconnu, dûment habilité à cet effet. La certification porte sur l'ensemble des dispositions prises par la France pour la mise en œuvre de la convention pour les domaines visés et non sur les seuls minimas définis par celle-ci. C'est une de ses particularités. Les domaines faisant l'objet de la certification sont les suivants : 1. Age minimum (règle 1.1.) ; 2. Certificat médical (règle 1.2) ; 3. Qualification des gens de mer (règle 1.3) ; 4. Contrats d'engagement maritimes (règle 2.1) ; 5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé (règle 1.4) ; 6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3) ; 7. Effectifs du navire (règle 2.7) ; 8. Logement (règle 3.1) ; 9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1) ; 10. Alimentation et service de table (règle 3.2) ; 11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règles 4.3) ; 12. Soins médicaux à bord (règle 4.3) ; Procédure de plainte à bord (règle 5.1.5) ; 14. Paiement des salaires (règle 2.2).

Le certificat est retiré par l'autorité compétente lorsque les prescriptions de la convention ne sont pas respectées, ce qui impose d'organiser clairement les liens entre les différents services de contrôle concernés.

b) Procédure de certification des navires français

La convention du travail maritime permet la délégation des processus d'inspection et de certification à des organismes privés. La France n'entend toutefois pas les déléguer à de tels organismes, sauf dans certains cas limités ou circonstances exceptionnelles.

Les services de l'Etat qui participeront au processus de certification des navires, le centre de sécurité des navires étant placé au cœur du dispositif, sont les suivants :

- Direction des affaires maritimes (DAM) ;
- Direction générale du travail (DGT) ;
- Service de santé des Gens de Mer (SSGM) ;
- Directions inter-régionales de la mer (DIRM) ;
- Directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) ;
- Directions départementales des territoires et de la mer (DTTM) ;
- Centres de sécurité des navires (CSN) ;
- Inspection du travail.

L'armateur devra constituer un dossier qu'il soumettra à l'examen d'un comité d'experts piloté par la direction des affaires maritimes au sein du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. Ce comité, au vu des éléments fournis et des avis sollicités auprès des services de l'Etat concernés, transmettra son accord pour visite du navire à l'inspecteur de la sécurité des navires désigné. Cette instruction consiste en une analyse sur pièces de l'ensemble des documents disponibles dans les services de l'Etat ayant à connaître du navire et de son environnement ou de documents complémentaires transmis par l'armateur dans son dossier de demande de certification, ceci à des fins d'optimisation de la visite sur place, à bord du navire, et à mener par l'inspecteur de la sécurité des navires.

La déclaration de conformité du travail maritime sera délivrée par le directeur des affaires maritimes ou son délégataire, après avis du comité d'experts, sous réserve du résultat de la visite d'inspection.

L'inspecteur de la sécurité des navires délivrera, après visite du navire, le certificat du travail maritime, auquel sera annexée la déclaration de conformité du travail maritime.

L'inspection du travail sera associée au processus de certification lors de l'instruction de la demande de certification et devra fournir son concours, notamment sous forme d'avis. Elle apportera également son concours aux inspecteurs de sécurité des navires pour la préparation de même que, le cas échéant, pour la réalisation des visites.

Tout navire assujéti à cette obligation de certification devra disposer à bord d'un certificat en cours de validité. A défaut il ne pourra naviguer.

c) Mesures préparatoires en vue de l'entrée en vigueur de la convention

Afin de ne pas pénaliser les navires français dans les ports étrangers, ceux-ci doivent être certifiés dès l'entrée en vigueur de la convention. Il a donc été nécessaire d'entreprendre, avant même l'adoption du présent projet de loi, les actions préparatoires suivantes :

- l'élaboration d'une méthode de travail et d'une programmation avec les armateurs, afin d'éviter une perturbation de l'activité de leurs navires ;

