

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.

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.

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.

OLGA FOTINOPOULOU BASURKO

Maître de Conférence en Droit du Travail et de la Sécurité Sociale, Université du Pays Basque/Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea / École de Commerce de Vitoria-Gasteiz. Thèmes de recherche : droit de travail et de la sécurité sociale, Droit de travail maritime et Droit de travail international. Parmi ses publications :

~ O. Fotinopoulou Basurko: El contrato de trabajo de la gente de mar. Estudio del problema de la determinación de la ley rectora al contrato de embarque en el contexto de los registros abiertos, Comares editorial, Granada, 2008.

~ O. Fotinopoulou Basurko: La determinación de la ley aplicable al contrato de trabajo internacional. (Estudio del Convenio de 19 de junio de 1980, hecho en Roma, sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales), Editorial Thomson-Aranzadi, Pamplona, 2006.

RATIFICATION ET APPLICATION EN ESPAGNE DE LA CTM 2006 (REFONTE) DE L'OIT : UNE PROCÉDURE EN COURS*



ABSTRACT

This work describes the Maritime Labour Convention, 2006, implementation process in Spain. In this context, as it is known, Spain was the first EU's country in ratifying it. But, at the same way, the competent authority hasn't practically done any work adapting internal regulation to this International instrument.

KEY WORDS : Maritime labour convention, 2006, Ratification, Implementation, Spanish regulation..

RÉSUMÉ

Cette étude a pour but de décrire la phase de mise en application, toujours en cours, de la Convention du travail maritime, 2006, de l'OIT en Espagne. Alors que l'Espagne a été un pionnier pour la ratification de cet instrument au niveau communautaire, il s'avère qu'aucun travail n'a été entrepris par les autorités pour mettre en conformité la législation nationale.

MOTS CLÉS : Convention du travail maritime 2006 , Ratification, Application, Législation espagnole.

* Ce travail a été réalisé dans le cadre d'un projet de recherche financé par le MICINN (Ministère espagnol des Sciences et de l'Innovation) (l'actuel MINECO, Ministère de l'Économie et de la Compétitivité) intitulé « *La réglementation sur la sécurité maritime internationale et son incidence sur la protection des droits du travail des gens de mer* » (Réf. DER2010-16508).

La Convention sur le travail maritime, 2006, de l'OIT (ci-après CTM 2006) est présentée comme un instrument de la plus haute importance pour la réglementation des conditions de vie et de travail dans la marine marchande¹. En effet, elle consolide et met à jour bon nombre de Conventions et Recommandations internationales adoptées de 1920 à nos jours, dans les domaines du droit du travail et de la protection sociale des gens de mer. Elle devient ainsi le 4^e pilier² de la réglementation internationale maritime, en lien avec les instruments de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Après l'adoption de la Convention lors de la Conférence Internationale du Travail en 2006, a débuté l'étape de la ratification, afin de réunir les conditions nécessaires à son entrée en vigueur. Dans ce contexte, l'Espagne a été le premier État membre de l'Union européenne (UE) à ratifier cet instrument au début de l'année 2010. Malgré tout, cette Convention ne fait formellement partie de notre ordre juridique que depuis peu, dans la mesure où, comme l'indiquent les articles 94.1 et 96 de la Constitution espagnole de 1978, le Parlement doit d'abord autoriser l'Espagne à s'engager dans tout Traité international, avant publication au Journal Officiel. Ceci n'est intervenu que le 22 janvier 2013³.

La hâte dont a fait preuve l'Espagne pour ratifier la CTM 2006 contraste avec la mise en application effective de son contenu dans notre ordre juridique, notamment à travers la réglementation interne qui traite de certains de ses aspects. Ce n'est pas un hasard si la réussite de cette Convention dépend en grande partie de la manière dont

les États signataires intègrent ses prescriptions. En fait, il s'avère que, jusqu'à présent, les divers groupes politiques présents au Parlement ignorent l'existence même de la CTM 2006, voire, s'ils la connaissent, n'ont rien entrepris pour la mettre en œuvre en Espagne par l'intermédiaire d'une quelconque réglementation⁴. Dans ces circonstances, il faut malgré tout souligner la création d'une Commission interministérielle (entre le Ministère des travaux publics (*Ministerio de Fomento*) et celui de l'emploi) dirigée par la Direction Générale de la Marine Marchande (DGMM)⁵, qui s'est chargée d'analyser, de manière partielle et opaque, l'impact de cet instrument international sur la législation espagnole. Partiale, tout d'abord, car du peu qui a filtré nous savons que seules deux questions ont fait l'objet d'une analyse : d'une part, la définition du champ d'application objectif et subjectif de la CTM 2006 et, de l'autre, la répartition des compétences relatives au contrôle et à la vérification des conditions de vie et de travail des gens de mer par l'État du port (titre 5 de la CTM). En ce qui concerne son opacité, ensuite, il convient de signaler que malgré la connaissance de l'existence de ladite Commission Inter-

¹ A. Charbonneau, *Marché International du travail maritime. Un cadre juridique en formation*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2009.

