

LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME DE L'OIT : ESPOIRS ET DÉFIS

p. 6 Alexandre Charbonneau

Avant propos

p. 10 Mathias Maul-Sartori

Le nouveau droit du travail maritime allemand :
Moderniser le droit national en l'adaptant à la CTM 2006 pour les rendre tous deux efficaces

p. 20 Olga Fotinopoulou Basurko

Ratification et application en Espagne de la CTM 2006 (refonte) de l'OIT :
Une procédure en cours

p. 30 Patrick Chaumette

La ratification et la transposition françaises de la Convention du travail maritime (CTM 2006)

p. 46 Minghua Zhao et Pengfei Zhang

La restructuration de la politique maritime en Chine sous l'impact de la CTM 2006

p. 58 Anne Devouche

L'Union européenne et le droit du travail maritime : de l'adoption à l'application de la CTM 2006

p. 66 Olga Fotinopoulou Basurko

La mise en œuvre effective de la CTM 2006 dans les États membres :
Dépendra-t-elle du rôle normatif joué par l'Union européenne en la matière ?

p. 78 Jaime Gonzalez-Gil

Le contrôle par l'État du port en tant que cadre pour la réussite de la CTM 2006

p. 84 Douglas B. Stevenson, Marc C. Gorrie, Lydia D. Sharp-White-Gorrie

La convention du travail maritime et les soins médicaux : progrès ou recul ?

ACTUALITÉS JURIDIQUES INTERNATIONALES

- | | | | |
|--------|--|--------|---|
| p. 98 | Algérie | p. 124 | France - Droit du Travail |
| p. 100 | Allemagne | p. 126 | Grèce |
| p. 102 | Argentine | p. 128 | Hongrie |
| p. 104 | Australie | p. 130 | Italie |
| p. 106 | Bénin | p. 132 | Lituanie |
| p. 108 | Bulgarie | p. 134 | Pologne |
| p. 110 | Conseil de l'Europe | p. 136 | République Tchèque |
| p. 112 | Cour Interaméricaine des Droits de l'Homme | p. 138 | Roumanie |
| p. 114 | Croatie | p. 140 | Royaume-Uni |
| p. 116 | Espagne | p. 142 | Serbie |
| p. 118 | États-Unis | p. 144 | Union Européenne - Droit de la Protection Sociale |
| p. 120 | Fédération de Russie | p. 146 | Union Européenne - Droit du Travail |
| p. 122 | France - Droit de la Sécurité sociale | | |

DOSSIER

LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION DU
TRAVAIL MARITIME DE L'OIT : ESPOIRS ET DÉFIS



ALEXANDRE CHARBONNEAU

Maître de Conférences, Université Montesquieu - Bordeaux IV, COMPTRASEC UMR 5114 CNRS.
Thèmes de recherche : Normes internationales du travail - Conflits collectifs, nouveaux acteurs et espaces de régulation - transports internationaux (travail maritime) - Santé et sécurité au travail.

Parmi ses publications :

~ « Le régime social français des dockers emporté par le droit commun du travail ? », *Annuaire de droit maritime et océanique*, 2013, pp. 511 et s.

~ « Santé et sécurité au travail : qu'attendre d'une convention internationale du travail ? L'exemple de la Maritime Labour Convention, 2006 », *Medicina Maritima - Maritime Medicine Journal*, 2011, vol. 11-02, pp. 88 et s. (versions française et espagnole)

LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME DE L'OIT : ESPOIRS ET DÉFIS



Le 20 août 2013, la Convention du travail maritime (CTM 2006)¹ de l'OIT est entrée en vigueur. Les États qui ont déjà ratifié cet instrument auront à adresser un rapport à

l'OIT, en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation, dès l'automne 2014. Ce rapport, établi selon un formulaire innovant, simplifié dans sa forme, traduira les efforts menés au niveau national pour une mise en conformité avec les prescriptions de la CTM 2006.

La date du 20 août 2013 marque donc une étape essentielle dans la refonte d'un droit du travail maritime, par essence international. D'une logique de promotion, destinée à réunir les conditions restrictives fixées pour son entrée en vigueur², la CTM 2006 a basculé

¹ Le sigle usuel est basé sur le titre anglais de la Convention (*Maritime Labour Convention - MLC*). Sur cet instrument : C. Doumbia-Henry, « The Consolidated Maritime Labour Convention : A marriage of the traditional and the new », *Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir, Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos*, Genève, OIT, 2004, pp. 319 et s. ; O. Fotinopoulou-Basurko, *Aspectos generales del Convenio refundido sobre trabajo marítimo*, 2006, Servicio central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006 ; A. Charbonneau et P. Chaumette, « The ILO Maritime Labour Convention 2006 (MLC, 2006) : An example of innovative normative consolidation in a globalized sector », *European Labour Law Journal*, 2010, vol. 1-3, pp. 332 et s. ; I. Christodoulou-Varotsi, « Critical Review of the Consolidated Maritime Convention, 2006 of the International Labour Organization: Limitations and perspectives », *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 43-4, 2012, pp. 467 et s. ; Fr. Piniella, J. M. Silos et Fr. Bernal, « Qui donnera effet à la

convention du travail maritime de l'OIT, 2006 ? », *Revue Internationale du Travail*, 2013, pp. 67 et s. Une bibliographie plus complète, bien que non exhaustive, est proposée à la fin de ce Dossier thématique, rubrique "À lire... pour aller plus loin", pp 93-96.

² Pour entrer en vigueur, la convention devait être ratifiée par au moins 30 États membres représentant au total au moins 33 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale.

dans une dynamique de mise en application. La rédaction de la *Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale* a donc souhaité que, cette année, le numéro thématique soit consacré à la CTM 2006. Cette Revue a toujours accordé une grande importance au suivi des activités normatives de l'OIT, en particulier dans le contexte de la mondialisation du droit du travail. De même, dans son approche du travail, la Revue et le centre de recherches qui la porte, le COMPTRASEC, ont développé des travaux sur ce qu'il est possible de désigner comme les droits spéciaux du travail, qui concernent des activités dont le cadre juridique se déploie en marge d'un droit commun du travail. La CTM 2006 nous semble rencontrer ces deux préoccupations et nous tenons à remercier la directrice du Centre, Isabelle Daugareilh, pour son intérêt et l'opportunité qui nous a été donnée de présenter ce dossier. Nos remerciements s'adressent aussi à Sandrine Laviolette, rédactrice en chef de la publication de la Revue, pour sa contribution.

La mise en application n'a pas commencé le 20 août 2013. Elle a été anticipée dans de nombreux États maritimes, qui ont conduit des audits, des analyses comparatives, parfois avec l'assistance du Bureau international du travail, pour mesurer l'impact de la convention sur leur législation et leurs pratiques nationales. Il est d'ailleurs possible d'avancer que les effets concrets de cet instrument ont commencé à se manifester dès son adoption, en 2006, tant pour les États qui n'ont pas attendu son entrée en vigueur pour la ratifier que pour l'ensemble du secteur du transport maritime, encouragé à anticiper sa mise en œuvre. Si bien que nous disposons aujourd'hui de travaux sur les expériences développées au niveau national, concernant la réception de ce texte.

Sur le plan universitaire, ces travaux sont d'une nature différente de ceux qui ont été conduits au stade de la promotion³. Précédemment, il s'agissait surtout d'apporter une lecture savante d'un instrument, complexe dans sa forme, et des innovations que celui-ci apporte, notamment en matière de contrôle des conditions de vie et de travail à bord. Les travaux actuels s'orientent plus sur la mise en dialogue des niveaux de responsabilité, à savoir les obligations qui relèvent des États (du pavillon du port ou fournisseurs de main-d'œuvre), de l'Union européenne pour les États membres de cette organisation, des mémorandums sur le contrôle par l'État du port et des acteurs même du transport (armateurs, gens de mer, organisations syndicales, sociétés de classification, d'exploitation des navires, agences de recrutement et de placement).

Ce dossier est structuré en deux volets. Le premier porte sur la mise en application, au niveau national, de la CTM 2006. L'objectif est de dégager les éléments de la convention qui ont posé problème au stade de leur introduction en droit interne (définitions gouvernant le champ d'application de la CTM 2006, agences de recrutement et de placement, sécurité sociale, procédures d'inspection et de traitement des plaintes) mais aussi de s'interroger sur la méthode suivie au niveau national. Trois contributions s'intéressent ainsi au processus engagé en Allemagne (M. Maul-

³ Concernant l'Europe, un travail de recherche et de publication important a été conduit sous l'égide de l'Observatoire des droits des marins de Nantes, dirigé par P. Chaumette. La confection de ce dossier s'est appuyée sur le réseau de l'Observatoire et nous tenons à remercier P. Chaumette et V. Aubert pour leur accueil et intérêt toujours chaleureux.

Sartori)⁴, en France (P. Chaumette)⁵ et en Espagne (O. Fotinopoulou-Basurko)⁶. Il s'agit de trois États qui ont ratifié la CTM 2006. Une contribution s'intéresse à la situation de la Chine, qui n'a pas encore ratifié la Convention mais qui devient un acteur prépondérant du transport maritime international et dont le droit du travail maritime s'est considérablement étoffé ses dernières années (M. Zhao et P. Zhang)⁷.

Ces quatre rapports nationaux ont en commun de concerner des États qui développent des activités maritimes complexes, à la fois en tant qu'États du pavillon, États du port et fournisseurs de main-d'œuvre, dans une moindre mesure pour ce dernier aspect. Leur objectif est une mise en conformité complète et effective de leur législation nationale, qui doit être conciliée avec le souci de préserver leur compétitivité. C'est cette tension qui s'exprime, notamment dans les contributions Allemande et Chinoise. En France, en Espagne et en Allemagne, la CTM 2006 vient heurter un droit du travail maritime qui s'est développé sur d'autres critères d'application que ceux retenus par la convention (gens de mer, armateur). Elle participe donc d'un effort

de modernisation, destiné à intégrer dans la législation nationale des pratiques en matière d'emploi insuffisamment prises en compte à ce jour (*Manning*). La ratification de la CTM 2006 soulève de sérieuses questions sur le plan institutionnel, notamment sur l'identification des administrations compétentes (travail ou transport), ceci dans les quatre pays considérés.

Il manque à ce tableau deux perspectives. Il s'agirait, en premier lieu, d'études concernant des États du pavillon qui ont une importance significative au regard du nombre de navires immatriculés et qui, pour certains, ont été estampillés syndicalement « pavillons de complaisance » (Libéria, notamment)⁸. La CTM 2006 a été adoptée dans la perspective de lutter contre certaines pratiques associées habituellement à la complaisance maritime, pratiques visant à mettre en échec les protections juridiques apportées aux marins et les procédures destinées à les faire respecter. L'effectivité pose ici problème. La seconde concernerait des États dont le rôle serait essentiellement celui d'un fournisseur de main-d'œuvre. Ceux-ci sont engagés dans une mise en conformité complète de leur législation nationale, par exemple sur les conditions de logement à bord des navires battant leur pavillon, alors même qu'aucun navire concerné par la CTM 2006 n'arbore le pavillon national. L'essentiel pour eux se situe

⁴ Cf. la contribution de Mathias Maul-Sartori, « Le nouveau droit du travail maritime allemand », dans le présent numéro, pp. 10-19.

