

Certification sociale du navire et plaintes à terre des gens de mer. Incorporation de la Convention du Travail maritime de l'OIT de 2006 en droit français.

Le décret n° 2014-1428 du 1er décembre 2014 portant modification du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution (JORF n°279 du 3 décembre 2014), pour l'application de l'article 22 de la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable.

La convention du travail maritime, adoptée en 2006 par l'Organisation internationale du travail (OIT), prévoit que les navires jaugeant 500 ou plus et effectuant des voyages internationaux doivent être dotés d'un certificat de travail maritime accompagné d'une déclaration de conformité du travail maritime, propres à chaque navire et délivrés à l'issue d'une visite obligatoire du navire par l'Etat du pavillon. Le présent décret précise la définition des diverses notions utilisées pour la certification sociale, fixe les procédures de visite ainsi que les modalités de conservation des documents et les conditions pour y accéder. Il procède également à la modification des procédures de plainte à terre et apporte des corrections techniques à la réglementation existante, notamment en matière de sécurité des conteneurs, et de conditions de suspension et de retrait des titres de sécurité.

Ce décret porte sur deux innovations majeures de la convention du travail maritime, la certification sociale et la procédure de plainte à terre des gens de mer, qui complète dans l'Etat du port, la procédure de plainte à bord relevant de l'armement et de l'Etat du pavillon.

La certification sociale du navire est définie comme la procédure ayant pour objet de délivrer la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime, de contrôler les engagements pris par l'armateur dans la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime et de viser cette partie II, puis de délivrer, de viser et de renouveler le certificat de travail maritime, en application de la norme A5. 1.3 de la convention du travail maritime du 23 février 2006 de l'OIT (art. 2). Le capitaine est tenu de conserver à bord le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, délivrés, visés ou renouvelés dans les conditions prévues au III de l'article 3-1. Il affiche à bord une copie de ces documents (art. 9). Le décret précise la procédure de visa de la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime, la procédure de délivrance et de renouvellement du certificat de travail maritime (art. 18), ainsi que les voies de recours (art. 23).

Le chapitre IV du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution concerne l'inspection des navires battant pavillon d'un Etat étranger dans un port français. Un navire battant pavillon d'un Etat non signataire d'une convention internationale pertinente ne peut bénéficier d'un traitement plus favorable que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un Etat partie à cette convention (art. 40, décret n° 80-810). La section 2 concerne l'inspection des navires étrangers au titre du contrôle des navires par l'Etat du port. L'inspection initiale du navire est étendue au certificat du travail maritime ainsi qu'aux conditions d'emploi, de travail et de vie à bord (art. 27). En application de la convention du travail maritime, il est procédé à une inspection plus détaillée en vue de vérifier les conditions d'emploi, de travail et de vie à bord des navires, dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer (art. 28).

Une éventuelle décision d'immobilisation ou de l'arrêt de l'opération, prise par l'inspecteur, est immédiatement notifiée au capitaine du navire, à la capitainerie, à l'administration de l'Etat du pavillon ou de son représentant et, le cas échéant, à l'organisme agréé par l'Etat du pavillon. Le capitaine est informé du droit au recours prévu par l'article 41-12 du décret n° 84-810. Dorénavant, « Les organisations représentatives au niveau national des armateurs et des gens de mer sont tenues informées sans délai des décisions dont les motifs sont en relation avec les intérêts qu'elles défendent » (art. 29).

La section 4 du décret de 1984 s'intitule sobrement « Dispositions de procédure » ; cet intitulé trop discret n'est pas modifié. L'article 41-11 prévoit que « *Tout marin embarqué, toute personne ou organisme dépourvu d'intérêt commercial ayant intérêt à la sécurité du navire peut adresser une réclamation motivée au chef du centre de sécurité des navires. Les décisions de rejet sont motivées. Le chef de centre de sécurité des navires veille à garantir la confidentialité des réclamations.* » Le décret du 1^{er} décembre 2014, en application de la convention OIT de 2006 sur le travail maritime précise que « *Le chef de centre de sécurité des navires informe ou fait informer l'administration de l'Etat du pavillon des réclamations et des suites qui leur ont été données et, le cas échéant, transmet ou fait transmettre une copie de ces informations au directeur général du Bureau international du travail. Il tient les organisations représentatives au niveau national des armateurs et des gens de mer informées des réclamations.* ».

L'arrêté du 1^{er} décembre 2014 met en conformité avec la Directive 2013/38/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 août 2013 l'arrêté ministériel du 23 novembre 1987. La Directive 2013/38/UE intègre la Convention du travail maritime de l'OIT dans le port state control, en modifiant la directive 2009/16/CE. Les divisions 150 et 151 sont modifiées, ainsi que la division 120, afin d'intégrer la notification de certaines informations aux organisations représentatives des gens de mer et des armateurs.

Il convient aussi de faire place aux inspecteurs ITF, de permettre l'intervention des inspecteurs du travail en tant qu'experts auprès des inspecteurs du Mémorandum de Paris. En pratique, ce sont les foyers d'accueil des marins, les Seamen's clubs qui reçoivent les doléances des gens de mer lors de leur visite à bord ou des visites à terre des marins dans les foyers, lorsque cela est possible. Ces doléances ne sont pas d'abord des plaintes formelles, mais la fonction d'alerte des Seamen's clubs doit être prise en compte dans la circulation des informations.

Le vendredi 5 décembre 2014, est arrivé à Saint Nazaire le navire MV Olga, battant pavillon libérien. Certains marins étaient à bord depuis 17 mois à la suite de contrats à durée déterminée renouvelés constamment. En dépit de leurs demandes, rien n'avait été prévu pour la relève de l'équipage et leur rapatriement. Il a fallu une menace de grève des gens de mer, pour que relève et rapatriement soient mis en œuvre. Il semble que le centre de sécurité des navires n'ait pas perçu qu'il y avait là une grave irrégularité vis-à-vis des dispositions de la convention du travail maritime ; une menace d'immobilisation administrative du navire aurait certainement eu le même effet que la menace de grève.

Patrick Chaumette

Bibliographie sommaire :

MARIN M. & et CHARBONNEAU A. (2007), « La Convention du travail maritime : traitement à terre des plaintes déposées par les gens de mer », *Annuaire de Droit maritime et Océanique*, université de Nantes, t. XXV, pp. 173-208.

CHAUMETTE P. (2013), « La ratification et la transposition de la Convention OIT du travail maritime (MLC 2006). 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, Titre II Chap. III », *Droit social* 2013, n° 11, pp. 915-924.

MANDIN Fr. (2014) ; « Le statut du capitaine et la convention du travail maritime », *AFCAN Informations*, n° 103, octobre 2014, pp. 6-13.

Ouvrages

FOTINOPOULOU-BASURKO O. (2006), *Aspectos generales del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo*, Gobierno vasco, Departamento de Transportes y Obras públicas, Vitoria-Gasteiz.

M. Mc CONNELL, D. DEVLIN & Cl. DOUMBIA-HENRY (2011), *The Maritime Labour Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, 2011

CHARBONNEAU A., dir. (2013), *La mise en œuvre de la Convention du travail maritime de l'OIT : Espoirs et Défis*, Rev. de Droit Comparé du Travail et de la Sécurité Sociale, COMPTRASEC, Bordeaux 2013/2 et English Electronic Edition 2013/3. <http://comptrasec.u-bordeaux.fr/revue-de-droit-compare-du-travail-et-de-la-securite-sociale>