² P. Chaumette, « La Convention du travail maritime : quatrième pilier du droit international maritime », *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración* n° 82, 2009, p. 65-76.

³ *BOE* n° 19.

⁴ Exception faite du groupe parlementaire catalan (*Convergència i Unió*) qui a très récemment (le 11 avril 2013) entrepris d'enregistrer au Congrès une proposition d'arrêté présentée par M. Duran i Lleida priant le gouvernement d'adapter la législation espagnole à la Convention du travail maritime de l'OIT (2006).

⁵ En vertu des dispositions du Décret royal 452/2012 du 5 mars, définissant la structure organisationnelle de base du Ministère de l'équipement, modifiant le Décret royal 1887/2011 du 30 décembre, et établissant la structure organisationnelle de base des départements ministériels (*BOE* n° 56 du 6 mars), la Direction générale de la marine marchande est l'organe compétent pour la direction générale de la navigation maritime et de la flotte civile espagnole. Selon les termes définis dans le texte remanié de la Loi sur les ports de l'État et sur la marine marchande, approuvée par le Décret royal législatif 2/2011 du 5 septembre (*BOE* n° 253 du 20 octobre), ladite Direction générale doit se charger, entre autres, des fonctions relatives à la détermination des effectifs sur les navires civils espagnols, ainsi que des exigences de diplôme et de formation requises pour naviguer.

nistérielle, officiellement nous en ignorons la composition ordinaire⁶. Il est important d'indiquer que la participation obligatoire des partenaires sociaux dans ce processus est, du moins pour le moment, plus illusoire que réelle dans la mesure où c'est l'ANAVE, *Asociación de navieros españoles*, (association des armateurs espagnols) qui est au cœur de l'action, tandis que l'intervention des organisations syndicales, bien qu'attendue et souhaitable, se fait attendre. En effet, s'il est vrai qu'un représentant syndical est en contact avec l'ANAVE (spécifiquement l'UGT⁷, section mer), sa légitimité pour la défense des professionnels de la mer est, au regard de ce que nous indiquerons plus loin, plutôt limitée. J'irais même jusqu'à la qualifier de ridicule et impropre aux règles statutaires qui gouvernent l'action de tout syndicat en Espagne. Tout ceci laisse penser que l'application de cet instrument sera défectueuse, soumise à des intérêts purement économiques et, donc, au cœur d'innombrables critiques. Bien entendu, j'espère que ces premières impressions négatives laisseront place à du positif dans l'avenir, que ce soit par le biais d'une intervention réglementaire ad hoc, ou par la transposition de la Directive communautaire 2009/13/CE⁸. En attendant, ce travail abordera les aspects de la CTM 2006 qui sont traités de manière informelle en Espagne, dans la perspective de les comparer à ce qui est requis, en particulier pour ce qui concerne le contrôle des conditions de vie et de travail sur les navires espagnols et étrangers.

⁶ Et nous disons bien officiellement ou formellement, car de manière non officielle, il s'avère que cette Commission se compose de membres de trois organismes démontrant des compétences dans les domaines maritime, du travail ou de la sécurité sociale. Il existe ainsi une représentation de l'Administration maritime (Ministère de l'équipement), mais également de l'inspection du travail et de l'Institut social de la marine (qui est l'organisme chargé de gérer le régime de sécurité sociale spécial des gens de mer en Espagne).

⁷ *Unión General de Trabajadores* (Union Générale des Travailleurs), l'un des syndicats les plus représentés au niveau de l'État, avec les *Comisiones obreras* (CC.OO – Commissions Ouvrières).

⁸ Directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009, concernant l'Accord conclu entre l'*European Community Shipowners' Associations* (ECSA – Association des Armateurs de la Communauté Européenne) et la *European Transport Workers' Federation* (ETF – Fédération Européenne des Travailleurs du Transport) relatif à la Convention sur le travail maritime, 2006, et modifiant la Directive 1999/63/CE (JOUE L124 du 20 mai).