- visites de *pré-certification* des navires dès l'adoption de la présente loi ; des visites à titre d'expérimentation seront cependant réalisées au plus tôt sur différents types de navires, en particulier les navires à passagers et les navires vraquiers qui sont considérés comme navires prioritaires en application de la XVII^{ème} Résolution adoptée par la Conférence internationale du travail le 22 février 2006 ;

- élaboration des actions de formation, de telle manière que l'ensemble des inspecteurs concernés puissent en avoir bénéficiées d'ici la fin de l'année 2012 :

1. Formation de six formateurs de formateurs au centre de formation de Turin du bureau international du travail.

2. Formation des inspecteurs de sécurité des navires à Nantes au centre de formation des Affaires maritimes (E-CFDAM).

3. Formation des agents de l'inspection du travail en charge du secteur maritime par l'institut national du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle (INTEFP) au centre inter-régional de formation de Nantes (CIF).

- information, par l'organisation de réunions et d'un séminaire, des professionnels du secteur, des organisations d'armateurs, des organisations représentatives des gens de mer et des associations maritimes concernées sur ce nouveau dispositif ;

- création d'une base de données relative à la certification des navires.

2° Évolution du système d'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer.

Depuis le 1^{er} janvier 2009 les divers services d'inspection du travail ont été fusionnés. L'inspection du travail comporte dorénavant une composante maritime qui relève au sein des DIRECCTE, de la Direction Générale du Travail (DGT).

L'ensemble du littoral, y compris les départements d'outre-mer, est couvert par une vingtaine de sections d'inspection du travail ayant compétence en matière maritime. Celles-ci sont à composante ou à dominante maritime, notamment dans les grands ports. Une soixantaine d'agents, inspecteurs du travail et contrôleurs du travail, sont en charge du contrôle des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires.

Particularité déjà soulignée, d'autres services de l'administration participent au contrôle de la convention. L'ensemble de ces normes traite de domaines aussi variés que le logement, l'habitabilité, la sécurité, la formation professionnelle, les soins médicaux, la protection sociale, le bien-être des gens de mer, y compris dans les ports. Il s'agit des directions inter-régionales de la mer (DIRM), dont dépendent les centres de sécurité des navires (CSN), du service de santé des gens de mer (SSGM) et des directions départementales des territoires et de la mer (DDTM).

L'ensemble de ces services seront formés en vue de la mise en œuvre de la convention. Néanmoins nombre d'éléments font déjà l'objet d'analyse et d'expertise par ces mêmes services, tant au niveau du contrôle sur pièces que du contrôle à bord du navire.

Par ailleurs les systèmes d'information respectifs, y compris de comptes-rendus d'activités, devront faire l'objet d'une adaptation notamment pour suivre et respecter les objectifs de contrôles périodiques qui sont, pour les navires non certifiés, d'un contrôle tous les trois ans.

Une circulaire interministérielle précisera les conditions dans lesquelles ces différents services coopéreront.

3° Élargissement aux gens de mer du processus d'identification des marins

Depuis la fin de l'inscription maritime, en 1965, la profession de marin est une profession réglementée. Au processus d'immatriculation du marin s'est substitué celui d'identification qui consiste à vérifier que l'intéressé remplit les conditions nécessaires pour l'accès et l'exercice de cette profession.

La convention étend à l'ensemble des gens de mer les exigences, applicables jusqu'à présent aux seuls marins, de qualifications professionnelles et d'aptitude physique à la navigation. Il convient en outre de prendre en considération les évolutions internationales en matière de pièce d'identité des gens de mer, notamment la convention n° 185 de l'OIT qui concerne l'ensemble des gens de mer.

C'est dans cette perspective que le livret professionnel maritime sera supprimé au profit de la nouvelle pièce d'identité des gens de mer (PIM) sécurisée définie par cette convention, ratifiée par la France (Loi de ratification n° 2004-146 du 16 février 2004 ; décret de publication n° 2005-510 du 11 mai 2005 ; décret n°2006-1436 du 24 novembre 2006 pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 93-1419 du 31 décembre 1993 relative à l'Imprimerie nationale).

