



**HAL**  
open science

## La certification sociale à bord des navires de commerce, une garantie pour les droits des marins?

Emmanuel Cornée, Awa Sam - Lefebvre

### ► To cite this version:

Emmanuel Cornée, Awa Sam - Lefebvre. La certification sociale à bord des navires de commerce, une garantie pour les droits des marins?. *Seafarers: an international labour market in perspective*, Editorial Gomylex, pp.203-216, 2016, 978-84-15176-67-1. hal-01470342

**HAL Id: hal-01470342**

**<https://hal.science/hal-01470342>**

Submitted on 17 Feb 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright



## CHAPTER 7

# La certification sociale à bord des navires de commerce, une garantie pour les droits des marins?

**Emmanuel CORNÉE**




Professeur en sécurité et sûreté maritimes,  
C1NM, Administrateur des affaires maritimes,  
Ecole Nationale Supérieure Maritime

**Awa Sam LEFEBVRE**

Docteure en droit,  
chercheuse chargée d'enseignements en sécurité et sûreté  
maritimes, Ecole Nationale Supérieure Maritime,  
Membre du CDMO, Université de Nantes

**Abstract:** *The effective character of the adopted work standards challenges each society which wishes to give a direction and life to legal requirements on which it took positions. In the scheme of an effective application, Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) integrated in its provisions the principle of the social certification of the ships whose finality is to be a tool facilitating the measurement of its effectiveness while making it possible to reduce the existing differences between the flags and ship-owners having good practices and all the others. Under this angle, certification brings more rationality and harshness to the ship-owners practices and is thus presented in the form of a innovating device for the respect of the seafarers' rights. This major achievement for the seafarers' rights should not occult the reality of some ship-owners practices being very reprehensive. The competitive environment in which fits maritime work does not make everything justifiable. These repetitive practices point out the need for a continuous improvement of any international requirement of certification whose finality is to enforce the legal protections created to the seafarers's benefit.*

**Résumé:** *Le caractère effectif des normes de travail adoptées défie chaque société, souhaitant donner une direction et de la vie aux exigences juridiques instituées. En vue d'une application effective, la convention du travail maritime de 2006 (CTM, 2006) a intégré dans ses dispositions le principe de la certification sociale des navires dont la finalité est d'être un outil pour faciliter la mesure de son efficacité, tout en permettant de réduire les différences existantes entre les pavillons et les armateurs ayant de bonnes pratiques, et tous les autres. Sous cet angle, la certification apporte plus de rationalité et d'exigences dans les pratiques des armateurs et se présente*



EMMANUEL CORNÉE & AWA SAM LEFEBVRE

*donc sous la forme d'un dispositif innovant pour le respect des droits des gens de mer. Cette innovation majeure pour les droits des gens de mer ne doit pas occulter la réalité de certaines pratiques répréhensibles d'armateurs. L'environnement concurrentiel dans lequel intervient le travail maritime ne rend pas tout justifiable. Ces pratiques répétées soulignent la nécessité d'une amélioration continue de toute exigence de certification internationale dont la finalité est de faire respecter les protections juridiques créées au profit des gens de mer.*

La question sociale est au cœur des préoccupations de toutes les sociétés modernes. Mais plus qu'ailleurs, le secteur maritime porte une attention toute particulière au respect des droits des marins, du fait de plusieurs facteurs liés tels l'hostilité du milieu, l'Histoire, la forte concurrence internationale mais également la spécificité des règles techniques et juridiques applicables. Par son caractère universel et contraignant, la Convention sur le travail maritime (Maritime Labour Convention 2006) se présente comme un socle de qualité des droits des travailleurs de la mer<sup>1</sup>. Elle impose le respect de normes minimales applicables à bord des navires, notamment en matière de conditions d'emploi, de santé, de sécurité au travail, d'hygiène et de bien-être. L'importance d'une telle démarche pose naturellement la question de la mise en œuvre de la norme internationale, à l'heure où les premiers commentaires formulés par un des organes de contrôle de l'OIT sur la mise en oeuvre effective de la MLC sont consignés et publiés dans un rapport<sup>2</sup>. C'est dire que, même si elle n'appartient pas la définition de la règle de droit<sup>3</sup>, le caractère effectif des normes du travail adoptées se pose à toute société qui souhaite donner un sens et de la vie à des dispositions légales sur lesquelles elle a pris des positions. Dans le schéma d'une application effective, la MLC a intégré dans ses dispositions le principe de la certification sociale des navires dont la finalité est d'être un outil facilitant la mesure de son effectivité tout en permettant de réduire les écarts existants entre les pavillons et armateurs ayant de bonnes pratiques et tous les autres.