I – Le champ d'application objectif et subjectif de la CTM 2006 en Espagne

Parmi les questions abordées par la Commission Interministérielle, la seule qui semble avoir fait l'objet d'un « consensus » rapide, à la lumière des rares documents qui ont filtré, a été celle de la délimitation du champ d'application objectif, mais également subjectif de cet instrument international, c'est-à-dire la définition de la notion de « gens de mer » et donc la détermination des personnes concernées par la Convention. Sur ce point, la Direction Générale de la Marine Marchande (DGMM) espagnole a promulgué le 19 avril 2013 une circulaire abordant de manière explicite cette question. En se basant sur le fait que pour la DGMM, les définitions contenues dans l'article II de la CTM 2006 relatives aux notions de gens de mer (paragraphe 1.f) et de navire (paragraphe 1.i), pourraient susciter une controverse du fait de leur généralité, il a été décidé, conformément aux dispositions des articles II, paragraphe 3 et II paragraphe 5 de la Convention, de restreindre les catégories de Gens de mer et de navires concernées. Même s'il s'agit d'une intention louable, nous pouvons regretter que la DGMM ait décidé de ne pas s'atteler aussi au problème de la définition de « l'armateur », alors qu'il existe des agences opérant en Espagne, qui agissent en tant qu'intermédiaire dans le placement et le recrutement des marins pour l'industrie maritime. Cette omission évidente laisse penser que la notion contenue dans la Convention est, par son ampleur, applicable en Espagne. Ces agences spécialisées sont donc bien évidemment soumises à cet instrument international et, surtout, sont considérées, pour la toute première fois, comme responsables de la relation d'emploi⁹.

⁹ En Espagne, malheureusement, aucune norme ne confère de cadre légal pour les agences de travail maritime. Et ce, malgré l'avant-projet général de la Loi de la navigation maritime de 2004, modifié en 2006, qui leur attribuait d'une part une responsabilité solidaire en cas de manquements constatés, et, d'autre part, les soumettaient à l'obligation de souscrire une assurance prévoyant des indemnités d'un montant similaire à celles prévues par le régime de la Sécurité Sociale espagnole en cas de décès, incapacité après accident de travail et rapatriement. À ce sujet, voir J. M. Ruiz soroa, « Les questions de travail dans l'avant-projet général de la navigation maritime » in O. Fotinopoulou basurko (Dir.) et al., *Cuestiones actuales del Derecho laboral marítimo*, Servicio de publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006.

A – Le cadre d'application objectif : le concept de navire selon la CTM 2006

Commençons par ce qui a été le plus simple à délimiter. En suivant les dispositions de la section i) du paragraphe 1 de l'Article II de la Convention qui définit le « navire » comme « tout bâtiment ne navigant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire », la DGMM a exclu du champ d'application : les navires de pêche¹⁰ ; les navires de plaisance apparaissant dans les listes 6 et 7 du Registre central des navires, les navires de construction traditionnelle et artisanale ; les navires de guerre, les bâtiments de servitude et les navires affectés aux corps et forces de sécurité, ainsi que ceux affectés au service de la Croix Rouge. Les navires navigant dans les eaux abritées, eux, sont exclus du champ d'application de la CTM 2006 s'ils naviguent exclusivement dans les eaux portuaires ou les zones extérieures au port soumises aux réglementations de l'Autorité portuaire. Seraient ainsi exclus, en principe, les remorqueurs, les navires de ravitaillement en carburant, les dragueurs et chalands, les navires affectés au nettoyage portuaire ou au nettoyage des plages, les vedettes, ainsi que d'autres navires analogues qui ne sortent pas des limites définies. A contrario, lorsque ces embarcations auront prévu d'effectuer des opérations ou devront naviguer en dehors des limites considérées dans les eaux territoriales espagnoles, leurs armateurs et/ou affréteurs devront demander leur vérification à l'Autorité compétente et la Convention s'appliquera automatiquement. Pour sa part, la DGMM a précisé que, dans des cas particuliers, par exemple lorsque les navires exemptés doivent naviguer sans but commercial dans les eaux territoriales, pour rejoindre un autre port ou pour des réparations dans des chantiers navals situés dans les eaux territoriales espagnoles, l'Autorité compétente pourra, en fonction de la durée et des caractéristiques de la navigation, maintenir l'exemption pour cette traversée ou décider au contraire de l'application automatique de la CTM 2006.

Comme nous le voyons, le choix fait par l'Espagne quant à la consistance de la notion de navire, ne s'attache

¹⁰ Cette exclusion vient du fait que les besoins et préoccupations du secteur de la pêche sont très différents de ceux du transport maritime. D'autre part, le secteur de la pêche est concerné par une autre Convention de l'OIT, n° 188, de 2007 et la recommandation n° 199 associée.

pas au fait que ceux-ci effectuent une navigation côtière ou internationale, ni à la taille de ces navires. Il semble que l'on suive ici une option défendue par les armateurs lors du processus de négociation de la Convention, selon laquelle il aurait fallu exclure du champ d'application objectif les navires se consacrant à la navigation locale, au cabotage et aux services côtiers. Il est clair que ce n'est pas totalement conforme au texte de la Convention car, au regard des dispositions prévues par l'article II, paragraphe 6, l'exclusion des navires est conditionnée au fait que, pour ceux-ci, l'État puisse démontrer que le respect des prescriptions de la CTM 2006 est assuré par la législation nationale, dans des conventions collectives ou dans d'autres mesures, « de manière différente ». Par ailleurs, ces exclusions ne sont possibles qu'après concertation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, pour les navires présentant un tonnage brut inférieur à 200 et qui ne naviguent pas à l'international. Indépendamment de ce qui précède, les exclusions proposées dans le document que nous étudions paraissent cohérentes au regard des orientations qui gouvernent la mise en œuvre de la Convention, même s'il aurait été souhaitable ne pas laisser exposée à l'incertitude de futures interprétations la question de l'application ou non du contenu de cet instrument international. Et surtout, il aurait été important de tenir compte de son véritable objectif : la protection des conditions de vie et de travail dans la marine marchande, indépendamment du type de navires sur lesquels intervient la prestation de travail.