⁵ Cf. la contribution de Patrick Chaumette, « La ratification et la transposition françaises de la Convention du travail maritime (CTM 2006) ? », dans le présent numéro, pp. 30-45.

⁶ Cf. la contribution de Olga Fotinopoulou Basurko, « Ratification et application en Espagne de la CTM 2006 (refonte), de l'OIT : une procédure en cours », dans le présent numéro, pp. 20-28.

⁷ Cf. la contribution de Minghua Zhao et Pengfei Zhang, « La restructuration de la politique maritime en Chine sous l'impact de la CTM 2006 », dans le présent numéro, pp. 46-56.

⁸ N. Lillie, *A Global Union for Global Workers. Collective Bargaining and Regulatory Politics in Maritime Shipping*, New York, Routledge, 2006 ainsi que notre contribution à l'ouvrage de I. Daugareilh (dir), « L'articulation des contrôles privés et publics de l'application des normes sociales maritimes », *La responsabilité sociale des entreprises, vecteur d'un droit de la mondialisation ?*, Bruxelles, Bruylant, à paraître.

dans les dispositions relatives aux agences de recrutement et de placement et dans celles fixant les responsabilités en matière de sécurité sociale. C'est la mise en œuvre complète qui soulève ici des interrogations au regard de la difficulté qu'il y a à conduire un tel chantier législatif dans des États qui ne disposent pas d'une ressource suffisante sur le plan administratif.

Le second volet de ce dossier s'intéresse au rôle joué par l'Union européenne dans le processus d'adoption de la CTM 2006 (A. Devouche)⁹ et dans la mise en œuvre de l'instrument (A. Devouche et O. Fotinopoulou-Basurko)¹⁰. Pour les États membres, la reprise quasi intégrale de la convention sur la forme de directives va fonder une interprétation régionale d'une convention internationale. Cela constitue-t-il une entorse à la dynamique universelle poursuivie par l'OIT ? L'Union européenne n'a pas ménagé ses efforts pour encourager la ratification rapide de la CTM 2006 et a contribué, de ce fait, à son entrée en vigueur dans des délais raisonnables. Que ce soit au stade des négociations ou dans le rôle joué par les partenaires sociaux européens dans l'intégration de la convention en droit communautaire, l'observation de cette dynamique régionale présente un intérêt qui dépasse, selon nous, le simple domaine du travail maritime. Pour le secteur du transport maritime, J. Gonzalez-Gil, de l'Agence européenne de sécurité maritime, apporte une démonstration étayée de cette importance croissante donnée

à la sphère régionale, à travers son analyse de l'obligation de mise en œuvre concertée des inspections réalisées par l'État du port¹¹.

Une dernière contribution s'intéresse à la portée du droit de la santé et de la sécurité au travail, tel que pris en compte par la CTM 2006. À travers une étude du droit aux soins médicaux et à l'assistance, D. Stevenson, M. Gorrie et L. Sharpe-White-Gorrie, du Centre pour les Droits des Marins du *Seamen's Church Institute of New York & New Jersey*, démontrent que les conditions d'accès définies par la CTM 2006 peuvent s'avérer plus restrictives que celles dégagées dans la jurisprudence américaine et, plus largement, dans le droit maritime coutumier qui devrait dicter l'interprétation des conventions internationales du travail dans ce secteur¹².

Nous tenons à exprimer notre amicale reconnaissance à l'ensemble des auteurs pour leurs contributions et les éclairages que celles-ci nous apportent sur une convention dont la compréhension ne cesse de se renouveler.

¹¹ Cf. la contribution de Jaime Gonzalez-Gil, « Le contrôle par l'État du port en tant que cadre pour la réussite de la CTM 2006 », dans le présent numéro, pp. 78-83.

¹² Cf. la contribution de Douglas B. Stevenson, Marc C. Gorrie et Lydia D. Sharp-White-Gorrie, « La convention du travail maritime et les soins médicaux : progrès ou recul ? », dans le présent numéro, pp. 84-92.

⁹ Cf. la contribution de Anne Devouche, « L'Union européenne et le droit du travail maritime : de l'adoption à l'application de la CTM 2006 », dans le présent numéro, pp. 58-64.

¹⁰ Cf. la contribution de Olga Fotinopoulou Basurko, « Le rôle de l'Union européenne dans la mise en œuvre de la CTM 2006 », dans le présent numéro, pp. 66-77.

PATRICK CHAUMETTE

Professeur de droit du Travail , Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes.
Thèmes de recherche : Droit de la santé et de la sécurité au travail. Droit social des gens de mer. Droit Social International et Communautaire Évolution des relations professionnelles et de la protection sociale.

Parmi ses publications :

~ « Recrutements, formations et carrières dans la marine marchande en Europe », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, t. XXX, 2012, pp. 287-318.

~ « Seafarers: Piracy Protection », in *Piracy in Comparative perspective:*

Problems, strategies, law, Ch.H. Norchi & Gw. Proutière-Maulion Eds., A. Pedone & Hart, Paris & Oxford, 2012, pp. 93-106.

LA RATIFICATION ET LA TRANSPOSITION FRANÇAISES DE LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME (CTM 2006)



ABSTRACT

Law No. 2013-619 of July 16th, 2013 containing various provisions adapting the law of the European Union in the field of sustainable development, brings the French law into full compliance with the Maritime Labour Convention, 2006. This law is one more stage in the process of modernising French Maritime Labour Law, effort that has already been expressed by the Transport Code adoption. New considerations related to the maritime transport globalisation have also been introduced. Hence, the maritime labour is a relevant observatory of the globalisation impact on employment and Labour law.

KEYWORDS : Maritime Labour Convention, Ratification, Seafarers, Transport Code.

RÉSUMÉ

La loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable procède à la mise en conformité du droit français avec la CTM 2006. Cette loi constitue une étape supplémentaire dans l'effort de modernisation du droit français du travail maritime, effort qui s'était déjà manifesté par l'adoption du Code des transports. Elle introduit des considérations nouvelles en lien avec la forte mondialisation du transport maritime. Le travail maritime constitue, à ce titre, un observatoire pertinent de l'impact de la mondialisation sur l'emploi et le droit du travail.

MOTS CLÉS : Convention du travail maritime, Ratification, Gens de mer, Code des transports.

L'adoption de la Convention du Travail Maritime, (CTM 2006), ou *Maritime Labour Convention* (MLC, 2006), à l'issue de la 94^{ème} session (maritime) de la Conférence internationale du travail, à Genève, en février 2006, constitue certainement une étape importante dans la réflexion engagée par l'Organisation internationale du travail (OIT) sur son action dans le contexte de la mondialisation. Il s'agit d'une convention unique consolidant les conventions maritimes de l'OIT antérieures, nombreuses, mais parfois peu ratifiées. Elle bénéficie d'une procédure plus légère d'amendement, inspirée de la procédure suivie au sein de l'OMI, notamment concernant la convention STCW¹. Enfin, elle distingue dans son contenu une partie obligatoire, composée des Articles, des Règles, ainsi qu'un Code comprenant des Normes plus détaillées. Les principes directeurs quant à eux sont facultatifs, mais explicatifs : les États peuvent prendre des mesures équivalentes, mais devront transmettre des justifications².

La France a joué un rôle important dans l'adoption de cette convention du travail maritime. Tout d'abord en participant fortement avec la Norvège au financement des travaux nécessaires. Ensuite, par l'intermédiaire de M. Jean-Marc Schindler, qui a présidé le groupe de travail de haut niveau, mis en place par le Bureau International du travail (BIT), à la suite de l'accord conclu entre les partenaires sociaux au sein de la commission paritaire maritime en 2001. Une première réunion de groupe de travail a eu lieu à Genève en décembre 2001 ; il en est résulté le résumé du président, c'est-à-dire un accord sur la structure innovante de la convention. C'est lors de la session intervenue à Nantes, en janvier 2004, alors qu'il est rare que les travaux

de l'OIT quittent Genève, que le nombre de délégations a considérablement augmenté, que le navire a tangué, que les observateurs ont conclu, en fin de semaine, que le chantier irait tout de même jusqu'au bout. La fermeté et la souplesse du président du groupe de travail ont convaincu : « *Les principes directeurs ne sont pas obligatoires, mais les États doivent prendre des mesures équivalentes et les justifier. Les inspecteurs de l'État du port ne contrôlent pas les dispositions de la partie B du code* ».

Pour entrer en vigueur, la convention devait être ratifiée par au moins 30 États membres représentant au total au moins 33 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale. Ce cap a été atteint le 20 août 2012. La CTM 2006 entrera donc en vigueur le 20 août 2013. À la mi-juillet 2013, elle disposait de 39 ratifications, représentant 69 % de la flotte mondiale, ce qui lui confère un caractère universel compte tenu du principe du traitement pas plus favorable, qui fonde le contrôle des navires par l'État du port, le *port state control*³.

1 - La France fut le 35^{ème} État membre de l'OIT et le 13^{ème} État membre de l'UE à avoir ratifié cette convention. La loi n° 2012-1320 du 29 novembre 2012, autorisant la ratification de la Convention du travail maritime, 2006, de l'OIT a été publiée le 30 novembre au *Journal Officiel de la République française*. Le 28 février 2013, le Gouvernement de la France a déposé auprès du BIT l'instrument de ratification. Celle-ci intervient dans un cadre juridique mouvant, en parallèle avec la constitution du Code des Transports, dont la partie réglementaire conduira à l'abrogation de décrets datant de la fin du XIX^e siècle. La codification à droit constant permet quelques réécritures, mais ne permet pas une véritable « modernisation ». La partie réglementaire du Code des Transports est attendue seulement pour 2013. La ratification de la Convention laissera un délai de 12 mois pour sa mise en œuvre dans l'ordre juridique interne ; elle a donc imposé qu'un audit juri-

¹ *Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*. Il s'agit de la première Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille adoptée le 7 juillet 1978.

² M. Mc Connel, D. Devlin & Cl. Dombia-Henry, *The Maritime Labour Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, 2011 ; O. Fotinopoulou-Basaruko, *Aspectos generales del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo*, Gobierno vasco, Departamento de Transportes y Obras publicas, Vitoria-Gasteiz, 2006 ; A. Charbonneau, *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, coll. Berthold GOLDMAN, 2009.

³ I. Christodoulou-Varotsi, « Critical Review of the Consolidated Maritime Labour Convention (2006) of the International Labour Organization: Limitations and Perspectives », *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 43, No. 4, October, 2012, pp. 467-489 ; P. Chaumette, « El Convenio sobre el trabajo marítimo, cuarto pilar del Derecho internacional marítimo », trad. Dra. Arantzazu Vicente Palacio, *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, Derecho social Internacional y Comunitario*, Madrid, 2009, vol. 82, pp. 65-76.

dique soit conduit. Il a, par exemple, conclu que le visa administratif de la décision d'effectifs doit être modernisé, en lien avec la CTM 2006, mais aussi la Convention SOLAS⁴ de l'OMI.