---

1) CHAUMETTE P. (2015), «L'impact du droit européen sur le droit social des gens de mer», *Neptunus, revue électronique*, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 21, 2015/1; 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 ; CHARBONNEAU A. (2013), «La mise en oeuvre 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; CHARBONNEAU A. & CHAUMETTE P. (2010), «The ILO Maritime Labour Convention 2006 (MLC, 2006): An example of innovative normative consolidation in a globalized sector», *European Labour Law Journal*, Intersentia, Vol. 1, n° 3, pp. 332-345 ; CHARBONNEAU A.(2009), *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, Aix-en-Provence, coll. Berthold GOLDMAN, pp. 177-191 ; LEFRANCOIS A.(2011), *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 Transport, 2011; DOUMBIA-HENRY C. (2004), «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*, OIT, Genève, p. 320 ; MARIE M. & CHARBONNEAU A. (2008), «Une convention innovante pour le travail maritime? les apports de la Convention du travail maritime (CTM) 2006», *Neptunus, revue électronique*, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol.14, p.1.

2) La Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations de l'OIT (CEACR) est un organe de contrôle de l'OIT sur la mise en œuvre effective de la MLC. Elle vient de rendre son rapport basé sur un certain nombre de rapports émanant de pays membres de l'OIT et ayant ratifié la MLC.

3) CARBONNIER J. (2014), *Flexible droit, Pour une sociologie du droit sans rigueur*, LGDJ Lextenso éditions, 493 pages, p. 136.

Désormais, la réglementation internationale se positionne en garante des conditions de travail par une amorce significative des contrôles sur la conformité réelle de ces dernières avec le vécu des marins. Sous cet angle, la certification apporte plus de rationalité et de rigueur aux pratiques armatoriales et se présente ainsi comme un dispositif innovant pour le respect des droits des marins (I). Cette avancée majeure pour les droits des marins ne doit pas, pour autant, faire occulter la réalité de certaines pratiques armatoriales très critiquables et non justifiables par l'environnement très concurrentiel dans lequel s'inscrit le travail maritime. La persistance de ces pratiques nous rappelle la nécessité d'une amélioration continue de tout dispositif international de certification dont la finalité est de faire respecter les protections juridiques créées au profit des marins (II).

## 1. La certification, un dispositif innovant pour le respect des droits des marins

Historiquement, la certification est née des besoins d'une industrie en quête de dispositifs de qualité lui permettant de donner l'assurance écrite qu'une organisation, un processus, un service, un produit ou des compétences professionnelles sont conformes à des exigences spécifiées dans un référentiel<sup>4</sup>.

En soi, la certification n'est pas une innovation dans le secteur maritime. Dès le XIX<sup>ème</sup> siècle, les navires faisaient déjà l'objet de certification technique afin de répondre au principe de navigabilité<sup>5</sup>, imposé par les réglementations nationales et internationales.

Dans ses principes, la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) impose l'émission d'un document, le certificat, par une entité agréée et indépendante selon une procédure établie. Le document ainsi produit, le certificat, atteste de la conformité à une norme connue. Par la suite, le travail d'évaluation de la conformité qui peut être simplement une étude documentaire, est complété pour les certificats statutaires de navires par une visite d'inspection à bord du navire de manière à confronter la réalité technique aux indications portées sur le certificat.

L'idée de certifier les compétences des marins, en charge de la conduite, de l'exploitation et de la maintenance des navires a vu le jour à la fin des années 1960,

---

4) Définition classique de la certification tirée du site internet de l'Association Française de Normalisation (AFNOR). Voir [www.afnor.fr](http://www.afnor.fr)

5) Sur la perception du principe de navigabilité du navire se référer à LALLEMENT C. (2004), *La navigabilité*, Thèse de droit, Université de Nantes, Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO); *Droit Maritime Français* 1963, n° 242, p. 246 obs. BONASSIES (P.).

