



HAL
open science

Encadrement des sociétés de manning

Patrick Chaumette

► **To cite this version:**

Patrick Chaumette. Encadrement des sociétés de manning. Neptunus, 2021, 27 (2), pp.1-10. hal-03824285

HAL Id: hal-03824285

<https://hal.science/hal-03824285v1>

Submitted on 21 Oct 2022

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.

Encadrement des sociétés de manning.

La France poursuit la mise en œuvre des conventions maritimes de l'OIT de 2006 et de 2007.

Patrick CHAUMETTE

Professeur émérite de l'université de Nantes
Centre de Droit Maritime et Océanique

La convention du travail maritime, adoptée à Genève le 7 février 2006, publiée par le décret n° 2014-615 du 13 juin 2014 et la convention n° 188, adoptée à Genève le 14 juin 2007, publiée par le décret n° 2017-1761 du 27 décembre 2017 s'intéressent au recrutement et placement des gens de mer. L'Ordonnance n° 2021-77 du 27 janvier 2021 modifie les dispositions du code des Transports relatives aux services privés de recrutement et de placement des gens de mer.

Traditionnellement, l'employeur du marin était l'armateur, c'est-à-dire l'exploitant commercial du navire, qu'il en soit ou non propriétaire. La fonction d'armateur s'est diversifiée et a parfois éclaté¹. Le *shipmanager* gère et exploite le navire pour le compte de son propriétaire ; le *shipmanager* peut être armateur pour le compte d'autrui ; de même, la société de *manning* peut fournir à l'armateur un équipage en tant qu'intermédiaire et même gérer l'équipage pour le compte de l'armateur, rémunérer les marins, organiser leur rapatriement. L'employeur des marins reste parfois l'armateur et devient parfois la société de manning, avec un contrat de mise à disposition des marins à l'exploitant commercial du navire².

L'article L. 5533-1 précise que « l'armateur est responsable, à l'égard de l'ensemble des gens de mer travaillant à bord, du respect des règles définies par le présent livre, indépendamment de la responsabilité de chacun de leurs employeurs. Toute clause prévue dans les contrats conclus entre un armateur et le ou les employeurs de gens de mer à bord d'un navire exploité par cet armateur, qui a pour effet de faire échec aux dispositions d'ordre public du présent article, est nulle. En cas de défaillance du ou des employeurs mentionnés au II, l'armateur assure les conséquences financières : 1° D'une maladie, d'un accident ou du décès d'un marin survenant en relation avec son embarquement ; 2° Du paiement des arriérés de salaires et de cotisations sociales liés aux périodes d'embarquement ; 3° Du rapatriement du marin ».

¹ Ch. DUFRAISSE-CHARMILLON, *La réécriture du droit social maritime au sein du Codes des transports*, PUAM, Aix-en-Provence, 2018, pp. 289-315.

² E. MONZANI, "Crew managers et manning agencies", *Il Diritto Marittimo*, 2004/2, p. 669 et s. – O. FOTINOPOULOU-BASURKO, "The role of manning agencies or the seafarer's recruitment in the maritime employment market", in P. CHAUMETTE (coord.), *Seafarers: an international labour market in perspective - Gens de mer : un marché international du travail*, Gomylex Ed., Bilbao, 2016, pp. 239-257 - S. MERCOLI, « Les fournisseurs de main-d'œuvre maritime et le droit de l'Union européenne », in P. CHAUMETTE (coord.), *Seafarers: an international labour market in perspective - Gens de mer : un marché international du travail*, Gomylex Ed., Bilbao, 2016, pp. 377-392 – Z. ZHAO, "Recruiting and managing labour for the global shipping industry in China", in V. OYARO GEREKA & H. SAMPSON (Eds.), *The world of the seafarer – Qualitative accounts of working in the global shipping industry*, coll. WMU Series in Maritime Affairs, n° 9, Springer, 2021, pp. 23-35

L'article L. 5533-1 précise encore que « L'armateur et, s'il y a lieu, tout employeur de gens de mer s'assurent que toute entité de recrutement ou de placement à laquelle ils ont recours pour armer le navire respecte les sous-sections 1 et 2 de la section 2 du chapitre VI du titre IV du présent livre.