2 - L'Union européenne a un statut d'observateur à Genève, auprès de l'OIT, comme à Londres, auprès de l'OMI. Dès 2003, la Commission a entrepris une coordination des États membres, dans le chantier de construction de la CTM 2006. Au départ, plusieurs États membres étaient opposés à l'idée d'une convention consolidée (Grèce, Malte, Chypre) ou à une coordination des niveaux international et communautaire (Danemark et Royaume-Uni). Lors de la réunion du groupe de travail à Nantes, en janvier 2004, puis de la Conférence Maritime Technique préparatoire, à Genève, du 13 au 24 septembre 2004, des délégations gouvernementales des États membres se sont réunis avec les services de la Commission européenne. En avril 2005, la Commission a reçu du Conseil un mandat en vue de cette coordination, dans la mesure où la convention impactait la coordination des régimes nationaux de sécurité sociale, compétence communautaire exclusive. La coordination est ainsi devenue obligatoire, par-delà les compétences partagées. Ces séminaires ont permis de rapprocher les points de vue nationaux, notamment en fonction de l'acquis communautaire en matière de protection de la santé et de la sécurité au travail. Ainsi les États membres ont pu peser sur l'adoption et le contenu de la Convention⁵.

La Commission européenne, en septembre 2004, a engagé un processus de consultation des partenaires sociaux européens concernés, sur la base de l'article 138 du Traité, au sujet d'une éventuelle communautarisation de la CTM 2006. Cette procédure doit permettre de reprendre tout ou partie du texte conventionnel dans une ou plusieurs directives, en fixant aux États membres un délai de transposition. Parallèlement, le 7 juillet 2007, le Conseil a adopté une décision autorisant les États membres à ratifier, dans

l'intérêt de la Communauté européenne, la Convention, de préférence avant le 31 décembre 2010⁶.

La directive 2009/13/CE du Conseil portant mise en œuvre de l'accord des partenaires sociaux⁷ concernant les quatre premiers titres de la CTM 2006 et modifiant la directive 99/63/CE du Conseil concernant l'accord collectif relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer a été adoptée le 16 février 2009⁸. Il est prévu que la directive entre en vigueur en même temps que la CTM 2006 (article 7) et que les États disposeront alors du délai de douze mois pour adopter les mesures nécessaires pour se mettre en conformité (article 5), conformément aux dispositions mêmes de la convention du travail maritime.

Une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concerne les responsabilités de l'État du pavillon, une autre, le contrôle par l'État du port. Elles complètent l'accord collectif européen du 19 mai 2008, qui n'a repris que les 4 premiers titres concernant les relations de travail entre les gens de mer et les armateurs. Les navires doivent détenir à bord un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime. Ces documents seront délivrés par l'État du pavillon. La directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 concerne le respect des obligations des États du pavillon. Elle intègre dans le droit de l'Union le système d'audit des États du pavillon établi par l'OMI, ainsi que la certification de la qualité des administrations maritimes nationales. Elle n'énumère pas les obligations des États et renvoie aux procédures de l'OMI. Les États membres veillent à l'établissement de mécanismes de contrôle et de surveillance appropriés et à l'exécution d'inspections efficaces et adéquates. Le personnel chargé de l'inspection doit posséder la formation, les compétences, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables. En cas de plainte, de non-conformité, l'État membre prend les dispositions nécessaires pour enquêter et pour qu'il soit remédié aux manquements constatés. La source de toute plainte est confidentielle. L'entrée en vigueur de cette directive est conditionnée à celle de la CTM 2006, les États membres devant la transposer dans les 12 mois suivants.

⁴ *International Convention for the Safety of Life at Sea* (sauvegarde de la vie humaine en mer) adoptée en 1974.

⁵ M. Riddervold, « Making a common foreign policy EU coordination in the ILO », RECON Online Working Paper 2009/18 December 2009, Reconstituting Democracy in Europe, ISSN 1504-6907, URL: www.reconproject.eu/projectweb/portalproject/RECONWorkingPapers.html - A. Johnson, « EU-ILO Relations: Between Regional and Global Governance » in J. Orbie et L. Tortell (eds), *The European Union and the Social Dimension of Globalization: How the EU influences the World?*, New York, Routledge, 2009.

⁶ *JOUE* L 161, 22 juin 2007.

⁷ Accord conclu entre l'Association des Armateurs de la Communauté Européenne (ECSA) et la Fédération Européenne des Travailleurs du Transport (ETF).

⁸ *JOUE* L 124, 20 mai 2009, p. 30 et s.

La proposition de directive concernant le contrôle par l'État du port constate que la CTM 2006, comme la Convention OIT n° 147, prévoit une clause de traitement pas plus favorable des navires battant le pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la convention internationale. L'État du port assure une inspection initiale de vérification des documents (certificat du travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime) et de visite du navire. Si le jugement professionnel des inspecteurs de l'État du port fait apparaître, de manière évidente, des non conformités, des inspections plus détaillées peuvent avoir lieu, en particulier quand les manquements présentent un danger manifeste pour la sûreté, la santé et la sécurité des gens de mer. Les plaintes sont examinées avec soin ; le cas échéant, le navire est immobilisé en attendant les mesures correctives appropriées. La Directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 renvoie déjà à la CTM 2006 (considérant 5), mais elle doit être mise à jour et complétée.

3 - L'analyse de la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable⁹ est délicate en raison de la diversité de son contenu¹⁰. Nous nous limiterons au chapitre III du Titre II, qui transpose la directive 2009/13/CE du Conseil, du 16 février 2009, celui-ci portant modernisation du droit social des gens de mer. Il ne s'agit pas du premier chantier français de modernisation du droit social des gens de mer, loin de là¹¹. Par-delà le nouveau Code du travail de 2008 et la partie législative du nouveau Code des transports de 2010, les interventions législatives sont incessantes¹². Il faudrait citer la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008, portant modernisation du marché du travail, qui a transposé dans le Code du travail l'Accord National Interprofessionnel du 11 janvier 2008 et l'ordonnance n° 2009-717 du 18 juin 2009, relative à l'adaptation aux personnes exerçant la profession de marin¹³. Les ordonnances n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du Code des transports et n° 2011-204 du 24 septembre 2011 relative aussi au Code des transports ont été ratifiées par la loi n° 2012-375 du 19 mars 2012 relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports (article 1). La loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports ratifie l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime (article 38-III)¹⁴.

4 - À la suite de la loi n° 2012-1320 du 29 novembre 2012 autorisant la ratification de la Convention du travail maritime, le Gouvernement de la France a déposé le 28 février 2013 auprès du BIT l'instrument de ratification. En transmettant l'instrument de ratification, M. Nicolas Niemtchinow, Ambassadeur et Représentant permanent de la France auprès des Nations Unies à Genève, a déclaré : « la France, qui possède le deuxième espace maritime mondial, a apporté son soutien dès l'origine à la démarche engagée en 2001 par les partenaires sociaux maritimes, visant à mettre en place un véritable Code du travail mondial pour les gens de mer en consolidant et actualisant l'ensemble

⁹ JORF n° 164, 17 juillet 2013.

¹⁰ Le titre I comporte notamment des dispositions relatives à l'environnement et la santé au travail. Le titre II est relatif aux transports, à l'aviation civile. Le titre III est relatif à l'énergie. Le Titre IV concerne la lutte contre le changement climatique. Cette loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE) est donc complexe et technique.

¹¹ Sur la dimension internationale, A. Charbonneau, *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, PUAM, coll. Berthold Goldman, Aix-en-Provence, 2009. Sur la dimension française, A. L. Garret, *Le statut des marins sous pavillon français*, PUAM, coll. Droit Maritime et des Transports, 2011. P. Chaumette, « De l'évolution du droit social des gens de mer - Les marins sont-ils des salariés comme les autres ? - Spécificités, banalisation et imbrication des sources », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, t. XXVII, 2009, pp. 471-500.

¹² P. Chaumette, « De l'évolution du droit social des gens de mer. Les marins sont-ils des salariés comme les autres ? Spécificités, banalisation et imbrication des sources », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, 2009, T. XXVII, pp. 471-499.

¹³ P. Chaumette, « De la modernisation du marché du travail à la simplification du licenciement maritime. Ordonnance n° 2009-717 du 18 juin 2009 relative à l'adaptation aux personnes exerçant la profession de marin de la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008 », *AFCAN Informations*, Partie I, n° 85, février 2010, pp. 9-13, Partie II, n° 86, mai 2010, pp. 8-13. www.afcan.org/.

¹⁴ P. Chaumette, « Modernisation du droit pénal professionnel maritime - Ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime », *Dr. soc.*, 2013, n° 1, pp. 33-36 - « Extension du droit social français aux eaux territoriales - Loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports », *Dr. soc.* 2013, à paraître.

des conventions maritimes de l'Organisation internationale du Travail. Le transport maritime s'est doté d'un instrument innovant garantissant le respect effectif d'une norme sociale globale, *via* la certification sociale des navires et le contrôle des navires en escale dans les ports. Il montre certainement la voie à d'autres secteurs ». Rappelons que c'est le Ministère chargé des Transports, principalement le Bureau du travail maritime, qui a suivi tout le chantier de la construction de cette convention internationale, alors que c'est le Ministre chargé du Travail qui, seul, a considéré comme important d'être à Genève pour la signature de la convention en 2006. À nouveau, c'est le Bureau du travail maritime qui a préparé la transposition de la directive, cette fois, en lien avec la Direction Générale du Travail du Ministère du Travail. Les marins travaillant sous pavillon français relèvent de l'articulation entre le Code du travail et le Code des transports et les deux ministères ont appris à travailler ensemble.

5 - Le chapitre III du Titre II de la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 transpose la directive 2009/13 du 16 février 2009 qui « communautarise » les quatre premiers titres de la Convention du travail maritime, 2006, de l'OIT, reprenant les règles et normes relatives aux conditions d'emploi, de travail, de protection sociale, de santé des gens de mer ainsi que de vie à bord. Elle incorpore également la partie du titre V relatif aux procédures de plainte à bord. Dans le dessein de consolider et de compléter les règles sociales dans le secteur maritime, et dans le droit fil de la codification du droit des gens de mer réalisée en 2010 au sein du Code des transports, ce chapitre contient des mesures de cohérence, de simplification et d'adaptation du droit du travail maritime relatives aux conditions minimales requises pour le travail à bord des navires, à la responsabilité et aux obligations des armateurs, à la protection de la santé et au droit du travail applicable aux gens de mer, mesures qui réalisent une harmonisation à l'échelle communautaire. Ces mesures d'adaptation demeurent indispensables à la mise en œuvre effective des prescriptions édictées par les réglementations internationales et européennes.