par une résolution de l'OMCI devenue l'OMI, qui servira de prémisses à la Convention sur les normes de formations des gens de mer adoptée en 1978 (Standard of training certification and watchkeeping convention), plus connu sous le sigle Convention STCW. Concrètement, l'Etat par la délivrance de brevets au marin, Certificate of competency en anglais (CoC) atteste que ce dernier a suivi une formation sanctionnée par un diplôme à laquelle s'ajoute la réalité de la pratique du métier de marin (le temps d'expérience professionnelle embarqué). Toutefois, le progrès social de l'application de ces normes se voit mis à mal par l'ultra libéralisme qui régit dans le secteur d'activité du commerce maritime et l'effectivité des normes sociales se confrontent à la difficulté d'un contrôle efficace au regard de la disparité des ratifications par les Etats. Ainsi, par le passé, nombre de certificats STCW furent établis de manière douteuse<sup>6</sup>. L'idée de certifier les navires sur le plan social émerge à la suite de l'application du Code ISM<sup>7</sup> qui traite de la sécurité des navires lors de leur exploitation et, de la protection de l'environnement marin. Le document de conformité des compagnies au Code ISM et des certificats de gestion de la sécurité des navires constituent essentiellement des normes d'organisation de la «compagnie»<sup>8</sup> et de leurs navires.

Ce schéma de la certification est partiellement reproduit, dans son principe, par l'Organisation Internationale du Travail dans la MLC dont l'innovation réside en une implication très forte de l'armateur dans l'établissement de la déclaration de conformité, la DMLC, 2<sup>ème</sup> partie. Cette démarche promeut la reponsabilisation de l'Etat du pavillon et de l'armateur, premiers acteurs dans la mise en oeuvre des normes au travers d'un label institutionnel qu'est la certification (A). Le franchissement de cette première étape permettra au marin d'être plus au fait de ses intérêts et de pouvoir les défendre (B)

### **A. Un label institutionnel de qualité qui responsabilise Etat du pavillon et armateur<sup>9</sup>**

L'adoption d'une règle est toujours une tâche ardue. Elle suppose la prise en compte

---

6) Malheureusement, l'OMI fait face depuis quelques années au développement inquiétant de pratiques illicites liées à la fraude de brevets d'aptitude, de visas, à la modification de renseignements relatifs à l'expérience dans le livret des marins. Voir Document de travail du Sous-comité de formation et de veille de l'OMI, *notification de brevets frauduleux*, STCW 41/4/add 1 en date du 3 juillet 2009; STW 41/4/add en date du 15 juillet 2009 sur la question.

7) Code ISM: Code international pour la gestion de la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution tel qu'adopté par l'OMI le 4 novembre 1993 par la résolution A.741 (18), amendée.

8) Définition de compagnie par le code ISM: «1.1.2. «Compagnie» désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquiesce des tâches et des obligations imposées par le Code.».

9) L'armement, c'est d'abord la collectivité des armateurs avant d'être l'opération qui consiste à équiper

de plusieurs paramètres et intérêts parfois divergents. Ce constat est très perceptible surtout dans le domaine du travail où le renforcement des droits des travailleurs va souvent avec la mise en place d'obligations annexes ou supplémentaires à la charge de l'armateur ou de l'employeur.

A cette difficulté première s'ajoute une autre et pas des moindres liée au cadre international où l'adoption de règles cohérentes et universelles s'avère difficile en raison «des antagonismes inhérents au secteur maritime dont il a fallu tenir compte, en définissant une norme contraignante mais souple adaptable à la diversité des niveaux de développement en présence dans le monde actuel»<sup>10</sup>.

Aussi, la convention MLC met à la charge de l'Etat du pavillon<sup>11</sup>, garant des engagements internationaux applicables par «ses nationaux» la délivrance d'un certificat maritime auquel est annexé une déclaration de conformité au travail maritime remplie par l'armateur par laquelle il atteste du respect de la réglementation nationale<sup>12</sup> mettant en œuvre les 14 points concernés par la certification. Concrètement, tout navire soumis au respect de la convention MLC doit détenir:

1° Un certificat de travail maritime, délivré à l'issue d'une inspection du navire par l'autorité compétente<sup>13</sup> ou par un organisme reconnu dûment qualifié<sup>14</sup>.

---

un navire et désigner enfin l'ensemble des opérations qui réalisent les différentes modalités d'exploitation des navires. Se référer à NDENDE M. (2014), «Généralités sur l'armement maritime et ses structures juridiques», in *Droits maritimes*, J.P. BEURIER dir., collection Dalloz action, éditions Dalloz, Paris, p. 331; CHAUMETTE P. (2014), «L'armateur communautaire, bénéficiaire de la liberté de prestation de services», *Neptunus, e.revue* Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 20, 2014/3; CORBIER I. (1999), *La notion juridique d'armateur*, Presses universitaires de France, PUF, Paris, 1999, p 1.

10) MARIE M. & CHARBONNEAU A.(2008), «Une convention innovante pour le travail maritime? Les apports de la Convention du travail maritime (CTM) 2006», op, cit.p.1

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

12) Par réglementation nationale, nous entendons réglementation de l'Etat du pavillon. C'est elle qui sert de référence pour la certification sociale des navires.