B – Définition de « gens de mer » et de manquement aux objectifs de la Convention et du Droit du travail espagnol

La DGMM, en suivant les directives contenues dans la Résolution VII adoptée par la Conférence Internationale du Travail (CIT), lors de sa 94^e session (maritime) qui s'est tenue à Genève en février 2006, émet certains doutes quant à la définition élargie de « gens de mer » incluse dans la Convention. En effet, ce concept comprend non seulement le personnel nautique, mais également tout autre sujet pouvant proposer des services ponctuels à bord de navires. Dans ce sens, en tenant compte du fait que la CIT elle-même ne considère pas comme gens de mer les personnes proposant des services à bord sur de courtes périodes, de manière non habituelle, et dont le poste et le lieu de travail principal sont à terre, la DGMM dresse une liste de travailleurs qui sont considérés comme gens de mer, et une autre

liste à laquelle ne s'applique pas cet instrument. Dans ce contexte, nous allons nous concentrer exclusivement sur la description des fonctions concernées, en principe, par cette définition, dans la mesure où les cas d'exclusion ne présentent pas de problème majeur¹¹.

Conformément au document mentionné, la DGMM va considérer de manière générale comme « gens de mer » toutes les personnes disposant d'une formation et en possession d'un titre professionnel délivré par un État membre de l'UE, de l'EEE ou par un pays tiers, et qui exercent des fonctions professionnelles maritimes sur les navires, des tâches relatives à la sécurité ou à la prévention de la pollution en lien avec les opérations de navigation, en vertu du Manuel de gestion de la sécurité. Elle considérera également comme « gens de mer » les personnes occupant les postes de travail à bord définis dans le cadre de l'organisation des obligations et consignes, ainsi que tous les travailleurs, parmi lesquels : le personnel de cabines et de nettoyage, le personnel du bar, les serveurs, les animateurs, les chanteurs, le personnel de cuisine, etc., réalisant une activité professionnelle à bord d'un navire de manière habituelle et dont les postes ou le lieu de travail principal n'est pas à terre. Enfin, seront également considérées comme « Gens de mer » les personnes qui embarquent pour protéger le navire et son équipage, comme les gardes privés, lorsqu'ils sont embarqués pour des durées de trois mois ou plus.

¹¹ Sauf dans les hypothèses pour lesquelles un doute subsiste au regard de la liste des travailleurs inclus. La DGMM établit que les travailleurs suivants n'ont pas le statut de « gens de mer » selon les termes de la Convention : 1. Les travailleurs portuaires et arri-meurs ; 2. Les pilotes de port ; 3. Les inspecteurs de navires de l'état et les auditeurs ; 4. Les ateliers et les équipes de réparation, les services techniques, les services d'assistance et les services d'entretien et de nettoyage. 5. Les inspecteurs et le personnel des Chantiers navals pendant toute la durée de la garantie de livraison du navire ; 6. Les artistes invités et le personnel de restauration qui travaillent de manière occasionnelle à bord et sur de courtes périodes ; 7. Les inspecteurs de sociétés de classification ; 8. Les inspecteurs de la compagnie de navigation, qui n'effectuent pas de travaux habituels ou de gardes à bord et qui n'apparaissent pas dans le Document relatif aux effectifs minimaux de sécurité. 9. La famille des marins ; 10. Les gardes privés armés se trouvant à bord de manière occasionnelle et lors de voyages précis ; et 11. Les forces et corps de sécurité de l'état se trouvant à bord de manière occasionnelle et lors de voyages précis.

La solution choisie pour inclure ou exclure certains membres du personnel de bord du champ d'application de la Convention engendre certains doutes quant à l'interprétation de sa portée. En effet, l'inclusion de certaines fonctions dépend de la durée de leur service. En d'autres termes, la DGMM introduit un élément aussi aléatoire que la temporalité pour déterminer si un sujet est compris ou non dans la catégorie des gens de mer. Cette situation semble aller à l'encontre non seulement du cadre général institué par la CTM 2006, qui est de couvrir le plus grand nombre de travailleurs, mais également de la définition même du travailleur contenue dans le droit du travail espagnol. Et ce parce que la norme générale ne fait pas dépendre ce statut d'un élément touchant à la temporalité. Ainsi, par exemple, le fait de ne pas considérer parmi les « gens de mer » les gardes privés lorsqu'ils embarquent pour moins de trois mois, exclut un certain nombre de personnes dont la condition de travailleur salarié ne fait aucun doute de nos jours.