6 – Les concepts fondamentaux

Le champ d'application du droit social des gens de mer est lié aux concepts de navire (meuble immatriculé battant le pavillon d'un État), d'armateur ou exploitant commercial du navire et de marin. La CMT 2006 uniformise les définitions présentes dans les conventions antérieures de

l'OIT. En droit français, était considéré comme marin, qui-conque s'engageait envers l'armateur ou son représentant pour servir à bord d'un navire, pour un emploi relatif à la marche, la conduite, l'entretien et au fonctionnement du navire¹⁵. Les agents d'exploitation en lien avec les passagers posaient question ; il en était de même pour les ouvriers d'entretien à bord. Le Code des transports en 2010 avait anticipé par l'introduction de la notion de « gens de mer », dont les marins font partie : les gens de mer comprennent les marins ou toute autre personne exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle liée à son exploitation¹⁶. Il n'existe plus de travailleurs terrestres à bord d'un navire ; les gens de mer non marins sont éventuellement des hybrides, dotés de contrats « terrestres », mais gens de mer du fait de leur embarquement à bord en vue d'une navigation. Les scientifiques embarqués sur un navire océanographique, les conférenciers d'un paquebot, les ingénieurs et techniciens de télécommunication sur un câblage sont des gens de mer. Le personnel commercial des ferries est-il lié au fonctionnement commercial du navire ou à sa seule exploitation ? Ils sont pris en compte dans les effectifs de sécurité.

L'article 22 de la loi modifie les définitions de marin et de gens de mer, de même que la définition de l'armateur, en tant que responsable du respect des règles sociales pour l'ensemble des gens de mer, à bord, y compris les non salariés. La nouvelle définition de l'armateur prend en compte l'éclatement de cette fonction¹⁷ et la diversité des employeurs des personnes à bord¹⁸. « *Sont marins, les gens de mer salariés ou non salariés exerçant une activité*

¹⁵ P. Chaumette, *Le contrat d'engagement maritime*, CNRS Ed., Paris, 1993, pp. 85-87 – Droits Maritimes, J.P. Beurier (dir.), Dalloz Action, Paris, 2^e éd., 2008, n° 412.13 et 412.14. Décret n° 67-690, 7 août 1967 – article 3 ancien Code du travail maritime.

¹⁶ Article L. 5511-1 Code des Transports (2010).

¹⁷ I. Corbier, *La notion juridique d'armateur*, Paris, PUF, coll. Les grandes thèses du droit français, 1999.

¹⁸ Armateur : toute personne pour le compte de laquelle un navire est armé. Est également considéré comme armateur pour l'application du présent titre et des titres I bis et II à IV du présent livre, le propriétaire du navire ou tout autre opérateur auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire, indépendamment du fait que d'autres employeurs ou entités s'acquittent en son nom de certaines tâches [article L. 5511-1-1° du Code des Transports].

directement liée à l'exploitation du navire »¹⁹. L'exploitation englobe la marche, la conduite, l'entretien et le fonctionnement du navire. Il en résulte une extension de la notion de marin. Sont gens de mer, « toutes les personnes salariées ou non exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit »²⁰. Un décret en Conseil d'État permettra de préciser qui sont les gens de mer et les marins et de répondre à un certain nombre de questions, comme la présence à bord de non-marins liés à l'exploitation du navire, de non-gens de mer travaillant à bord, au regard de plusieurs critères, comme le caractère occasionnel de leur activité, la nature de celle-ci ou la durée de leur embarquement. Les élèves embarqués en stage de formation ne sont pas des marins. N'étant pas dotés d'un contrat de travail ou d'engagement, sont-ils aussi non-gens de mer ? Ils ne sont ni des passagers réguliers, ni des passagers clandestins ; ils ne sont que stagiaires²¹.

7 – Pièce d'identité des gens de mer, langue de travail

Afin de prendre en compte les engagements internationaux de la France, qui a ratifié la convention n° 185 de OIT sur la pièce d'identité des gens de mer (PIGM)²², en 2004, et afin de faciliter l'exercice de leur activité, les gens de mer, ressortissants français ou résidents, pourront solliciter la délivrance d'une pièce d'identité conforme à cette convention et comprenant des données biométriques²³. La durée de validité de la pièce d'identité des gens de mer est de cinq ans²⁴. Avec leur accord écrit, les gens de mer peuvent confier au capitaine leur PIGM, ainsi que tout autre document, avec un droit à restitution sans délai. Tout gens de mer disposant d'un tel document sera reconnu comme tel dans les transits et transferts, de même que pour l'exercice

du droit de descente à terre²⁵.

L'armateur s'assure d'une bonne communication orale à bord entre les marins, en toutes circonstances, et fixe la langue de travail obligatoire la plus appropriée à bord du navire²⁶. Afin de renforcer la sécurité maritime et de prévenir les pertes de vies humaines et la pollution marine, la Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 décembre 2008, concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, prévoit d'améliorer la communication entre les membres de l'équipage des navires dans les eaux communautaires. À bord de tout navire à passagers battant pavillon d'un État membre et à bord de tout navire à passagers en provenance et/ou à destination d'un port d'un État membre, une langue de travail commune doit être établie. En ce qui concerne les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques et les navires-citernes pour gaz liquéfiés, la directive dispose que le capitaine, les officiers et les matelots doivent pouvoir communiquer entre eux dans une ou plusieurs langues de travail communes. Cette exigence était prévue par l'arrêté du 11 mai 2005, modifiant un arrêté du 22 juin 1998, en ce qui concerne notamment les navires à passagers, mais aussi les navires pétroliers, des navires-citernes pour produits chimiques et des navires-citernes pour gaz liquéfié. À l'instar de ce qui a été prévu pour l'aéronautique, la loi prévoit que la documentation technique pourra ne pas être traduite en français²⁷.

8 - La certification sociale des navires jaugeant 500 tonneaux et plus, effectuant des voyages internationaux est prévue, leur permettant d'en justifier *via* un certificat auprès des autorités de contrôle de l'État du port²⁸. Le dispositif de certification des navires de pêche de plus de 24 mètres,

¹⁹ Article L. 5511-1-3° du Code des Transports.

²⁰ Article L. 5511-1-4° du Code des Transports.

²¹ Sur le régime juridique des accidents en cours de stage, Cass. civ. 2^{ème}, 14 septembre 2011, n° 11-13069, université François Rabelais de Tours, *Dr. soc.* 2012, n° 1, pp. 88-89, obs. P. Chaumette - Cass. civ. 2^{ème}, 20 janvier 2012, n° 11-13069.

²² O. Fotinopoulou-Basaruko, « El Documento de Identidad de la Gente de Mar : Seguridad en las fronteras y Derecho à la Intimidad », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, 2007, T. XXV, pp. 157-171.

²³ Article L. 5512-1 du Code des Transports.

²⁴ Article L. 5512-2 du Code des Transports.

²⁵ Article L. 5512-3 C. Transports. Sur le livret maritime et la pièce d'identité des gens de mer : Fl. Thomas, « Réflexions sur la descente à terre des gens de mer [escale et transit] dans l'Union européenne », *Neptunus*, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 19, 2013/1, <http://www.cdmo.univ-nantes.fr> - P. Chaumette, « Le rapatriement des marins », in *Un droit pour des hommes libres*, Études en l'honneur du professeur Alain Fenet, Litec, Paris, LexisNexis, 2008, pp. 51-70 - « Pièce d'identité des gens de mer », *Neptunus*, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 14, 2008/1, www.cdmo.univ-nantes.fr.

²⁶ Article L. 5513-1 du Code des Transports.

²⁷ Article L. 5513-2 du Code des Transports.

²⁸ Article L. 5514-1 du Code des Transports.

prévu par la Convention n° 188 sur le travail dans la pêche est également anticipé, mais est différé jusqu'à l'entrée en vigueur de cette convention²⁹. La certification sociale est une grande innovation de ces deux conventions internationales. Le cinquième titre de la CTM 2006 confère à l'ensemble de la Convention le bénéfice d'un système complexe de certification de conformité, d'inspection et de recours, là où les conventions maritimes de l'OIT antérieures, si l'on excepte la Convention n° 147 de 1976 et de son Protocole de 1996, n'imposaient des obligations de cette nature qu'à la charge des États du pavillon. Les contrôles sociaux de l'État du port devraient donc prendre une toute autre dimension.

Concernant les responsabilités de l'État du pavillon, le Titre V organise un système d'inspection, ce qui résultait du corpus antérieur, mais aussi une certification ou « labellisation » des conditions de travail à bord, composée d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité qui attesteront la réalisation d'une inspection à bord et la conformité du navire aux prescriptions de la convention³⁰. Le certificat de travail maritime atteste que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord sont conformes aux conditions fixées par l'État du pavillon, mettant en œuvre la CTM 2006 ; il est délivré par l'autorité administrative compétente, le directeur des Territoires et de la Mer (DDTM) et fait l'objet d'une visite de contrôle par le centre de sécurité des navires³¹. Un décret précisera les conditions de la certification provisoire, les modalités de délivrance et de retrait du certificat, les conditions de communication aux tiers.

Cette entrée de la certification sociale au sein des normes internationales classiques vient consolider des réalisations régionales et professionnelles, souvent limitées par une approche technique de la sécurité au travail. Au regard du contrôle par l'État du port, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité attestent, jusqu'à preuve du contraire, de la conformité du navire aux pres-

criptions de la CTM 2006. On retrouve ici l'exigence de compromis, poursuivie au sein de l'OMI, autour d'un contrôle effectif qui ne ralentirait pas excessivement l'exploitation commerciale du navire.

9 - Exigences relatives à l'exercice de la profession de marin

L'article 23 de la loi renforce les exigences relatives à l'exercice de la profession de marin et les conditions de sécurité à bord. Les exigences d'aptitude médicale pour exercer à bord des navires sont confortées et seront sanctionnées³². Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat d'aptitude médicale en cours de validité attestant de son aptitude médicale à l'exercice de ses fonctions ; le capitaine vérifie, avant son embarquement que le marin est en possession d'un certificat médical valide³³. L'éventuelle responsabilité pénale du capitaine du navire a engendré débats et polémiques³⁴. Les capitaines de navire considèrent qu'ils n'ont plus l'autorité pour refuser l'embarquement d'un marin, que ce soit dans un port français ou étranger, qui ne disposerait pas d'un certificat médical à jour et en règle. Un tel refus immobilise le navire, fait perdre de l'argent à l'armement et sera reproché au capitaine.

Le Service de santé des gens de mer est en charge des visites d'aptitude. Celles-ci sont passées à titre gratuit³⁵. Il assure la médecine du travail des gens de mer, même s'il dépend de l'administration des affaires maritimes et si les médecins des gens de mer sont des contractuels de droit public. Un décret en Conseil d'État en précisera l'organisation. Ce décret est attendu depuis la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006, et plus particulièrement depuis la séparation des fonctions de médecine du travail et du service de contrôle médical du régime de sécurité sociale des marins, l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM)³⁶. Toutefois, pour les gens de mer de navires en escale ne battant pas pavillon français, des médecins agréés pourront faire passer ces visites, conformément aux dispositions internationales. De même, les exigences de qualification en vue de l'exercice de la profession de marin sont confortées

²⁹ Article L. 5514-3 du Code des Transports.