A compter du 1^{er} juillet 2021, en application de l'Ordonnance n° 2021-77 du 27 janvier 2021, il précisera que « *Lorsqu'un armateur fait appel à un service privé de recrutement et de placement de gens de mer établi dans un pays qui n'a pas ratifié selon le cas la convention du travail maritime, ou la convention n° 188 concernant le travail dans le secteur de la pêche, de l'Organisation internationale du travail, il atteste que ce service privé respecte les dispositions relatives au recrutement et au placement de gens de mer de ces conventions internationales. Un arrêté du ministre chargé de la mer établit les mentions de l'attestation et sa périodicité.* »

Un article L. 5533-3-1 a été créé d'application immédiate : « *Un armateur peut recourir à une mise à disposition de gens de mer dans les cas prévus à la section 2 du chapitre VI du titre IV du présent livre* » : 5^{ème} partie, livre V, Titre IV, chapitre VI, section 2, « Service public de l'emploi, et services privés de recrutement et de placement de gens de mer », soit art. L. 5546-1 et suivants, qui définissent notamment les entreprises de travail maritime.

Un autre article a été créé, d'application immédiate lui aussi :

Art. L. 5533-3-2.- *Pendant la mise à disposition des gens de mer, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord.*

Évolution.

L'article L. 5542-1 du Code des transports prévoit, depuis 2010, que le contrat d'engagement maritime est conclu entre le marin et l'armateur ou tout autre employeur.

Le recours à une entreprise de travail maritime, qui est l'employeur des marins et qui les met à la disposition de l'armateur, fut autorisé par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français (RIF). Cette figure correspond au contrat type du BIMCO, dénommé *crew management agreement, Crewman B-Lump Sum* (Baltic and International Maritime Council, *BIMCO Bulletin* n° 4, 1999, <http://www.bimco.org>). Même si l'armateur est responsable de l'entreprise de travail maritime avec laquelle il a contracté une mise à disposition de personnel, même s'il doit justifier d'une garantie financière en matière de rapatriement et de paiement des salaires et charges sociales, même s'il est responsable des conditions de vie et de travail à bord, il n'est plus l'employeur direct des marins, seulement leur utilisateur (C. transports, art. L. 5612-6, L. 5621-1, L. 5621-3, L. 5621-4, L. 5621-5, L. 5621-17 – L. n° 2005-412, 3 mai 2005). Le contrat de disposition de personnel ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréé par les autorités de l'État où elle est établie, conformément à la convention n° 179 de l'OIT sur le recrutement et le placement des gens de mer ; sinon l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences (C. transports, art. L. 5621-8).

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

Services privés de recrutement et de placement de gens de mer.

Les conditions d'application aux marins du livre III et du titre I^{er} du livre IV de la partie V du Code du travail sont fixées par décret en Conseil d'État, compte tenu des adaptations nécessaires (C. Transports, art. L. 5546-1). « L'activité de placement consiste à fournir, à titre habituel, des services

visant à rapprocher les offres et les demandes d'emploi, sans que la personne assurant cette activité ne devienne partie aux relations de travail susceptibles d'en découler. La fourniture de services de placement peut être exercée à titre lucratif. Les entreprises de travail temporaire peuvent fournir des services de placement » (C. Travail, art. L. 5321-1, modifiée par Loi n° 2010-853, 23 juillet 2010 relative aux réseaux consulaires, au commerce, à l'artisanat et aux services, art. 29). « Aucune rétribution, directe ou indirecte, ne peut être exigée des personnes à la recherche d'un emploi en contrepartie de la fourniture de services de placement » (C. Travail, art. L.5321-2).

L'Ordonnance du 27 janvier 2021 modifie l'article L. 5546-1-1 du code des Transports : « I. - *Les services privés de recrutement et de placement de gens de mer exercent une ou plusieurs des activités suivantes : 1° Mise à disposition à but lucratif, par les entreprises de travail maritime, de gens de mer qu'elle embauche et rémunère à cet effet dans les cas régis par l'article L. 5546-1-6 ; 2° Mise à disposition de gens de mer par les entreprises de travail temporaire régies par l'article L. 1251-2 du code du travail ; 3° Placement des gens de mer régi par l'article L. 5321-1 du code du travail.* »

Il s'agit de décrire les diverses activités de placement et de recrutement par recrutement et mise à disposition, ou simple intermédiation.