13) En France, cette tâche revient au Chef du centre de sécurité des navires conformément à l'instruction en date du 17 juin 2015 portant sur le processus de certification sociale des navires. Le chef de centre de sécurité des navires établit le certificat de travail, vise ou refuse de viser le rapport de visite du navire, le certificat de conformité ou le certificat de travail.

14) Le dispositif français de certification (Instruction en date du 17 juin 2015) prévoit que «lorsqu'une visite est nécessaire et doit être réalisée à l'étranger dans une zone fortement déconseillée par le ministre des affaires étrangères, le ministre chargé de la mer peut déléguer à une société de classification habilitée le pouvoir de délivrer au nom de l'Etat le certificat de travail maritime provisoire. Cette délégation prend la forme d'une décision administrative signée par le ministre chargé de la mer ou son représentant». Cette disposition bienheureuse apporte une solution aux navires se trouvant par exemple dans des zones de conflits.

## VII. La certification sociale à bord des navires de commerce, une garantie ....

2° Une déclaration de conformité du travail maritime (DCTM), annexée au certificat de travail maritime et qui se compose de deux parties:

- la DCTM I, établie par l'Etat du pavillon, et qui synthétise pour chacun des quatorze points la réglementation nationale applicable à bord du navire ;
- la DCTM II, établie par l'armateur, et qui détaille pour chacun de ces quatorze points, les mesures mises en oeuvre à bord afin d'assurer le respect continu de la réglementation. Par cette déclaration, l'armateur confirme le respect de pratiques et d'organisation considérées comme légitimes et obligatoires par l'Administration maritime dont il relève.

L'importance et le rôle de la déclaration de conformité ont été rappelés par la commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations de l'OIT (CEACR) dans son rapport de 2015. La commission a constaté en particulier que, souvent, la partie I de la DCTM nationale ne contient qu'une liste de titres d'instruments législatifs nationaux ou de mesures d'application ou des références à ces instruments et mesures, parfois des références incorrectes, avec très peu ou pas d'informations.

Au risque d'aboutir à un système lourd et très lacunaire, un effort de documentation cohérente et pertinente est naturellement à faire dans ce sens par les Etats du pavillon.

En France, la certification sociale des navires est cadrée par une instruction de la Direction des affaires maritimes du Ministère chargé de la mer datée du 17 juin 2015 qui en décrit le processus conformément à la convention MLC, aux directives européennes et à la législation française. Une lecture attentive de cette instruction renseigne sur les différents types de certificats (provisoire ou initial), leurs conditions de délivrance, les services étatiques compétents ainsi que l'articulation administrative lors du processus, le management des ressources et la maîtrise des enregistrements et de la documentation. La Direction des affaires maritimes, autorité nationale compétente pour la mise en oeuvre de la Convention MLC s'appuie sur ses services centraux, notamment dans la détermination des dispositions à faire appliquer, et sur les chefs de Centres de Sécurité des Navires pour la réalisation des inspections et la délivrance des certificats. Parceque le certificat de travail garantit au moment de sa délivrance le respect par l'armateur de la réglementation à un instant donné, il est prévu des inspections entre la seconde et la troisième année de validité des certificats MLC afin de maintenir à niveau les pratiques «certifiées». Toutefois, il n'est pas anodin de relever que la certification sociale, au regard la diversité des Etats de pavillon, n'est possible et réalisable qu'à la condition de l'existence d'une administration maritime forte, organisée et capable de mettre en musique des engagements pris au niveau international. Si en Europe, la question est plus ou moins réglée grâce une intégration juridique significative largement portée par des mécanismes communautaires assurant une bonne pratique législative au travers des directives et règlements, il n'en est pas toujours de même dans le reste du



monde<sup>15</sup>. Dans ce contexte, le marin reste le meilleur défenseur de ses intérêts.

## **B. Le marin, meilleur défenseur de ses intérêts grâce à une meilleure régulation des pratiques sociales**

L'homme est au cœur de l'expédition maritime. Les navires sont construits par des hommes et sont conduits, exploités et maintenus par des hommes. Ce sont eux qui, sous forme d'équipage, partent en mer avec pour première préoccupation la préservation de la vie humaine durant toute l'expédition. Toute la technologie employée à bord nécessite donc, pour son efficacité, un personnel qualifié mais également serein dans ses conditions d'emploi, de travail et de vie à bord. Le cadre particulier de travail et de vie que constitue le navire place les marins dans un environnement très différencié d'une entreprise classique terrestre.