³⁰ A. Lefrançois, « La certificazione del lavoro marittimo: nuove sfide per gli Stati di bandiera e gli Stati di scalo », *Il Lavoro nella giurisprudenza*, IPSOA, Milano, 11/2008, pp. 1097-1102 - A. Lefrançois, *L'usage de la certification - Nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, Aix-en-Provence, coll. Centre de Droit Maritime et des Transports, 2011.

³¹ Article L. 5514-1 du Code des Transports.

³² P. Chaumette, *Droits Maritimes*, préc., n° 412.22.

³³ Article L. 5545-3-1 du Code des Transports.

³⁴ Articles L. 5523-5 et L. 5523-6 du Code des Transports.

³⁵ Article L. 5521-1 du Code des Transports.

³⁶ P. Chaumette, « La protection de la santé des gens de mer », *Annuaire de Droit Maritime et Aérien*, 1980, T.V, Université de Nantes, pp.169-185.

et sanctionnées³⁷. Les gens de mer sont identifiés par l'autorité maritime et reçoivent un numéro national d'identification³⁸.

Capitaine de navire – langue et compétence juridiques. Le 30 septembre 2003, la Cour de Justice des Communautés Européennes a suivi les conclusions de son avocate générale, Mme Christine Stix-Hackl, contre l'avis de la Commission, en concluant à l'incompatibilité du privilège de nationalité du capitaine de navire et de l'officier suppléant vis-à-vis de la liberté de circulation des personnes, affirmée par l'ancien article 48 du traité, devenu article 39. Cette décision concernait, d'une part, les navires espagnols desservant les Canaries et, d'autre part, des navires allemands de pêche côtière. Il n'était démontré, dans ces deux cas, l'exercice effectif des prérogatives de puissance publique du capitaine dans le cadre de son activité professionnelle³⁹. Le 23 juin 2004, la chambre criminelle de la Cour de cassation a cassé un arrêt de la Cour d'appel de Poitiers qui condamnait l'armateur pour absence de second de nationalité française à bord du navire Père Yvon, au motif que des circonstances exceptionnelles pouvant se présenter en mer. Cette cassation sans renvoi est fondée sur la jurisprudence européenne généralisée. L'absence d'exercice habituel de prérogatives de puissance publique par le capitaine d'un navire de pêche a sonné, en France, le glas du privilège de nationalité du capitaine et de son officier suppléant⁴⁰. Le 11 mars 2008, la Cour de Justice des Communautés européennes a condamné la France en manquement, pour avoir maintenu le privilège de nationalité du capitaine et de l'officier suppléant, même lorsque l'exercice de leurs prérogatives de puissance publique ne représente plus qu'une part négligeable de leurs activités⁴¹.

La loi no 2008-324 du 7 avril 2008, relative à la nationalité des équipages de navires, adapte le droit français, le Code du travail maritime, le Code des douanes, le Code

disciplinaire et pénal de la marine marchande, en supprimant le privilège de nationalité du capitaine et de l'officier suppléant⁴². L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publiques dont le capitaine est investi⁴³. La possession du niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques, exigée du capitaine d'un navire battant pavillon français et de l'officier chargé de sa suppléance, est établie éventuellement par la production, préalable à l'embarquement, d'un titre français de formation professionnelle maritime autorisant l'accès aux fonctions de capitaine. Sinon, pour la langue française, le capitaine doit détenir un diplôme de l'enseignement secondaire ou supérieur français ou un titre sanctionnant une formation d'une durée minimale d'un an dispensée en français ; pour les matières juridiques, il doit être titulaire de tout diplôme ou titre sanctionnant une formation ou un enseignement spécifique relatif aux pouvoirs et prérogatives de puissance publique conférées au capitaine d'un navire battant pavillon français ou posséder une attestation de suivi d'une telle formation ou enseignement et de réussite aux épreuves la sanctionnant. À défaut de diplôme, titre ou attestation justifiant la possession des connaissances linguistiques et juridiques requises, l'officier souhaitant accéder aux fonctions de capitaine ou être en charge de sa suppléance à bord d'un navire français produit une attestation de connaissances délivrée par la commission nationale mise en place par le décret du 6 novembre 2008.

Pour ce qui concerne les exigences de maîtrise de la langue française et de connaissances juridiques attendues des capitaines, un décret permettra d'identifier les navires à bord desquels la présence d'un officier suppléant au titre de leurs prérogatives de puissance publique est exigée⁴⁴.

³⁷ Article L. 5521-2 du Code des Transports.

³⁸ Article L. 5521-2-1 du Code des Transports.

³⁹ CJCE 30 sept. 2003, no C-405/01, *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española c/Administración del Estado* et CJCE 30 sept. 2003, aff. C-47/02, *Anker, Ras et Snoeck c/Bundesrepublik Deutschland*, Rec. CJCE, I-10391 et I-10447; DMF2003, 1027-1034.

⁴⁰ Cass. crim. 23 juin 2004, no 03-85.661, Castaing, *Bull. crim.*, no 169 ; DMF 2004, 837-848, obs. P. Chaumette ; *Rev. Sciences Crim.* 2005, 398, obs. B. Aubert.

⁴¹ CJCE 11 mars 2008, no C-89/07, non publié, DMF 2008, 509-519, note A. Cudennec.

⁴² Loi no 2008-324, 7 avr. 2008 relative à la nationalité des équipages de navires, *JORF* 8-4-2008, p. 5921 – Décret n° 2008-1143, 6 novembre 2008, *JORF* n° 260, 7-11-2008, p. 17058. P. Chaumette, « Du capitaine responsable de la préservation du navire, de sa cargaison et de la sécurité des personnes se trouvant à bord », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXVI, 2008, pp. 411-437.

⁴³ Article L. 5521-3-I du Code des Transports.

⁴⁴ Article L. 5521-3-II du Code des Transports.

Les exigences de moralité sont recentrées sur les fonctions essentielles à bord, à savoir celles exercées par le capitaine et son suppléant, le chef mécanicien et l'agent de sûreté⁴⁵. Dans la tradition militaire de l'inscription maritime, supprimée en France en 1965, le décret n° 67-690 du 7 août 1967 relatif aux conditions d'accès à la profession de marin interdisait de porter sur le rôle d'équipage d'un navire les personnes ayant subi une condamnation criminelle, ou certaines catégories de peines correctionnelles [article 4-4°]. Cependant, le Ministre chargé de la Marine marchande peut accorder, à titre individuel, des dérogations, après avis du juge d'application des peines (article 5). Le contentieux semblait rarissime ; tout au plus, est-il possible de citer le cas d'un licenciement mal motivé par l'armement, sans saisine de la commission paritaire de discipline prévue par la convention collective étendue par arrêté ministériel⁴⁶. Il s'agit là aussi d'une modernisation des textes français, sans lien véritable avec la Convention du travail maritime de l'OIT, qui ne comporte que des dispositions relatives à l'âge minimum (Règle 1.1) et au certificat médical d'aptitude à la navigation (Règle 1.2).

10 - Effectifs minimaux à bord. Le chapitre du Code des Transports « Effectifs et nationalité » devient « Effectifs, veille et nationalité ». Les règles relatives aux effectifs minimaux sont complétées pour prendre en compte les impératifs de sûreté et leur non-respect fera l'objet de sanctions pénales. Conformément aux dispositions de la convention SOLAS de l'OMI et à celles de la CTM 2006 de l'OIT (Règle 2.7), « tout navire est armé avec un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord, ainsi que le respect des obligations de veille, de durée du travail et de repos »⁴⁷. Ces effectifs doivent non seulement garantir la sécurité de la navigation, ce qui était dénommé effectif minimum, mais aussi l'exploitation du navire⁴⁸. La loi modernise la décision d'effectifs⁴⁹ en la remplaçant par la fiche d'effectif minimal, qui est le document

par lequel l'autorité maritime atteste que l'effectif du navire satisfait aux exigences des conventions internationales pertinentes selon le type de navire et les mesures nationales prises pour leur application. Un décret doit préciser les conventions internationales pertinentes et les modalités de fixation de l'effectif minimal selon les types de navires. La décision administrative fixant la fiche d'effectif minimal peut faire l'objet d'un recours devant le directeur interrégional de la Mer (DIRM), puis le Ministre, avec consultation de la commission nationale des recours en matière d'effectif à bord des navires. Ce recours hiérarchique s'impose avant la saisine au fond du juge administratif, mais un recours en référé administratif est possible en vue de la suspension de la décision administrative. Si les conditions réelles d'exploitation du navire mettent en lumière un effectif insuffisant, notamment quant au respect des règles en matière de durée du travail et de repos, l'administration maritime peut retirer ou modifier sa décision fixant la fiche d'effectif minimal⁵⁰. Le conflit au remorquage portuaire au Havre a montré toute la difficulté d'articuler l'agrément de sécurité de l'autorité portuaire, le visa donné par l'administration maritime pour la décision d'effectif proposée par l'armement et le contrôle a posteriori de l'inspection du travail sur le respect des périodes maximales de travail et minimales de repos⁵¹. Le non-respect de la décision d'effectif, visée

⁴⁵ Article L. 5521-4 du Code des Transports.

⁴⁶ Cass. soc. 29 septembre 2009, n° 07-43431, *M. Xc/SNCM*, *DMF* 2011, n° 721, pp. 58-60, obs. P. Chaumette, « Dispositions conventionnelles, licenciement et casier judiciaire ».

⁴⁷ Article L. 5522-1-I du Code des Transports.

⁴⁸ C. Eoche-Duval, « Effectifs autorisés, effectifs embarqués », *Le Droit Maritime Français* 2002 pp. 691-698.

⁴⁹ P. Chaumette, *Droits Maritimes*, préc., n° 412.34.

⁵⁰ Heures de travail excessives constatée par le juge judiciaire : CA Rennes 2^e ch. Com., 20 février 2002, P. Laumailly et CFDT, navire Pointe du Cormoran, *DMF* 2002, 433, note « Pas de quart pour le capitaine » - Cass. soc. 30 juin 2004, n° 02-14361, Sté Navale Française, CA Caen, Ch. Réunies, 17 mars 2006, *DMF* 2007, n° 678, pp.151-153, note « À propos des heures supplémentaires du capitaine » - Cass. soc. 17 décembre 2008, navire Capo Rosso, Sté SOMECA Transport, *DMF* 2009, n° 704, pp. 513-519, note « Une nouvelle fois, un officier manquant ».