« II. - *Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer établi en France s'inscrit au registre national des services privés de recrutement et de placement de gens de mer. Ce registre est destiné à informer les gens de mer et les armateurs intéressés, ainsi qu'à faciliter la coopération entre Etats du pavillon et Etats du port. Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer inscrit en France tient à disposition des autorités de contrôle compétentes un registre à jour des gens de mer mis à disposition ou placés par son intermédiaire.* »

Les conditions d'inscription au registre sont précisées par un décret en Conseil d'Etat (Code des Transports, art. L. 5546-1-7 – Décret n° 2017-1119 du 29 juin 2017, relatif aux services privés de recrutement et de placement des gens de mer).

Ce registre national a été créé par l'article 25-V 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 et incorporant en droit français les dispositions des Conventions maritimes de l'OIT. Si l'administration maritime française peut contrôler les services de placement de gens de mer établi en France, ainsi que les armements à travers la certification sociale des navires. Le contrôle des services installés hors de France et hors d'Europe est plus complexe, même s'il faut rappeler que l'armateur est responsable des pratiques de la société de manning à laquelle il recourt³.

L'Ordonnance du 27 janvier 2021 introduit au sein de l'article L. 5546-1-1 du code des Transports un nouveau paragraphe, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2022 : « III. - *Tout armateur ayant recours à un service privé de recrutement et de placement de gens de mer établi hors de France en fait la déclaration à l'autorité compétente. Un arrêté du ministre chargé de la mer établit les mentions de la déclaration précitée et sa périodicité.* »

Les services de recrutement et de placement privés de gens de mer, quel que soit le lieu de leur établissement, ne peuvent avoir recours à des agissements qui auraient pour objet ou pour effet d'empêcher ou de dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les conditions requises (C. Transports, art. L. 5546-1-2-I). L'Ordonnance du 27 janvier 2021 introduit au sein de l'article L. 5546-1-2 du code des Transports un nouveau paragraphe : « II. - *Aucun service privé de recrutement et de placement de gens de mer ne peut imputer aux gens de mer de frais directement ou indirectement occasionnés au titre de leur mise à disposition ou de leur placement.* »

Les services de recrutement et de placement privés de gens de mer, quel que soit le lieu de leur établissement, s'assuraient, à l'égard des gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire : de leurs qualifications, de la validité de leur aptitude médicale et de leurs document professionnels

³ Trib. Judiciaire Nanterre, contentieux social, 11 février 2020, n° 16-10634, FNSM CGT c/ SAS FT Marine, *Droit Maritime Français (DMF)*, 2020, n° 822, pp. 212-218, obs. P. Chaumette « L'armateur, responsable de sa société de manning

obligatoires ; de leur information préalable avant de signer le contrat d'engagement maritime ; de la conformité des contrats d'engagement maritime proposés aux règles applicables ; du respect par l'armateur de ses obligations de garantie en matière de rapatriement (C. Transports, art. L 5546-1-3, créé par la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013).

L'Ordonnance du 27 janvier 2021 modifie légèrement ces dispositions : « *Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer s'assure à l'égard du gens de mer mis à disposition ou placé par son intermédiaire :*

1° De la validité de ses qualifications professionnelles et de son aptitude médicale ;

2° De la communication, dans les conditions prévues au I de l'article L. 5542-5, d'un contrat d'engagement maritime conforme aux dispositions de la section 1 du chapitre II du titre IV du livre V de la cinquième partie du présent code ;

3° Du respect par l'armateur de ses obligations de garantie en matière d'abandon des gens de mer telles que prévues par les articles L. 5533-15 à L. 5533-23. » (art. L. 5546-1-3).