Inéluctablement, la relation de subordination établie entre les marins, salariés de l'armateur et le capitaine, représentant à bord de l'armateur revêt un caractère extrêmement marqué et les situations d'abus de pouvoir, voire d'esclavagisme se produisent facilement en mer. De fait, plus encore que pour les salariés terrestres, la relation contractuelle entre armateur et marins doit être établie de manière rigoureuse et contrôlée. Le contrat d'engagement maritime, objet du Titre II de la convention MLC 2006 permet de définir le périmètre de la prestation de travail en instaurant un cadre professionnel acceptable pour toutes les parties.

Au travers des quatorze (14) points couverts par la certification (âge minimum, certificat médical, qualification des gens de mer, contrats d'engagement maritime, recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé, durée du travail et du repos, effectifs du navire, logement, installations de loisirs à bord, alimentation et service de table, santé et sécurité et prévention des accidents, soins médicaux à bord, procédures de plainte à bord, paiement des salaires), le marin et les gens de mer embarqués à bord de navires de commerce voient leurs droits renforcés à bien des égards.

Les pratiques sociales des armateurs, selon la MLC, sont régulées de plusieurs manières. L'une des premières obligations de l'armateur est de proposer un contrat d'engagement maritime écrit<sup>16</sup> au marin. Le contrat doit intégrer un certain nombre de dispositions obligatoires (nom, prénom du travailleur, sa fonction, son âge, sa

---

15) Sur cette question lire CHARBONNEAU (A.), *La mise en oeuvre de la Convention du travail maritime de l'OIT: Espoirs et Défis*, op cit.

16) Cette obligation est reprise dans la réglementation française et plus précisément dans l'article L5542-3 du Code des transports de 2010. Cet article précise également les mentions obligatoires du contrat d'engagement maritime, en sus de celles imposées par le Code du travail français.

rémunération...). Il est signé par l'employeur<sup>17</sup> et le salarié maritime, qui en conserve une copie originale.

Le travail, selon ce contrat, s'effectue à bord d'un navire qui dispose d'un certificat de conformité à la Convention sur le travail maritime et dont l'armateur a fait l'objet d'un audit de conformité sociale dont les domaines sont clairement spécifiés.

Il n'est pas inutile de relever que le contrat de travail est une des premières grilles de lecture d'un juge saisi d'un contentieux entre le marin et son employeur. Son contenu doit être suffisamment précis afin de définir l'exercice d'un travail décent dont l'équilibre doit se trouver entre la liberté contractuelle et l'ordre public de protection du marin. Ce n'est qu'à cette condition que le marin pourra se saisir des différents instruments mis à sa disposition par la convention MLC (procédure de plainte à bord ou à terre, exercice droit de retrait...) pour défendre ses intérêts. Désormais, les normes de recrutement des marins sont également indirectement améliorées par la norme internationale. Avant l'entrée en vigueur de la MLC, une société d'armement, pour ne pas donner suite aux revendications du marin impayé, pouvait se retrancher derrière la mauvaise foi de la société de placement du marin qui, bien que désintéressée par ses soins, n'a pas rémunéré pour autant le marin. Aujourd'hui, l'armateur répond des manquements de la société de placement grâce à qui, le marin est au service du bord: c'est une grande avancée au regard des diverses situations de détresse observées et recueillies par les associations de défense des intérêts des marins.

Dans une dynamique similaire de préservation et d'amélioration de l'environnement de travail, la MLC met un point saillant à la négociation collective au sein des entreprises maritimes. Régulièrement organisées, les concertations sociales, encore appelée «safety meetings» sont prévues par la norme A4.3, 2.d) de la Convention. Elles imposent des échanges sur les conditions de travail et de sécurité à bord et constituent ainsi l'amorce du dialogue social et la prise en compte des impératifs de toutes les parties. Il reste que la culture de la négociation collective, si elle est relativement bien établie dans les pays riches a besoin d'être confortée dans d'autres populations.

S'agissant de la procédure de plainte, elle fait l'objet de la règle 5.1.5 de la MLC et constitue l'un des domaines du contrôle par l'Etat du Port. Elle permet au marin de pouvoir exprimer et solutionner des situations d'abus. Ceci présente une réelle nouveauté pour nombre de navires, alors qu'en France elle existait déjà. L'ancien système français de plainte de l'équipage nécessitait une démarche collective et

---

17) L'employeur peut être l'armateur ou bien une société de placement qui recrute le marin et le met à disposition de l'armateur.