⁵¹ TA Rouen, réf., 29 septembre 2006, SNRH, *DMF* 2006, n° 675, pp. 919-926 - CE 21 mai 2008, n° 291115, SNRH, *DMF* 2008, n° 697, pp. 952-972, obs. P. Chaumette, « Remorquage portuaire : durée du travail, conventions collectives étendues et concurrence » - CAA Douai, 3^e ch., 28 mai 2009, n° 07DA01156, SNRH, *DMF* 2009, n° 706, pp. 749-759, note « Remorquage portuaire : contestation du refus de visa de la décision d'effectifs » - TGI Paris, 1^{ère} ch., 4 mai 2010, n° 08/10698, SORMAR et SNRH, *DMF* 2010, n° 718, pp. 833-842, « Remorquage portuaire : conventions collectives étendues, repos quotidien » - CAA Douai, 3^e ch., 7 juillet 2011, n° 09DA01018, SNRH - P. Chaumette, « Remorquage, lamanage et pilotage. Les professions portuaires dans la modernité européenne », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXXI, 2013, pp. 533-549.

par l'administration maritime, ne pouvait plus donner lieu à sanction pénale, en raison de l'abrogation par le décret du 3 octobre 1996, de l'article 57 du décret n° 84-810 du 30 août 1984. Fallait-il recourir au délit pénal de mise en danger de la vie d'autrui (Article 121-3 C. Pénal), nécessitant un signalement par l'inspecteur du travail ou l'administration maritime au Procureur de la République (Article 40 Code de Procédure Pénale) ? Des sanctions pénales sont rétablies, renforcées même s'il s'agit d'un navire à passagers⁵².

La liste d'équipage, identifiant les gens de mer à bord de chaque navire, est tenue à la disposition de toutes les autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port, qui en font la demande⁵³. Un décret en fixe les caractéristiques et les modalités de tenue par le capitaine. Les dispositions du Code du travail relatives au registre unique du personnel ne sont pas applicables à bord des navires soumis au droit français⁵⁴.

Est également prévue la généralisation de l'obligation de veille, visuelle et auditive, à bord des navires, de manière appropriée et adaptée en toutes circonstances, dans le but de prévenir tout risque d'accident maritime⁵⁵.

11 - L'article 24 de la loi du 16 juillet 2013 introduit des dispositions nouvelles concernant **la responsabilité générale de l'armateur** vis-à-vis de tous les gens de mer à bord, et sa responsabilité financière à cet égard. Le Code des Transports comporte des dispositions relatives à la police intérieure et à la discipline du bord, issues de l'ancien Code disciplinaire et pénal de la marine marchande⁵⁶. Ces dispositions nouvelles sont situées au sein d'un titre III du Code des Transports intitulé « La collectivité du bord ». La responsabilité de l'armateur, vis-à-vis des gens de mer, existe indépendamment de celle de chacun des employeurs ;

⁵² Article L. 5523-5 du Code des Transports.

⁵³ Article L. 5522-3-I du Code des Transports.

⁵⁴ Article L. 5522-3-II du Code des Transports et articles L. 1221-13 à L. 1221-15 du Code du Travail.

⁵⁵ Article L. 5522-4 du Code des Transports.

⁵⁶ P. Chaumette, « Modernisation du droit pénal professionnel maritime - Ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime », *Dr. soc.*, 2013, n° 1, pp. 33-36 - P. Rembauville-Nicolle, O. Jambu-Merlin, Ed. Tierny et L. Henry, « Aspects du droit pénal maritime après l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 », *Rev. Dr. Transports et Mobilité*, n° 2, avril-mai-juin 2013, pp. 5-19.

il s'agit de prendre en compte l'éclatement de la fonction armatoriale, le recours aux sociétés de *manning*, au travail temporaire, à l'enchaînement des contrats de sous-traitance dans la mise à disposition de personnel, afin d'assurer la cohérence du fonctionnement du navire, de la collectivité du bord, par une responsabilité supérieure⁵⁷. Toute clause prévue dans les contrats conclus entre l'armateur et les employeurs des gens de mer travaillant à bord d'un navire, ayant pour effet de faire échec à ces dispositions d'ordre public, est nulle. En cas de défaillance des employeurs, l'armateur assure les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès en lien avec l'activité professionnelle embarquée. Cela concerne le paiement des salaires, des cotisations sociales et le rapatriement du marin⁵⁸. L'armateur et tout employeur des gens de mer s'assurent que toute entité de recrutement et de placement des gens de mer respecte les dispositions du Code des transports. Ces dispositions constituent la transposition de la Règle 1.4, Recrutement et placement, de la Convention du travail maritime. Le capitaine peut demander à toute personne travaillant à bord de lui justifier son identité et de lui présenter ses documents professionnels.

Une des innovations de la convention du travail maritime est la mise en place d'une procédure de plainte à bord (Règle 5.1.5), liée aux obligations de l'État du pavillon, et d'une procédure de traitement à terre des plaintes des gens de mer (Règle 5.2.2), dans le cadre des obligations de l'État du port⁵⁹. Ces procédures sont transposées, pour les navires sous pavillon français, au sein de l'article L. 5534-1 du Code des Transports, et exercées éventuellement par l'intermédiaire des représentants des marins, auprès du supérieur hiérarchique, du capitaine, de l'inspection du travail ou de toute autorité. L'article L. 5534-2 protège le marin contre toute mesure de représailles en la matière. Un décret précisera les éléments procéduraux et de suivi des plaintes des marins.

⁵⁷ P. Chaumette, « Le marin à la recherche de son armateur », // *Diritto Marittimo*, Genova, 1993/I, pp. 161-175 - O. Fotinopoulou-Basurko, *El contrato de trabajo de la gente de mar*, Ed. Comares, Granada, 2008.

⁵⁸ Article L. 5533-1-II et III du Code des Transports.

⁵⁹ M. Marin et A. Charbonneau, « La convention du travail maritime 2006 : traitement à terre des plaintes déposées par les gens de mer », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, 2007, T. XXV, pp. 173-208.

12 - L'article 25 de la loi fixe les régimes juridiques applicables aux marins, aux gens de mer non marins, mais aussi aux travailleurs non gens de mer intervenant en mer. Il convient d'abord de préciser les imbrications du Code du travail et du Code des transports : en principe, le Code du travail s'applique à bord des navires battant pavillon français, mais avec des mesures d'adaptation éventuelles ou avec des dérogations⁶⁰. Le chapitre IX nouveau, que le Code des transports consacre aux gens de mer autres que marins, est nettement enrichi⁶¹. Ils sont soumis aux règles imposées à la collectivité du bord (police intérieure et discipline). Ils doivent justifier de conditions d'aptitude médicale, contrôlées par le service de santé des gens de mer et recevoir une formation minimale à la sécurité. Ils bénéficient des conditions sociales du pays d'accueil lorsque, sous pavillon étranger, ils participent à des prestations de services maritimes dans les eaux territoriales françaises⁶². Leurs relations de travail sont « maritimisées » le temps de leurs embarquements, notamment en ce qui concerne la durée du travail, le repos hebdomadaire, les obligations armatoriales en cas d'accidents ou de blessures à bord, de rapatriement du corps en cas de décès.

Des salariés autres que gens de mer, effectuant des travaux ou exerçant des activités dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, définies par voie réglementaire (par exemple transportés par voie maritime vers des champs d'éoliennes, d'hydroliennes ou des plates-formes), sont soumis à un régime hybride pour les périodes d'exercice de leur activité en mer⁶³. Le champ d'application de cette disposition devra être précisé. Est ainsi créé un statut de travailleur en mer, ni marin, ni gens de mer, car ces travailleurs n'exercent pas leur activité essentiellement à bord d'un navire, mais d'une installation en mer. Un décret précisera l'adaptation aux non salariés embarqués, tels les patrons pêcheurs, des dispositions des deux conventions OIT sur le travail maritime, celle de 2006 et la Convention n°188 sur la pêche⁶⁴.

L'article 25 de la loi prend en compte les dispositions de

la CTM 2006 en ce qui concerne le contrat d'engagement, les conditions de sa signature, son contenu, sa transmission par l'employeur auprès de l'autorité maritime, sa conservation à bord⁶⁵.

L'obligation de nourriture du marin à bord a une origine très ancienne ; les vivres doivent être embaqués en quantité suffisante⁶⁶. Les marins ont droit à la nourriture ou à une indemnité équivalente tant qu'ils sont enrôlés, c'est-à-dire inscrits sur le rôle d'équipage⁶⁷. La création du salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG), en 1950, devenu de croissance (SMIC), en 1970, a donné lieu à une adaptation maritime. Si l'armateur nourrit le marin à bord, cette obligation de nourriture peut être prise en compte dans la limite de 1/8^{ème} du SMIC ; la rémunération est alors limitée à 7/8^{ème} du salaire minimum. Lors de la rédaction de la partie législative du Code des Transports, en 2010, ces dispositions réglementaires, inscrites dans le Code du travail, ont disparues, par inadvertance nous avait-il semblé. En réalité, il s'agissait d'une anticipation implicite sur la CTM 2006. La Cour de cassation a déduit de cette abrogation une rectification du SMIC maritime⁶⁸. La norme est maintenant explicitée : « pendant le temps de son inscription sur la liste d'équipage, les avantages du droit à la nourriture du marin n'entrent pas en compte pour la détermination du SMIC ou de la rémunération minimale »⁶⁹. À bord de tout navire où les marins sont nourris par l'armateur, l'équipage comprend un cuisinier qualifié, qui ne peut avoir moins de 18 ans⁷⁰.

La convention du travail maritime prévoit clairement que les gens de mer sont nourris gratuitement à bord d'un

⁶⁵ Articles L. 5542-1 à L. 5542-6-1 du Code des Transports.

⁶⁶ D. Gaurier « Le marin et les plaisirs de la table à bord des navires », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, T. XXIII, 2005, pp. 13-45. G. Ripert, *Droit maritime*, Dalloz, 4^e éd., 1950, n° 554, p.487.

⁶⁷ Cass. soc., 12 janvier 2010, n° 07-40792, *Sté PO Stena Line Ltd c/ M. X*, DMF 2010, n° 712, pp. 206-211, « Du rôle d'équipage », Cass. soc. 5 octobre 2010, n° 09-41492, SNRH, DMF 2010, n° 720, pp. 994-999.

⁶⁸ Cass. soc., 14 novembre 2012, n° 11-20776 et 11-20984, *Dr. Soc.* 2013, n° 2, pp. 189-191, « Codification à droit constant, décès du SMIC maritime » - DMF, 2013, n° 744, pp. 130-136, « A droit constant, le SMIC maritime est rectifié et augmenté ».

⁶⁹ Article L. 5544-39-1 du Code des Transports.

⁷⁰ Articles L. 5542-18-1 et L. 5544-28 du Code des Transports.

⁶⁰ Article L. 5541-1 du Code des Transports.

⁶¹ Articles L. 5549-1 à L. 5549-6 du Code des Transports.

⁶² P. Chaumette, « Extension du droit social français aux eaux territoriales - Loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports », *Dr. soc.* 2013, à paraître.

⁶³ Article L. 5541-1-1 du Code des Transports.

⁶⁴ Article L. 5541-1-2 du Code des Transports.

navire, jusqu'à la fin de leur engagement (Règle 3.2). Dès lors, l'article L. 5542-18 prévoit que tout marin a droit gratuitement à la nourriture ou à une indemnité pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage. À défaut d'accord collectif, un décret prévoit le montant de l'indemnité et son versement. À la pêche maritime, un accord collectif peut prévoir que les charges de nourriture seront imputées sur les frais communs, dans le cadre d'une rémunération à la part de pêche. L'employeur veille à ce que l'alimentation soit suffisante en quantité et en qualité, prenant en compte les habitudes alimentaires des gens de mer⁷¹.