La base de données concernant les marins sera élargie à l'ensemble des gens de mer de manière à pouvoir vérifier que les exigences minimales requises pour le travail à bord des navires sont respectées et de manière à pouvoir leur délivrer les documents professionnels conformes aux conventions internationales.

4° Contrôle de l'aptitude médicale des gens de mer

Conformément à la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, le service de santé des gens de mer (SSGM) contrôle l'aptitude physique requise pour la navigation, l'accès à la profession et l'exercice de la profession de marin. Par ailleurs, cette même loi, par dérogation au code du travail, a confié au SSGM les missions de service de santé au travail pour les marins. Pour ce qui concerne les gens de mer autres que marins, le SSGM se verra confier également la vérification des exigences d'aptitude physique à la navigation. Les personnels déjà couverts par un service de santé au travail continueront d'en relever mais devront solliciter auprès du SSGM, dans les mêmes conditions que pour les marins, la délivrance du certificat d'aptitude prévu par la convention.

Les modalités des visites d'aptitude, les voies de recours à l'encontre des décisions des médecins des gens de mer ainsi que les exigences de forme du certificat médical devront prendre en compte les résultats des travaux, menés conjointement par l'organisation maritime internationale (OMI) et l'OIT, destinés à réviser les lignes directrices concernant les examens médicaux des gens de mer.

L'organisation et les modalités de fonctionnement du SSGM seront précisées par le décret en Conseil d'Etat prévu par les articles L. 5521-1 et L. 5545-13 du code des transports.

Les conditions dans lesquelles les gens de mer embarqués à bord des navires français pourront passer leurs visites d'aptitude à la navigation à l'étranger, seront précisées en tenant compte des travaux OMI/OIT précités.

5° Mécanismes de suivi de la convention du travail maritime

La convention prévoit un mécanisme de suivi innovant au sein du BIT. Complétant le dispositif de rapports d'application et d'examen de ceux-ci par la Commission des normes, elle prévoit la mise en place d'une commission spéciale tripartite au sein de laquelle gouvernements, représentant des armateurs et représentants des gens de mer examineront l'application de la convention (CTM, art. XIII).

La France participera pleinement à cette commission, conformément aux engagements pris dans le cadre du *Grenelle de la mer* (notamment l'engagement n° 40.a). Les représentants des armateurs et des travailleurs y participeront conformément aux usages et dans le cadre des règles fixées par le BIT.

6° Mise en place d'outils informatiques destinés à assurer le contrôle et le suivi de la convention :

Le suivi des navires doit faire l'objet de procédures particulières et reposer sur des outils informatiques permettant de disposer d'informations pertinentes concernant la certification et les visites d'inspection des navires.

La base de données ESCULAPE, qui permet d'assurer le suivi médical des marins, devra être élargie à l'ensemble des gens de mer. Les gens de mer autres que marins devront être pris en compte dans les systèmes applicatifs dépendant de la direction des affaires maritimes afin que puisse leur être appliquée la procédure dite d'identification. Le dispositif d'enregistrement des services des marins (projet LISE) sera adapté à ces nouveaux éléments.

Une informatisation du processus d'approbation des effectifs minima à bord des navires est également prévue.

Le résultat des inspections réalisées au titre de la certification des navires, de même que les vérifications effectuées ultérieurement, devront être consignés dans une base de données *ad hoc*. Cette base de données sera rendue notamment accessible aux inspecteurs de la sécurité des navires, aux agents de l'inspection du travail en charge du contrôle des conditions de travail et de vie des gens de mer ainsi qu'aux représentants des armateurs et des gens de mer.