Il en va de même concernant l'exclusion du champ d'application subjectif de cet instrument des élèves embarqués en stage. Tout simplement parce que, malgré le fait que ces travailleurs intègrent dans la catégorie des « gens de mer » au sens strict, la DGMM a considéré que, dans la mesure où ils n'embarquent pas avec un contrat de stage, ils ne seront pas comptabilisés comme faisant partie de l'équipage du navire auquel s'applique la Convention. C'est précisément cette dernière nuance qui est vivement critiquée. Indépendamment, bien sûr, du fait qu'elle ait été adoptée avec le consentement d'un syndicat au sujet duquel nous serions en droit d'attendre quelques connaissances en droit du travail. L'exclusion de ces gens de mer de plein droit a été justifiée par les difficultés que les compagnies de navigation rencontrent, dans le contexte de la crise économique actuelle, pour enrôler des personnes pour les stages définis dans les articles 18 et 19 du décret royal 973/2009, relatifs aux diplômes professionnels dans la marine marchande. Pour obtenir le titre professionnel de marin chargé de quart machine ou passerelle de la marine marchande, il faut « *avoir embarqué à bord de navires civils au moins 2 mois pour réaliser des services professionnels en tant que chargé de quart à la passerelle* ». Au vu de cette exigence, il a été proposé à ce personnel d'embarquer pour la période minimale prévue par la norme sans contrat de travail et, donc, avec le statut d'« étranger à l'équipage ». De cette façon, ni la CTM 2006 ni les conventions collectives en vigueur ne leur seraient applicables, et pourtant ils seraient enrôlés avec une assurance accidents et en échange d'une contrepartie économique.

En tant que spécialiste du droit du travail, ce cas paraît plus que gênant et nous pensons qu'il n'est pas nécessaire de se perdre en explications pour comprendre que malgré l'accord obtenu, le statut du travailleur ne dépend pas, dans le droit espagnol, du fait de disposer ou non d'un contrat de travail, quelle qu'en soit la dénomination, mais du fait que le sujet réponde aux conditions exposées dans l'article 1.1 du Statut des travailleurs. En d'autres termes, malgré les indications de la DGMM, suivant la proposition faite par l'association des armateurs espagnols, il s'avère que toute personne offrant des services librement et volontairement, dans un cadre subordonné, salarié et rémunéré, sera considérée comme un travailleur de plein droit. Par conséquent, et en dépit de cette proposition, ces sujets sont considérés comme des travailleurs et, s'ils effectuent des services à bord des navires concernés, ils obtiendront le statut juridique de marins ou de gens de mer de plein droit.

II – Aspects généraux sur la certification et l'inspection des conditions de vie et de travail prévue par la CTM 2006

Comme nous le savons, l'un des aspects fondamentaux ou le plus innovant introduit par la CTM 2006 est son système de certification ou de « labellisation » des conditions de vie et de travail dans le transport maritime, dont le contrôle a une portée universelle, peu importe que le pays ait ratifié ou non la Convention. Il s'agit du principe « d'interdiction de traitement plus favorable ». Ce système attribue tout d'abord à l'État du pavillon la compétence de certifier que les navires battant son pavillon respectent les prescriptions de la CTM 2006. Ainsi, cet État (ou un organisme reconnu ayant été habilité à réaliser les inspections) établira un *certificat de travail maritime*, confirmant que les conditions de travail et de vie sur le navire ont été contrôlées et qu'elles sont conformes aux dispositions de la législation nationale de l'État du pavillon à travers lesquelles s'applique la Convention. D'autre part, tout navire doit avoir obtenu une *déclaration de conformité du travail maritime*, jointe au certificat, contenant un résumé de la législation nationale sur la base d'une liste convenue de 14 points énumérés au Titre 5, annexe A5-III de la CTM 2006¹²,

¹² Âge minimum, certificat médical, qualifications des gens de mer, contrats d'engagement maritime, recours à un service de recrutement et de placement privé, durée du travail ou du repos, effectifs du navire, logement, installation de loisirs à bord, ali-

et définissant le plan de l'armateur pour garantir le respect des normes à bord du navire. En outre, les États du pavillon doivent instaurer une procédure permettant aux marins qui considèrent leurs droits du travail violés de déposer une plainte qui sera traitée à bord¹³.

La convention définit donc, en premier lieu, des obligations à la charge des États du pavillon, responsables de la certification des conditions de vie et de travail à bord. Un système complémentaire de contrôle est exercé par les États du port. Si, en principe, ceux-ci se limitent à vérifier que le navire étranger dispose bien de la documentation requise, la Convention les autorise néanmoins à conduire des inspections à bord, selon deux modalités. D'une part, l'État du port peut prendre l'initiative de conduire une inspection parce qu'il existe des doutes sérieux quant au respect de la réglementation du travail à bord ou parce qu'il a reçu une plainte de la part d'un marin, d'une organisation professionnelle, d'une association, d'un syndicat ou de toute autre personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris concernant la sécurité et la santé des gens de mer travaillant à bord. Dans ces cas-là, une inspection plus approfondie sera autorisée et pourra déboucher, dans une situation extrême, sur l'immobilisation du navire au port¹⁴.