écrite auprès de l'administration maritime. Avec la MLC, la procédure de plainte est désormais plus fluide et mieux protégée, avec l'obligation d'existence à bord d'une procédure identifiée et portée à la connaissance de tous les gens de mer, la possibilité de se faire accompagner ou de se faire représenter. C'est dire que le principe de réalité nous interpelle encore une fois sur les effets pervers de la mondialisation et sur la nécessité d'une amélioration continue de la certification sociale.

## 2. La certification, un dispositif à parfaire dans un marché du travail très ouvert

Par essence internationale, l'activité maritime s'est beaucoup développée et enrichie avec le libéralisme des affaires. Le droit international de la mer en consacrant le principe de la libre immatriculation n'est pas parvenu à imposer des sanctions quant aux abus de la complaisance. Malheureusement, les conditions de vie et de travail à bord des navires ont servi de variable d'ajustement lors de crises économiques ou tout simplement lorsqu'une société est en recherche de forts profits avec peu de dépenses de fonctionnement.

Aussi la certification n'a de véritable sens et n'est crédible que lorsqu'elle fait l'objet de contrôle par un organisme extérieur au processus de certification. Dans notre schéma, cet organisme est représenté par l'Etat du port qui va s'assurer de sa réalité.

Par la force des choses, le contrôle par l'Etat du port va être un relai à l'action de l'Etat du pavillon afin de maintenir à niveau les normes certifiées initialement et lutter efficacement contre la persistance des navires sous normes (A). Très vieille institution, les principes du PSC étaient déjà prévus dans la première Convention SOLAS de 1914 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer<sup>18</sup>.

Dans ce dispositif, l'élément humain reste une question centrale avec la problématique de la formation des agents étatiques en charge du contrôle (B).

---

18) L'article 61 de la SOLAS de 1914 prévoit que «*tout navire, muni du certificat de sécurité délivré par les fonctionnaires de l'Etat contractant dont il relève, est soumis, dans les ports des autres Etats contractants, au contrôle des fonctionnaires dûment commissionnés par les gouvernements, dans la mesure où ce contrôle a pour objet de s'assurer qu'il existe à bord un certificat de sécurité valable et, si cela est nécessaire, que les conditions de navigabilité sont remplies en principe conformément aux mentions dudit certificat, c'est-à-dire de telle manière que le navire puisse prendre la mer sans danger pour l'équipage et pour les passagers*»

### A. La persistance des navires sous normes

L'introduction de la certification par l'OIT est une avancée remarquable pour la facilitation du contrôle, notamment par l'Etat du port. Les 14 points soumis à certification sociale par la convention MLC forment le fondement du système d'inspection. Ce sont eux que les autorités de l'État du port peuvent contrôler pour en vérifier la conformité avec la MLC.

De manière générale, tout certificat qualifié d'international est probant et est reconnu de manière universelle dans tous les Etats. Un navire muni de ses certificats ne doit pas, en principe, faire l'objet de contrôles approfondis. Les autorités du port d'escale doivent faire, a priori, confiance aux mentions du certificat, sauf preuve du contraire: certificat jugé invalide ou frauduleux, ou bien si l'état du navire n'est visiblement pas en conformité avec les déclarations. Il convient de noter tout de même, qu'au moment de veiller au respect de la Convention du travail maritime, les autorités portuaires doivent s'assurer que les navires battant le pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la MLC ne soient pas avantagés par rapport à ceux sous pavillon d'États l'ayant ratifiée. Il s'agit de la clause dite du traitement pas plus favorable, portée dans divers instruments juridiques.

Au titre de la MLC, les premiers contrôles par l'Etat du port ont été diligentés dans le cadre du Mémorandum de Paris (MoU *pour Memorandum of Understanding selon la grammaire anglaise de Paris*) ainsi que dans le Tokyo MoU en 2014. Des résultats, il ressort un certain nombre de déficiences dont les points saillants portaient entre autres, sur l'existence et les irrégularités des contrats de travail à bord et la persistance de salaires impayés, des dispositions lacunaires dans la convention collective dans laquelle manquait la grille de salaire ou le nom du navire. En outre, il a été relevé que les marins ne disposaient pas d'argent, pas de dentifrice et que l'accès à des soins médicaux à terre avait été refusé de manière récurrente. Ces premiers cas de détention de navires dans le cadre de la mise en oeuvre de la MLC démontrent, si besoin était, que la question sociale commence par le respect de dispositions simples. Le second constat est que même sous les pavillons ayant ratifié depuis longtemps la MLC, les pratiques notamment sur le temps de travail maximum autorisé ou le temps de repos minimal ne sont pas toujours conformes. On peut se poser la question de savoir si ces ratifications rapides n'avaient pas pour objectif d'offrir un affichage de bonne conduite sociale. Le navire est a priori protégé par un certificat officiel établi en bonne et due forme, lequel était une première garantie de bon ordre à bord et donc de facilités d'affrètement des navires. Le troisième constat est que les armateurs, employeurs des marins, devraient s'impliquer fortement.