Les dispositions concernant les marins blessés ou malades sont complétées afin de tenir compte des obligations de soins de l'armateur, ainsi que ses obligations en cas de décès. Les frais funéraires, y compris le rapatriement du corps et des effets personnels du marin, sont à sa charge⁷². Les obligations armatoriales s'imposent, sauf faute intentionnelle du marin, quand le Code du travail maritime de 1926 retenait aussi l'hypothèse de la faute inexcusable du marin. Celle-ci disparaît ainsi du champ du droit du travail maritime⁷³.

13 – Rapatriement et garantie des créances salariales

Cet article complète également les dispositions sur l'obligation de rapatriement des gens de mer en posant le principe d'une garantie financière dont l'armateur devra justifier la souscription, notamment lors des contrôles de l'État du port⁷⁴. En cas de non-respect de cette obligation de rapatriement, l'autorité administrative pourra l'organiser, après mise en demeure et, le cas échéant, solliciter la saisie conservatoire du navire⁷⁵. La loi du 16 juillet 2013 anticipe sur le premier amendement de la CTM 2006, que la commission maritime tripartite devrait introduire en 2014. Le phénomène d'abandon des navires et des marins, intervenu depuis 1990, a montré les limites dispositions internationales sur la protection des créances salariales et le respect de l'obligation de rapatriement des marins. Les Résolutions A 930(22) et A 931(22) de l'Assemblée générale de l'OMI, adoptées le 29 novembre 2001, et reprises par 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 à Genève, du 2 au 6 mars 2009, devraient constituer la base du premier amendement de cette convention. Tout armateur devra justifier d'une garantie financière de paiement des salaires et de rapatriement, sous forme d'assurance ou de tout dispositif équivalent⁷⁶. Cette obligation est insérée dans le Code des transports dans le cadre des obligations qui incombent à l'État du pavillon mais aussi à l'État du port⁷⁷.

L'article 27 de la loi définit le délit d'abandon des gens de mer, qui permettra d'exiger, via une mise en demeure de l'autorité maritime, que cessent les situations de délaissement des gens de mer à terre ou à bord d'un navire à quai ou au mouillage. Cette responsabilité couvre aussi les manquements aux obligations essentielles de l'armateur, en ce qui concerne la nourriture, le logement, les soins, le paiement des salaires, le rapatriement, qui sont définis en référence aux dispositions de la CTM 2006 et de la convention OIT n°188 sur le travail à la pêche⁷⁸. Le délai de mise en demeure prévu est de 72 heures. La Grèce avait montré l'exemple, même timidement, sur le fondement de la pénalisation du non-paiement des salaires, lors de l'abandon à Sète de l'équipage d'un navire chimiquier de 22 ans d'âge, immatriculé aux Iles Tonga, mais géré depuis Athènes, avec plus de 70 000 USD d'arriérés de salaires⁷⁹. Les conséquences familiales et sociales de ces abandons de marins sont considérables⁸⁰.

⁷¹ Article L. 5545-10 du Code des Transports.

⁷² Article L. 5542-21 du Code des Transports.

⁷³ P. Chaumette, *Droits Maritimes*, préc., n° 413.24.

⁷⁴ Article L. 5542-32-1 du Code des Transports.

⁷⁵ Articles L. 5542-33-1 et L. 5542-33-2 du Code des Transports.

⁷⁶ P. Chaumette, « De l'abandon de marins - Vers une garantie internationale de paiement des créances salariales ? », *Droit Social*, 1999, pp. 872-877 - « Des Résolutions A 930(22) et A 931(22) de l'Assemblée de l'Organisation Maritime Internationale aux réformes du droit français quant aux garanties de paiement des créances salariales », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXII, 2004, pp. 239-263 - « Quelle garantie de paiement des salaires dans une activité internationale ? », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique* (ADMO), Université de Nantes, t. XXV, 2007, pp. 125-139.

⁷⁷ Article L 5542-33-1-II d--u Code des Transports.

⁷⁸ Article L. 5571-1 à L. 5571-3 du Code des Transports.

⁷⁹ Tribunal correctionnel du Pirée, 2 juin 2004, *M. et Mme Pandermalis, navire Edoil*, DMF 2005-147.

⁸⁰ E. Kahveci, « Neither at sea nor ashore : the abandoned crew of the Obo Basak », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Tome XXIV, 2006, pp. 281-322.

Garantie financière, équivalente plus ou moins à l'assurance garantie des salaires, et pénalisation du non-respect de ses obligations contractuelles par l'employeur et l'exploitant commercial du navire, telles sont les avancées considérables initiées par ce droit du travail maritime renouvelé. Quelles que soient les qualités de la directive 2002/74/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 septembre 2002, elle ne saurait s'appliquer à des navires battant pavillon étranger et faisant escale dans les ports européens. Transposer sa logique dans une convention de l'OIT, créer un droit national d'anticipation sont deux innovations d'importance.

14 - Femmes et maternité

La CTM 2006 ne prend les femmes marins en compte qu'en matière de logement et de couchage, ce qui est peu. Toutefois, comme la Convention n°188 sur la pêche, elle se réfère aux conventions fondamentales de l'OIT⁸¹. Un dispositif de protection de la maternité est mis en place en faveur des femmes marins enceintes qui, suite à une inaptitude à travailler à bord, ne pourraient être reclassées. Le régime de sécurité sociale des marins et l'armateur cofinanceront le maintien d'une prestation dans ce cas⁸². La loi n° 2006-10, du 5 janvier 2006, avait enfin introduit la maternité pour les femmes marins. Le recours aux dispositions du Code du travail ne règle pas la question de l'inaptitude à la navigation dès le certificat médical de grossesse ; les vibrations, le tangage en cours de navigation sont incompatibles avec une grossesse ; il faut donc envisager le reclassement dans un poste sédentaire ou une prestation sociale compensant partiellement la perte de revenus et un complément à la charge de l'employeur⁸³. Une telle évolution était nécessaire compte tenu des dispositions de la directive 2006/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006, relative à la mise en œuvre du principe de l'égalité des chances et de l'égalité de traitement entre hommes et femmes en matière d'emploi et de travail, et de la jurisprudence euro-

péenne afférente⁸⁴. Il est dommage que le décret d'application nécessaire se fasse autant attendre, même si l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM) a amélioré son dispositif d'intervention. Actuellement, l'ENIM prend en charge une cinquantaine de grossesse par an.

15 - Relevé de service et représentants du personnel à bord

Est affirmée l'obligation de remise d'un relevé de service, tenant lieu, en outre de certificat de travail pour le marin. L'article L. 5542-48 introduit des dispositions relatives à l'Accord National Interprofessionnel (ANI) du 11 janvier 2013. En cas de contentieux sur la rupture du contrat d'engagement maritime, lors de la tentative de conciliation devant l'autorité maritime, un accord est possible, éventuellement proposé par l'autorité compétente, prévoyant le versement par l'employeur au marin d'une indemnité forfaitaire dont le montant est fixé par décret⁸⁵. Un décret en Conseil d'État permettra également l'adaptation des règles relatives aux institutions représentatives du personnel pour les entreprises d'armement maritime. Les missions des délégués de bord sont définies par le législateur ; un décret précisera les navires où ils sont exigés et leur nombre en fonction de l'effectif. Les délégués de bord sont des délégués du personnel, mais le législateur les ignorait jusqu'alors⁸⁶. Il fut très difficile d'adapter les textes réglementaires maritimes aux évolutions du Code du travail sur ce point. Le décret n° 78-389 du 17 mars 1978 a été annulé par le Conseil d'État pour ses creux, ses manques ; depuis, il n'a pas été mis à jour⁸⁷. La CTM 2006 précise que les gens de mer ont le droit d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte à bord (Norme A5.1.5-3°). Le législateur a enfin prévu la protection pénale des délégués de bord⁸⁸. Un décret fixe les conditions d'adaptation des dispositions rela-

⁸¹ A. Charbonneau, « La prise en considération du travail des femmes dans le processus de ratification des conventions maritimes récentes de l'OIT », in *Aspectos laborales y de Seguridad Social de las mujeres en el sector marítimo*, O. Fotinopoulou-Basaruko (dir.), Gobierno Vasco, Departamento de Vivienda, Obras Publicas y Transportes, Vitoria-Gasteiz, 2010, pp. 13-38.

⁸² Article L. 5542-37-1 du Code des Transports.

⁸³ P. Chaumette, *Droits Maritimes*, préc., n° 412.52.

⁸⁴ P. Chaumette, « Maternité et gens de mer », in O. Fotinopoulou-Basaruko (dir.), *Aspectos laborales y de Seguridad Social de las mujeres en el sector marítimo*, Gobierno Vasco, Departamento de Vivienda, Obras Publicas y Transportes, Vitoria-Gasteiz, 2010, pp. 37-53. CJUE 1^{er} juillet 2010, aff. C-471/08, *Mme Parviainen c/ Finair Oyj* - CJUE 1^{er} juillet 2010, aff. C-194/08, *Mme Gassmayr c/ Bundesminister für Wissenschaft und Forschung*.

⁸⁵ Article L 1235-1 du Code du Travail et loi n° 2013-540 du 14 juin 2013, article 21.

⁸⁶ Article L. 5543-2-1 du Code des Transports.

⁸⁷ CE, Ass., 20 novembre 1980, n° 12644, rec., p. 432.

⁸⁸ Article L. 5543-5 du Code des Transports.

tives aux CHSCT aux entreprises d'armement maritime⁸⁹.

16 – Temps de travail, droit d'alerte et de retrait

Cet article 24 clarifie, en outre, les règles relatives à la durée du travail des marins du commerce et des pêcheurs. Il conditionne d'éventuelles dérogations, prévues par des accords collectifs, à l'adoption des mesures compensatoires, notamment en matière de contrôle de la durée du travail ou de la prise effective des repos, mais aussi de prévention de la fatigue⁹⁰. L'article L. 5544-1 comporte toujours le catalogue des articles du Code du travail non applicables aux marins, dans lequel il se trouve, par exemple, l'article L. 3121-38 sur les conventions individuelles de forfait en heures sur la semaine ou le mois. Le marin a le droit de descendre à terre, en escale ou lors de séjours prolongés au mouillage, sous réserve des exigences de service ou de sécurité déterminées par le capitaine⁹¹.

Afin de tenir compte de la nature particulière du travail en mer et des impératifs de sécurité, un décret en Conseil d'État définira les modalités d'application aux marins des droits d'alerte et de retrait⁹². La tradition maritime est connue : « les femmes et les enfants d'abord, le capitaine en dernier ». Plus sérieusement, la sécurité est collective, sur les navires à passagers comme sur les autres. Le naufrage du paquebot Costa Concordia, sur la côte italienne, a donné une grande actualité à ces questions. La protection des jeunes est assurée par l'interdiction de travailler à bord en dessous de seize ans, sauf dans certaines conditions à la pêche entre 15 et 16 ans, et l'obligation d'un agrément pour toute convention de stage⁹³.