D'autre part, l'État du port peut lancer une procédure d'inspection en cas de plainte déposée à terre par l'un des membres d'équipage (règle 5.2.2) auprès d'un fonctionnaire habilité¹⁵. Il apparaît donc clairement que la CTM 2006 établit un système garantissant une répartition des contrôles

mentation et service de table, santé, sécurité et prévention des accidents, soins médicaux à bord, procédures de traitement des plaintes à bord, paiement des salaires.

¹³ À ce sujet A. Charbonneau, G. Proutiere-maulion et P. Chauvette, « Les Conventions OIT sur le travail maritime de 2006 et 188 sur le travail à la pêche de 2007 » in Scritti in onore di Francesco Berlingieri n° spécial, *Il Diritto Marittimo*, 2010, pp. 337-360.

¹⁴ Pour en savoir plus, OIT : *Règles pour les fonctionnaires chargés par l'État du port de réaliser des inspections en vertu de la Convention sur le travail maritime*, 2006, Genève, Organisation Internationale du Travail, 2009.

¹⁵ À ce sujet, *in extenso*, 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*, 2007, pp. 173 et suivantes, et Actes des journées d'études marseillaises 2006 de l'Observatoire des droits des marins, pp. 127 et suivantes.

entre l'État du pavillon et l'État du port¹⁶ ou plutôt, qu'elle définit un système dans lequel l'État du pavillon n'exerce plus une autorité exclusive sur les aspects sociaux à bord des navires. L'autorité est partagée. Cela nous amène à analyser, comme nous l'avons mentionné plus haut, la situation de la réglementation espagnole actuelle à ce sujet, ainsi que les modifications prévues, au regard des travaux menés par la Commission Interministérielle citée plus haut.

A – La réglementation en vigueur concernant les compétences d'inspection et de certification de navires civils en Espagne

En ce qui concerne la réglementation en vigueur quant à l'inspection et au contrôle des navires civils en Espagne, il faut d'abord signaler qu'il s'agit d'un domaine de notre législation interne qui a connu de nombreuses modifications et réformes, dont certaines encore en cours, du fait de notre appartenance à l'Union Européenne. Ces derniers temps, en particulier, nous avons assisté, à l'adoption d'un grand nombre de normes, issues du paquet *Erika* III, visant à renforcer, entre autres, le système d'inspection et de contrôle des navires. De ce point de vue, il faut signaler qu'en ce qui concerne notre pays, la compétence pour contrôler et inspecter les navires étrangers incombe actuellement au Ministère des travaux publics (*Ministerio de Fomento*), qui exercera ces fonctions à travers la Direction Générale de la Marine Marchande (DGMM) et les *Capitanías Marítimas* (Capitaineries maritimes), en qualité d'Administration maritime périphérique¹⁷, d'après la procédure définie dans le Décret royal 1737/2010 du 23 décembre qui approuve le Règlement régulant les inspections de navires étrangers dans les ports espagnols¹⁸. Ceci dit, il faut remarquer que des institutions spécifiques exercent le contrôle et

l'inspection des navires civils battant pavillon espagnol. Ainsi, conformément aux dispositions du Décret royal 1837/2000 du 10 novembre, approuvant le Règlement d'inspection et de certification des navires civils¹⁹, seraient compétentes à la fois l'Administration maritime, à laquelle nous n'avons fait que très peu référence, ainsi que les organismes d'inspection et de contrôle des navires agréés conformément au Décret royal 877/2011 du 24 juin, relatif aux règles et normes communes aux organismes d'inspection et de contrôle des navires et aux activités correspondantes de l'Administration maritime²⁰ (en pratique, ce sera une société dite de classification, c'est-à-dire un agent privé)²¹. Et il faudrait ajouter, lorsqu'il s'agit de s'intéresser aux conditions de travail, le rôle joué par l'Inspection du Travail et de la Sécurité Sociale (conformément aux dispositions de la Loi 42/1997 de l'Inspection du Travail et de la Sécurité Sociale²²).

D'après ce que nous venons d'exposer, il faudrait donc distinguer une double modalité de contrôle et d'inspection des navires en fonction de leur nationalité. En effet, s'il s'agit d'un navire de nationalité espagnole les agents chargés de l'inspection seraient à la fois publics et privés ; et dans le cas des organismes publics, à la fois l'Administration maritime et celle du travail, ce qui pose la question de leur coopération. S'il s'agit de navires de nationalité étrangère, il semble que la compétence des vérifications et inspections correspondantes revienne exclusivement à l'Administration Maritime et, donc, au corps des inspecteurs maritimes dont le profil est plutôt centré sur la dimension technique de la navigation.

¹⁹ BOE n° 285 du 28 novembre 2000.