Les mauvaises pratiques orchestrées par certains armateurs peu scrupuleux participent largement à la dégradation des conditions de travail des marins qui, selon les évaluations de l'International Chamber of Shipping (ICS) et du Baltic and Maritime International Council (BIMCO)<sup>19</sup>, représentent près d'1,4 millions de salariés au service de l'industrie du transport maritime. On comprend aisément avec ce chiffre, les enjeux

liés à la réduction des coûts sociaux. Le phénomène est tel qu'une réflexion sur le sujet est en cours au niveau européen avec un projet de Directive qui peine à se mettre en place en l'absence de consensus avec les pays fournisseurs de main d'oeuvre. Ces derniers doivent veiller au respect de la Convention, en matière de recrutement, de placement, de sécurité sociale, vis-à-vis de leurs ressortissants nationaux et de leurs résidents, en mettant en place un système efficace d'inspection et de surveillance, qui doit conduire au contrôle des agences de manning (Règle 5.3). De fortes recommandations ont été faites dans ce sens par la Commission en charge de CEACR.

Des pays tels la Turquie ou la Chine où la population jeune est très nombreuse sont les nouveaux pourvoyeurs de main d'œuvre maritime, en plus des traditionnels philippins, indiens et européens d'Europe centrale (Ukraine, Croatie, Pologne). Ils sont les premiers concernés par cette question au niveau international mais leur mobilisation tarde à se faire.

Il reste que pour réguler les pratiques sociales, il y a trois voies prévues par la MLC: le contrôle par le pavillon, celui par l'État du port et enfin, celui par l'équipage lui-même. L'action de l'équipage ou de ses représentants peut s'effectuer a priori, à travers la négociation des conventions collectives. A posteriori, cela s'effectue après une réclamation ou une plainte, ou encore, après accident, si celui-ci fait l'objet d'une enquête.

Le contrôle par l'Etat du pavillon trouve ses limites dans la complaisance de certaines administrations. Le contrôle par l'Etat du port trouve quant à elle une limite d'application géographique, les accords d'entente administratives pour procéder à ce genre de contrôle étant par nature confinés à une région spécifique.

## **B. La question de la formation des agents étatiques en charge du contrôle**

C'est une problématique centrale dont dépend largement la réussite du système de certification des navires. Toutes les réglementations internationales et communautaires veillent à ce que le personnel chargé de l'inspection au titre du pavillon ou dans le cadre du PSC possède la formation, les compétences, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires à leur mission.

Conscient du fait que les inspections sont des outils importants pour une amélioration constante des différents aspects de la MLC et parce qu'il est important de s'assurer de l'effectivité de celle-ci, au moyen d'un système d'inspection efficace par les Etats du pavillon, lui même complété par un contrôle généralisé et harmonisé par l'Etat du

---

19) Voir site BIMCO suivant le lien [www.bimco.org](http://www.bimco.org)

port, le Bureau International du Travail (BIT) a publié en 2009 une série de Directives. La première destinée aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections<sup>20</sup> et des Directives pour les inspections des Etats du pavillon<sup>21</sup>.

Le contrôle des navires et pis encore des conditions de travail et de vie des équipages semble être a priori un frein à l'action économique, dans un monde d'entrepreneurs. Pour peu que l'on souhaite du développement économique, il est tentant, sur le prétexte de la liberté d'entreprendre, de «laisser faire», «laisser aller» jusqu'à ce qu'un évènement grave se produise. En matière sociale, l'«accident» est l'arrêt de travail pour raison de sécurité, la grève, l'abandon du navire. L'arrêt de travail pour raison de sécurité peut être effectué aussi bien par l'autorité du pavillon arboré par le navire, qu'à l'occasion d'une escale dans un port étranger, par l'autorité en charge du contrôle par l'Etat du port.