À bord des navires effectuant des voyages internationaux, l'armateur doit permettre aux gens de mer d'accéder à bord à des activités culturelles et de loisir, à des moyens de communication afin de maintenir un contact avec leurs familles ou leurs proches⁹⁴. Ces éléments font partie du bien-être à bord ; ils sont complétés par les questions de bien-être en escale⁹⁵.

⁸⁹ Article L. 5545-9-1 du Code des Transports.

⁹⁰ Articles L. 5544-4 à L. 5544-25 du Code des Transports.

⁹¹ Article L. 5544-14 du Code des Transports.

⁹² Article L. 5545-4 du Code des Transports.

⁹³ Articles L. 5545-5 et L. 5545-6 du Code des Transports.

⁹⁴ Article L. 5545-9-1 du Code des Transports.

⁹⁵ I. Christodoulou-Varotsi, « Les défis du bien être des marins dans le nouveau contexte de la Convention du travail maritime

17 – Agences privées de placement, sociétés de manning et travail temporaire

Dans le chapitre relatif à l'emploi, la section 2 est intitulée « Service public de l'emploi, recrutement et placement des gens de mer » et prévoit les adaptations aux marins des dispositions du Code du travail, complétées par un décret à venir⁹⁶. Il est créé un registre national des services de recrutement et de placement privés des gens de mer, établis en France, afin d'informer les armateurs et gens de mer et de faciliter la coopération entre États du pavillon et États du port⁹⁷. Ces services adressent à l'autorité administrative compétente un bilan annuel de leur activité ; ils tiennent à jour un registre, à la disposition de l'autorité compétente. La loi encadre l'activité de ces services, quel que soit le lieu de leur établissement, afin d'éviter les refus d'emploi, que les marins soient « blacklistés » simplement pour avoir exigé leur dû. Il s'agit aussi de s'assurer de la validité de leurs certificats médicaux, brevets, documents professionnels, et contrats d'engagement. Ils doivent répondre à toute réclamation concernant leur activité et aviser l'autorité maritime des suites de la demande⁹⁸. Les services de recrutement et de placement privés, établis en France, justifient au moyen d'une garantie financière, d'une assurance ou de tout autre dispositif équivalent, de leur capacité à indemniser les gens de mer en cas d'inexécution de leurs obligations. L'armateur ou l'employeur, de même que les gens de mer, peuvent exiger la justification d'un mécanisme de garantie vis-à-vis d'un service établi hors de France⁹⁹.

La loi définit la notion d'entreprise de travail maritime, initialement introduite par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du Registre International Français (RIF) d'immatriculation des navires. Les navires battant pavillon français, soumis à la concurrence internationale, avaient besoin d'un régime spécifique de travail à bord,

consolidée de l'OIT », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, 2007, T. XXV, pp. 141-155 - A. Charbonneau, « Les nouvelles normes sur le bien-être des marins dans la convention du travail maritime 2006, in *Derechos del Hombre y Trabajo marítimo : Los Marineros Abandonados, el Bienestar y la repatriación de los Trabajadores del Mar*, O. Fotinopoulou-Basurko (dir.), Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2009, pp. 91-114.

⁹⁶ Article L. 5546-1 du Code des Transports.

⁹⁷ Article L. 5546-1-1 du Code des Transports.

⁹⁸ Articles L. 5546-1-2 et L. 5546-1-3 du Code des Transports.

⁹⁹ Article L. 5546-1-5 du Code des Transports.

permettant des différenciations de traitement. Ce régime a été validé par le Conseil constitutionnel, le 28 avril 2005¹⁰⁰. Les marins ne résidant pas en France, donc ne résidant pas en Europe, pouvaient être recrutés par une société de *manning*, qui était leur employeur, et non un simple mandataire. Celle-ci les mettait à la disposition de l'exploitant commercial du navire. Cette entreprise de travail maritime (ETM) ne pouvait être implantée en France, tel était le compromis politique conclu avec les organisations syndicales de marins. Ce compromis rendait impossible le contrôle par l'administration française de ces ETM, même si l'exploitant commercial était responsable des pratiques de son prestataire de service. Il s'agissait de la première exception à la gestion directe des marins par l'exploitant commercial du navire. Traditionnellement, et pour des motifs de sécurité maritime, l'armateur était toujours l'employeur du navire, même s'il avait recours à des sociétés de *manning* ou bureaux de placement, en tant que mandataire, et même si ces intermédiaires concluaient les contrats d'engagement, rémunéraient les marins. Ils ne le faisaient que pour le compte et au nom de l'armateur.

La directive 2008/104 du Parlement européen et du Conseil, du 19 novembre 2008, relative au travail intérimaire, ne permet que des exceptions strictes à la prohibition du recours au travail temporaire. Elle s'inscrit dans le cadre de la « *flexisécurité* » et son considérant 11 précise que « *le travail intérimaire répond non seulement aux besoins de flexibilité des entreprises mais aussi à la nécessité de concilier la vie privée et la vie professionnelle des salariés. Il contribue ainsi à la création d'emplois ainsi qu'à la participation et à l'insertion sur le marché du travail* ». Son article 4, intitulé « Réexamen des interdictions ou restrictions », prévoit que celles-ci ne peuvent être justifiées que par des raisons d'intérêt général tenant, notamment, à la protection des travailleurs intérimaires, aux exigences de santé et de sécurité au travail ou à la nécessité d'assurer le bon fonctionnement du marché du travail et d'empêcher les abus. Ces restrictions ne portent pas sur les exigences

nationales en matière d'enregistrement, d'agrément, de certification, de garantie financière ou de contrôle des entreprises de travail intérimaire.

Est entreprise de travail maritime toute personne, en dehors des entreprises de travail temporaire mentionnées à l'article L. 1251-2 du Code du travail, dont l'activité est de mettre à disposition d'un armateur des gens de mer qu'elle embauche et rémunère à cet effet¹⁰¹. Établies en France, ces ETM sont soumises à un agrément de l'autorité administrative et encadrées. Par dérogation aux dispositions du Code du travail relatives à l'activité de placement, elles ne sont autorisées à mettre à disposition des gens de mer qu'à bord des navires immatriculés au RIF ou battant un pavillon autre que français¹⁰². Il est possible de comprendre que ces entreprises de travail maritime, établies en France, ne peuvent intervenir que vis-à-vis d'une activité internationale, caractérisée par les conditions d'immatriculation du navire. Pour des navires battant pavillon français, immatriculés au premier registre français, seules les entreprises de travail temporaire peuvent mettre à disposition des marins. Les obligations imposées aux services de recrutement et de placement font l'objet d'une protection pénale¹⁰³.

18 – Registre International Français des navires

Le 28 avril 2005, le Conseil constitutionnel a validé la différenciation de traitement des marins à bord des navires immatriculés au RIF. Il considère, tout d'abord, que le navire n'est pas une portion du territoire national, de sorte que le législateur peut adapter l'application du droit national à cette activité. Ce qui serait interdit à terre, en termes de discrimination, peut être admis à bord. D'autre part, le centre des intérêts du marin se situe à sa résidence, ce qui est compréhensible pour sa protection sociale, mais l'est fort peu pour sa rémunération. Le législateur distingue les marins résidant en France et ceux résidant hors de France, ce qui doit être lu à travers le principe d'égalité de traitement des ressortissants européens¹⁰⁴. La loi fait d'ailleurs référence au Règlement européen de coordination des régimes de sécurité sociale¹⁰⁵.

¹⁰⁰ P. Chaumette, « Le registre international français des navires (RIF) – Le particularisme maritime régénéré ? », *Le Droit Maritime Français* 2005, n° 660, pp. 467-500. Articles L. 5621-2 à L. 5621-5 du Code des Transports : « L'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime respecte les exigences de la convention 179 de l'OIT sur le recrutement et le placement des gens de mer ». « Pendant la mise à disposition du navigant, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord ».

¹⁰¹ Articles L. 5546-1-6 et L. 5546-1-7 du Code des Transports.

¹⁰² Articles L. 5231-1 du Code du Travail et L. 5546-1-6 du Code des Transports.

¹⁰³ Articles L. 5546-1-8 et L. 5546-1-9 du Code des Transports.

¹⁰⁴ Article L. 5612-1 du Code des Transports.

¹⁰⁵ Article L. 5631-2 du Code des Transports.

L'article 28 de la loi met en cohérence les dispositions relatives au Registre international français avec les définitions des gens de mer, précisées au livre V de la cinquième partie du Code des transports, en application de la CTM 2006. Pour les gens de mer résidant hors de France, la loi de l'État du pavillon ne disparaît pas, même si elle est rétrécie : le catalogue de l'article L. 5612-1-2°, concernant les dispositions qui leur sont applicables, est d'une grande poésie. L'article L. 5621-7 renvoie à la loi d'autonomie du contrat, sous réserve des dispositions du Code des transports et des éventuelles dispositions conventionnelles. La combinaison de la convention de Rome du 19 juin 1980 et du règlement 593/2008 du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008, sur la loi applicable aux obligations contractuelles, dénommé « Rome I », est bien prise en compte : la loi d'autonomie contractuelle ne peut avoir pour résultat de priver le travailleur de la protection que lui assurent les dispositions auxquelles il ne peut être dérogé par accord en vertu de la loi qui, à défaut de choix, aurait été applicable selon les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 8 du Règlement¹⁰⁶. De plus, la CTM 2006 constitue le standard minimal du contrat d'engagement maritime. L'article L. 5612-6 rappelle la responsabilité générale de l'armateur à l'égard de l'ensemble des gens de mer travaillant à bord, au-delà la responsabilité de chacun des employeurs. Les gens de mer résidant hors de France participent à l'élection des délégués de bord¹⁰⁷.

La transposition de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 permet d'incorporer au Code des Transports les dispositions de la CTM 2006 et de la Convention n°188 sur le travail à la pêche, quand cette dernière entrera en vigueur¹⁰⁸. Elle a permis une modernisation du droit social maritime français, qu'il convient d'évaluer au regard de l'ensemble des chantiers récents.

¹⁰⁶ Pour les marins, CJUE, 4^{ème} ch., 15 décembre 2011, aff. C-384/10, *Jan Voogsgeerd c/ Navimer SA, Dr. soc.* 2012, pp. 315-317, *DMF* 2012, n° 734, pp. 219-233, *RDT*, Dalloz, 2012, n°2, pp. 115-119, obs. F. Jault-Seseke, - O. Fotinopoulou-Basurko, « De nuevo sobre la ley aplicable al contrato de embarque », *Revista de Derecho Social*, 2012, n° 58, pp. 121-152.

¹⁰⁷ Article L. 5622-3 du Code des Transports.

¹⁰⁸ La Convention n° 188 entre en vigueur 12 mois après que les ratifications de dix Membres comprenant huit États côtiers ont été enregistrées par le Directeur général ; seulement 4 ratifications sont intervenues en juillet 2013.