III. – HISTORIQUE DES NEGOCIATIONS

Le secteur maritime bénéficie d'une place importante au sein du bureau international du travail (BIT) depuis sa création en 1919. Une « *Commission paritaire maritime* » y réunit les représentants des armateurs, de la fédération internationale des armateurs (ISF) et des gens de mer, de la fédération internationale des ouvriers des transports (ITF). Le BIT adoptera dans les années 20 les premières conventions internationales du travail concernant le secteur maritime. Il édifiera pendant le 20ème siècle un ensemble de normes maritimes très important au sein des normes du BIT où 70 conventions et recommandations concernent le travail maritime. Celles-ci n'ont été cependant ratifiées que de manière très inégale et cet étalement dans le temps a entraîné l'obsolescence d'une partie de leur contenu.

La conférence internationale du travail (CIT), annuelle se réunit en session maritime environ une fois par décennie. C'est en 1996, lors de son avant-dernière session maritime, que devait être adopté le dernier paquet de conventions maritimes avant l'adoption de la convention du travail maritime dix ans après, en 2006.

Au cours des années 1996 à 2000 la commission paritaire maritime s'est inquiétée de la situation engendrée par la dégradation des conditions de travail et d'emploi des gens de mer dans la navigation maritime internationale. C'est ainsi que la 29ème session (22-26 janvier 2001) de cette commission adoptait des conclusions fortes à l'attention du conseil d'administration (CA) du BIT, donc des gouvernements qui y sont représentés.

Ce rapport bientôt connu sous le nom d'« accord de Genève », ce qui en marque l'importance, devait être examiné en mars 2001 lors de la 280^{ème} session du conseil d'administration du BIT qui l'entérinait. Le CA décidait la création d'un groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime en vue de l'adoption d'un instrument-cadre. Cette décision est à apprécier également dans la perspective de la nouvelle «*approche intégrée*» des normes internationales du travail, approuvée par sa 279^{ème} session (novembre 2000), de même que dans celle de la notion de « travail décent » promue par l'OIT.

Le groupe de travail tripartite de haut niveau (GTHN) devait être chargé d'examiner les modalités de regroupement de l'ensemble des 70 conventions et recommandations maritimes de l'OIT en vue d'élaborer une convention maritime consolidée.

Le GTHN a été mis en place au BIT le 16 décembre 2001 et sa présidence confiée à la France qui l'assurera pour l'ensemble des travaux préparatoires jusqu'au mois de janvier 2004 où, à l'invitation de notre pays, sa dernière session s'est tenue à Nantes, ce qui, s'agissant de travaux normatifs de l'OIT constituait une première. La France assurera également les deux conférences d'adoption de la convention qui se sont tenues à Genève en septembre 2004 et en février 2006. La France a apporté également un important soutien financier et en moyens humains à ces travaux.

Cette période a été marquée par l'impact des naufrages, le 12 décembre 1999, du navire « ERIKA », au large des côtes bretonnes, puis, le 13 novembre 2002, du « Prestige », au large des côtes espagnoles. Les travaux engagés au BIT ont très vite été perçus comme une voie supplémentaire de renforcement de la sécurité maritime et du contrôle des navires.

Les travaux préparatoires ont été suivis de manière soutenue par les principaux Etats maritimes et se sont entièrement déroulés par consensus sans que jamais la procédure de vote formel soit utilisée. Les armateurs et les gens de mer souhaitaient l'engagement fort des gouvernements en vue d'obtenir des garanties d'application effective du nouvel instrument. L'ensemble des travaux a fait par ailleurs l'objet d'une coordination permanente au sein des Etats membres de l'Union européenne.

La phase d'adoption de la convention s'est déroulée en deux temps. En septembre 2004 s'est réunie une conférence technique préparatoire à laquelle les représentants des organisations syndicales et des armateurs français ont participé. Cette conférence préparatoire a été suivie en février 2006 par la réunion de la Conférence Internationale du Travail, en session maritime. Le 23 février 2006, l'assemblée plénière de la CIT adoptait la convention du travail maritime à la quasi unanimité, de même qu'un certain nombre de résolutions importantes relatives à sa mise en œuvre. Seuls deux Etats devaient s'abstenir, mais pour des raisons n'ayant pas de rapport avec le principe de cette convention, comme ils l'ont expliqué, le Liban et le Venezuela.