²⁰ BOE n° 151 du 25 juin 2011.

²¹ Il convient également de tenir compte des dispositions du Décret royal 799/2011 du 10 juin définissant les obligations qui incombent au Ministère de l'équipement en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution marine sur les navires espagnols (BOE n° 139 du 11 juin 2011).

²² Étant donné que son cadre de compétence s'étend selon l'article 4 section 1.2 « *aux véhicules et moyens de transport en général, sur lesquels s'effectue un travail, et incluant les navires de pêche et de la marine marchande, les avions et aéronefs civils, ainsi que les installations et exploitations auxiliaires ou complémentaires à terre pour le service de ceux-ci* ». En ce sens, il convient de noter que dans le Projet de Loi modifiant la Loi 42/1997 du 14 novembre, qui régit l'Inspection du travail et de la Sécurité Sociale, cette norme reste inchangée (BOCG du 24 juin 2011, Projets de Loi n° 133-1, réf. 121/000133).

¹⁶ En réalité le Titre 5 va plus loin qu'attribuer des compétences à l'État du pavillon et/ou à l'État du port dans la mesure où l'État qui fournit la main d'œuvre maritime, c'est-à-dire le pays où se trouve l'agence de recrutement des marins, pratique habituelle dans ce secteur, aura la compétence de veiller et de contrôler que ces agences, résidant sur son territoire, respectent certains aspects de la Convention.

¹⁷ Le Décret royal 30/2011 du 14 janvier, définissant la structure organisationnelle de base du Ministère de l'équipement (BOE n° 16 du 19 mars), détermine dans son article 9 les fonctions de la Direction Générale de la Marine Marchande (DGMM).

¹⁸ BOE n° 317 du 30 décembre 2010.

Ce constat mériterait toutefois d'être discuté. En effet, nous avons des doutes quant à l'interprétation exposée jusqu'ici, si nous prenons en compte la disposition du Décret royal 525/2002 du 14 juin qui traite du contrôle de l'application de l'Accord communautaire relatif à la durée du travail des gens de mer²³. En effet, cette norme, qui transpose dans notre droit les dispositions de la Directive 1999/95/CE du Parlement Européen et du Conseil, relative à la durée du travail des gens de mer à bord de navires faisant escale dans les ports de la Communauté et qui complète la Directive 1999/63/CE du 21 juin, relative à l'Accord sur durée du travail des gens de mer²⁴, établit que s'il revient bien à l'Administration Maritime de contrôler les dispositions du Décret royal en question, elle le fera « indépendamment » des compétences attribuées à l'Inspection du Travail et de la Sécurité Sociale à cet effet²⁵. En ce sens, la disposition que nous analysons indiquerait que l'objet du contrôle exercé par l'Administration maritime se limiterait à l'état de fatigue de l'équipage, à condition qu'il affecte la sécurité maritime. Mais au-delà de ce domaine, assez flou il faut bien le dire, il semble que l'inspection du travail doive disposer d'une marge d'intervention pour contrôler le respect de la durée du travail mentionnée dans notre droit interne.

Par conséquent, nous devons signaler que nous ne disposons jusqu'à présent que d'un seul fondement pour déterminer si l'inspection du travail, en tant qu'autorité administrative spécialisée en matière de contrôle des aspects sociaux, est compétente pour intervenir dans ce domaine ou si, au contraire, le contrôle et l'inspection sur les navires étrangers doivent revenir totalement à l'Autorité administrative maritime. Sous réserve d'approfondis-

²³ BOE n° 152 du 26 juin 2002.

²⁴ Modifié par la Directive 2009/13/CE.

²⁵ La Direction Générale du Travail (consultation du 23-06-89, rapport DGITSS 449/89) a signalé que l'Inspection du Travail ne dispose pas des compétences pour intervenir sur des navires battant pavillon étranger car « même si, dès leur entrée dans les eaux territoriales espagnoles, entrent en application des normes de base ou fondamentales de sécurité et d'hygiène exigibles pour des raisons de sécurité du navire ou dont la non application pourrait porter préjudice à des tiers, l'application de telles normes serait justifiée par des raisons d'ordre public et n'entrerait pas dans le cadre des relations entre travailleurs et employeurs ; l'intervention de l'autorité gouvernementale et non de celle du travail serait donc conseillée ».

sements éventuels²⁶, il apparaît que c'est l'administration maritime, à travers le corps des inspecteurs prévus à cet effet, qui devrait normalement réaliser ces contrôles. Ce que nous venons de voir ne signifie pas que l'inspection du travail soit totalement dépourvue de moyens d'intervention car, conformément aux dispositions de l'article 10 de la Loi de régulation de l'Inspection du Travail, elle devra offrir sa collaboration et son soutien aux Administrations publiques. En tenant compte de ce qui précède, et afin d'harmoniser la réglementation que nous venons d'exposer et d'éviter ainsi les contradictions pouvant apparaître à première vue, il convient maintenant de conclure en disant que l'inspection du travail doit collaborer sous forme d'assistance pertinente avec l'Administration maritime qui dispose seule de la compétence d'exercer le contrôle par l'État du port.