La grève survient lorsque des droits fondamentaux sont bafoués. Pour les navires cela se traduit par un retard à l'appareillage de 24 heures, reconductible, car en mer, pour des raisons évidentes de sécurité de la navigation, il n'est pas question de ne pas assurer la navigation, donc le quart. Mais peut-on imaginer, de nos jours, qu'un porte-conteneurs géant soit bloqué à quai par 24 heures de retard à l'appareillage ? Ou encore retenu par un contrôle par l'Etat du port ? Ces situations sont absolument inconcevables pour les opérateurs qui ne comprendront pas que leur ligne commerciale et/ou leur modèle économique soient perturbés. Toutes ces problématiques avec leur lot de stress pour les agents en charge des différents inspections doivent être prises en charge lors de leur formation. Malheureusement, la qualité des moyens humains ou matériels plus ou moins disparates dont disposent des différents Etats au niveau international a un impact direct sur la qualité des inspections menées. Toujours est-il que s'il est constaté que le navire présente des déficiences trop importantes et trop nombreuses, l'inspecteur en charge du contrôle a le pouvoir d'interdire son appareillage, tant que celles-ci ne sont pas rectifiées. Les journées d'immobilisation pèsent non seulement en charges supplémentaires mais font perdre les bénéfices que représentent l'exploitation normale du navire opéré le plus souvent dans un contexte économique tendu. La détention au titre du contrôle par l'Etat du port peut mettre hors affrètement un navire (off hire) selon les clauses de la charte partie. Si cette clause est insérée dans la charte partie, elle devient cruciale pour l'amélioration des normes.

Par ailleurs, l'action de l'Etat du port est aussi soutenue par celle d'associations militantes qui disposent d'une influence importante dans le monde du shipping. L'exemple de l'International Transport Workers' Federation (ITF), association de

---

20) Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port. BIT, Genève, 2009, 82 pages.

21) Directives pour les inspections des Etats du pavillon, BIT, Genève, 2009, 81 pages.

syndicats de gens de mer et de personnels portuaire retient notre attention. Elle regroupe environ 700 syndicats et représentant 4,5 million de travailleurs de la mer ou des ports. Elle a réussi à imposer à nombre d'armateurs la «ITF Blue Card» ou la «ITF Blue Certificate», qui est un engagement de l'armateur à respecter les grilles de salaires et les conditions d'emploi minimales édictés par l'organisation elle-même. Les navires dont le pavillon figure sur la liste des 34 pavillons de complaisance établie par l'ITF et qui ne sont pas couverts par la Blue Card se voient différer certains services de remorquage portuaire et se font plus facilement, voire systématiquement visiter par les inspecteur encartés «ITF».

Lorsque le navire fait relâche dans un port d'un pays à faible PIB, bien souvent l'administration est moins précise sur les conditions d'emploi des marins. Il y a souvent absence totale de contrôle. Dans les pays où les structures administratives sont très établies, il faut distinguer ceux dont les services de contrôle sont présents et actifs, des autres administrations. La portée et l'action du contrôle relèvent alors d'une volonté politique. Lorsque celle-ci est inexistante sur le plan social, l'action de l'International Tradeworkers Federation (ITF) revêt une importance majeure. Dans les pays où les politiques publiques prennent en compte justement le droit social, l'action de l'Etat se traduit par des procédures de contrôle bien établies. Or dans la pratique, l'ITF dans les pays qui assurent le contrôle étatique, comme globalement ceux qui sont membres du Mémorandum de Paris, réalise des contrôles en son nom, puis, le cas échéant déclenche l'action publique. Cela constitue t-il de la compétition entre services «publics» et services «privés» de contrôle? Telle est la question qui peut se poser. Il s'agit pour chaque acteur de respecter les compétences et l'action des autres. Mieux, il faudrait tendre vers une complémentarité des rôles et éviter toute concurrence. Chacun peut contribuer à la consolidation de normes sociales plus vertueuses, lesquelles participent largement à la conduite générale de l'expédition maritime dans de meilleures conditions de sécurité et de motivation.

## Conclusion

Avec la certification sociale, la MLC qui vient en complément d'autres conventions internationales majeures, témoigne du consensus international sur les prescriptions minimales relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à travers les mers du globe.

Une amélioration notable de leurs droits est à attendre dans les prochaines années même si des efforts conséquents sont encore nécessaires. Les Etats du pavillon et ceux du port doivent renforcer leurs législations nationales auxquelles renvoient la MLC dans le cadre de son application. Le manque de moyens de certains Etats est souvent teinté d'un laxisme contre lequel luttent, bienheureusement les différentes associations de défense des droits des gens de mer au niveau international. Ce n'est qu'à ces conditions que la fébrilité de certains armateurs peu scrupuleux sera combattue et, les bonnes pratiques des compagnies vertueuses récompensées.