Sur le plan communautaire les partenaires sociaux et les Etats membres ont relayé cette adoption. L'organisation de cette conférence a bénéficié d'un soutien financier important de la commission européenne.

A la suite de l'adoption de la CTM, les travaux en vue de son entrée en vigueur se sont poursuivis au sein du BIT de manière soutenue. C'est ainsi que le BIT a adopté des lignes directrices à l'attention des inspecteurs et des administrations de l'Etat du port et de l'Etat du pavillon et que son conseil d'administration a décidé en mars 2010 de mettre en place à titre provisoire la commission tripartite de suivi prévue par l'article XIII de la CTM sans attendre son entrée en vigueur.

IV. – ETAT DES SIGNATURES ET RATIFICATIONS

La convention du travail maritime a été adoptée en février 2006 à Genève au Palais des Nations à la quasi unanimité des participants lors de l'assemblée plénière de la Conférence internationale du Travail, réunie en session maritime, ce qui est exceptionnel. Seuls deux pays, le Venezuela et le Liban se sont abstenus pour des raisons non directement liées aux objectifs de la convention.

Son article VIII prévoit qu'elle entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 Etats membres de l'OIT, représentant au total au moins 33 % de la jauge brute de la flotte mondiale marchande aura été enregistrée. Elle entrera ensuite en vigueur pour chaque Etat douze mois après l'enregistrement par le BIT de sa ratification.

Au 29 juillet 2011, quatorze Etats, à savoir les Bahamas, le Bénin, la Bosnie-Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, le Canada, la Croatie, l'Espagne, les Iles Marshall, le Liberia, la Norvège, le Panama, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Singapour et la Suisse ont ratifié la convention du travail maritime. Ces ratifications représentant plus de 45 % du total de la jauge de la flotte mondiale, le critère de jauge est d'ores et déjà rempli.

En ce qui concerne les Etats membres de l'UE, l'importance du secteur maritime en Europe, la jauge brute contrôlée par les armateurs des Etats membres de l'Union européenne, tous pavillons confondus, représente environ 40% de la jauge brute mondiale, 25 % de celle-ci étant constituée de navires battant pavillons européens. Les navires battant pavillon français représentent 1,7 % de la jauge brute de la flotte mondiale.

Le Conseil, par décision n° 2007/431/CE du 7 juin 2007 a autorisé les États membres à ratifier la convention du travail maritime dans l'intérêt de la communauté européenne. De leur côté, l'accord des partenaires sociaux européens conclu le 19 mai 2008 a généré la directive 2009/13/CE du Conseil du 16/02/2009 qui entrera en vigueur en même temps que la MLC. La prise en compte de la MLC dans la législation communautaire, de même que par le dispositif de contrôle de l'Etat du port, le Memorandum d'entente de Paris, font qu'outre la ratification directe de la convention, les Etats membres doivent tout de même s'y conformer, ce qui est une incitation directe à la ratifier.

De nombreux pays étant engagés dans le processus de ratification, l'on peut estimer que la convention pourrait entrer en vigueur entre le second semestre de l'année 2012 et le premier semestre de l'année 2013.

V. – DECLARATIONS OU RESERVES

L'article 35 de la constitution de l'OIT prévoit que chaque Etat membre qui ratifie une convention doit, dans le plus bref délai possible après ratification, communiquer au bureau international du travail (BIT) une déclaration faisant connaître l'état de la question de l'application de cette convention aux territoires non métropolitains de cet Etat membre. En ce qui concerne la présente convention, les territoires français concernés (il s'agit de deux collectivités de l'Outre-Mer : la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française) ont été consultés par le Gouvernement. Une déclaration sera communiquée au BIT, le cas échéant, en fonction de la réponse des collectivités d'outre-mer consultées.