B – Propositions futures pour le système de certification et de contrôle des aspects sociaux contenus dans la CTM 2006

Suite à la section précédente, nous pouvons dire que les compétences de contrôle des navires étrangers incombent actuellement à l'inspection maritime, indépendamment d'une éventuelle collaboration avec l'inspection du travail prévue par les normes d'application. Malgré cela, et étant donné la prochaine entrée en vigueur de la CTM 2006, la Commission Interministérielle considère nécessaire de modifier le régime de certification et d'inspection des navires civils en Espagne en ce qui concerne les questions professionnelles. La proposition avancée, qui n'apparaît à ce jour dans aucune réglementation, est celle de procéder à une répartition des rôles entre trois organismes publics qui dépendent du Ministère de l'équipement et de celui de l'emploi. Nous faisons référence, d'une part, à l'Inspection Maritime qui serait chargée de vérifier et contrôler les aspects de la convention relatifs aux qualifications des marins et à l'équipage minimum. D'autre part, il s'agirait d'attribuer à l'Inspection du travail la vérification et le contrôle des questions relatives à l'âge minimum, aux contrats engagement, à l'utilisation de services de placement, à la durée maximale de travail ou minimale de repos, au logement et aux

²⁶ Consultez, entre autres, le travail réalisé par J. M. Díaz Rodríguez, Procès-verbaux, rapports et exigences de l'inspection du travail, Thèse, Universidad de La Laguna, 2002, [ftp://tesis.bbt.ull.es/ccssyhum/cs129.pdf](http://tesis.bbt.ull.es/ccssyhum/cs129.pdf).

services de bien-être à bord, à la sécurité et à la santé, aux procédures de plainte et au paiement des salaires. Enfin, l'*Instituto social de la Marina* (ISM – Institut Social de la Marine²⁷) serait chargé des points suivants : certificat médical, hygiène des logements et des équipements sanitaires, alimentation et service de table, et soins médicaux à bord.

Il apparaît donc évident que l'on essaie de dépasser la situation actuelle, en donnant plus de poids aux organismes spécialisés dans le domaine social, et en particulier à l'inspection du travail. Si tel est le cas, on ne sait pour l'instant que très peu de choses sur la manière dont on prétend coordonner les activités d'inspection des uns et des autres, mais surtout, il existe des doutes plus que sérieux quant au rôle que doivent assumer les Communautés Autonomes dans ce domaine. Et ce, parce que, conformément au système de compétences existant dans un État régional composé de communautés autonomes comme l'Espagne, les aspects mentionnés dans la CTM 2006 se réfèrent soit au travail, soit à la sécurité sociale. Ainsi donc, s'il est vrai que la législation de base (article 149.1.7 et 149.1.17) incombe exclusivement à l'État, il n'en est pas moins vrai que son exécution revient aux communautés autonomes, conformément aux dispositions de la constitution espagnole.

Conclusion

La hâte dont a fait preuve l'Espagne pour ratifier la CTM 2006 contraste clairement avec le manque de travaux mis en œuvre pour son application dans notre pays. Ainsi, indépendamment du fait que cet instrument international ait été ratifié et formellement intégré à notre ordre juridique, il n'existe pour le moment aucune norme juridique qui adapte notre législation interne à son contenu. D'autre part, les interventions « informelles » ou même « extra-officielles »

menées par la Direction Générale de la Marine Marchande, et que nous avons décrites tout au long de ce travail, peuvent être qualifiées, en de nombreux points, d'abusives et intéressées. Et ce, parce que le travail que doivent réaliser, conformément à la CTM 2006, les partenaires sociaux au niveau de l'intégration de son contenu laisse plutôt à désirer, dans la mesure où c'est l'association des armateurs espagnols qui est au cœur de l'action. En guise de conclusion générale, nous ne pouvons avoir pour l'instant qu'une vision assez négative et décevante du processus d'application de cette Convention Internationale dans notre pays, bien que notre caractère optimiste nous laisse espérer une évolution de la situation dans un futur proche.

²⁷ L'Institut Social de la Marine est un organisme de droit public, à la personnalité juridique propre, qui intervient dans le cadre national sous la direction et la tutelle du Ministère de l'Emploi et de la Sécurité Sociale. L'ISM dispose des compétences suivantes : la gestion, l'administration et la reconnaissance du droit aux prestations du Régime Spécial de la Sécurité Sociale des Professionnels de la Mer. En collaboration avec la Trésorerie Générale, il assure le suivi de l'inscription des entreprises, de l'affiliation, des arrêts et reprises de travail des employés, ainsi que la perception et le contrôle des cotisations. Il offre une assistance sanitaire aux professionnels de la mer et aux personnes à leur charge sur le territoire national.