« *Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer examine et répond à toute réclamation d'un gens de mer ou de son représentant dûment mandaté concernant ses activités et avise l'autorité compétente de toute réclamation demeurée sans solution. » (art. L. 5546-1-4).*

L'article L. 5546-1-5 du code des Transports est réécrit afin de tenir compte des amendements de 2014 de la Convention du Travail Maritime de 2006, entrés en vigueur en janvier 2017, notamment du respect par l'armateur de ses obligations de garantie en matière d'abandon des gens de mer (Art. L. 5533-15 à L. 5533-23)⁴. Ces amendements de 2014 de la MLC 2006 ont été introduits en droit français par l'Ordonnance n° 2020-599 du 20 mai 2020, en son article 3, au sein du code des Transports, à travers une section 2, « Responsabilité de l'armateur autre que de pêche », dotée d'une sous-section 1, « Garantie financière en cas de décès ou d'incapacité de longue durée » (Articles L. 5533-5 à L. 5533-14) et d'une sous-section 2, « Garantie financière en cas d'abandon » (Articles L. 5533-15 à L. 5533-23).

La pandémie de Covid-19 a engendré une fermeture des Etats, des liaisons aériennes internationales, des descentes à terre des équipages et une grave crise des relèves. Certains marins sont restés à bord bien plus longtemps que les 11 mois maxima de leur embarquement. L'absence de rapatriement des marins, certes dans des conditions exceptionnelles, a engendré des dommages importants, des angoisses, a révélé des insuffisances de coordination et de coopération des Etats, ainsi que les limites des textes actuellement en vigueur. Considérés les gens de mer comme des travailleurs essentiels devrait avoir des conséquences quant aux relèves d'équipage⁵.

« *Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer établi en France souscrit une assurance couvrant les pertes pécuniaires d'un gens de mer consécutives au non-respect : 1° Par le service exerçant l'activité de placement au sens de l'article L. 5321-1 du code du travail de ses obligations mentionnées à l'article L. 5546-1-3 du présent code ; 2° Par le service mettant à disposition des gens de mer de ses obligations en qualité d'employeur de gens de mer. L'assurance mentionnée peut prévoir de couvrir les préjudices mentionnés dans la limite d'un plafond défini par arrêté du ministre chargé de la mer et du ministre chargé de l'économie et des finances (Art. L. 5546-1-5.-I et II).*

⁴ A. CHARBONNEAU et P. CHAUMETTE, « Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006 - Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles », *Droit social* 2014, n° 10, pp. 802-810 ; Denis NIFONTOV, "Seafarer Abandonment Insurance: A System of Financial Security for Seafarers", in LAVELLE J., *The Maritime Labour Convention 2006 – International Labour Law Redefined*, Informa Law, Routledge, 2014, pp. 117-134.

⁵ Dossier spécial, *Droit maritime et Covid-19, Droit Maritime Français DMF*, n° 827, septembre 2020, sp. « Gens de mer et Covid-19 », A. CHARBONNEAU, P. CHAUMETTE, Fr. MANDIN, L. FEDI, Th. SAUVAGE, M. KEIM-BAGOT & Fl. THOMAS, pp. 677-721.

« Toute demande d'indemnisation peut être formée directement auprès de l'assureur ou de toute personne dont émane la garantie financière, sans préjudice d'une action en réparation s'il y a lieu. Lorsque l'armateur d'un navire autre que de pêche recourt à un service privé de recrutement et de placement de gens de mer établi hors de France, il vérifie que ce service a souscrit une assurance ou détient une garantie financière équivalente à celle prévue au I du présent article. » (Art. L. 5546-1-5-III et IV).

La définition de l'entreprise de travail maritime est modifiée : *« Est entreprise de travail maritime toute personne, hors les entreprises de travail temporaire mentionnées à l'article L. 1251-2 du Code du travail, dont l'activité est de mettre à disposition des gens de mer salariés auprès d'un armateur ou d'un particulier, propriétaire ou locataire d'un navire exclusivement dans les cas suivants :*

1° A bord de navires immatriculés au registre international français prévu à l'article L. 5611-1 ;

2° A bord de navires de plaisance ;

3° A bord de navires de pêche opérant dans des zones de pêche soumises à un accord ou à une autorisation relevant de la politique commune de la pêche comportant des stipulations de nature sociale, notamment des obligations ou priorités d'embarquement de gens de mer originaires de l'Etat côtier contractant, déterminées par décret. Un arrêté du ministre chargé de la mer fixe la liste des accords et autorisations concernés ;

4° A bord de navires battant pavillon autre que français (art. L. 5546-1-6-I).

Le champ d'intervention des entreprises de travail maritime est à nouveau élargi : au-delà des navires immatriculés au registre international français (RIF) créé en 2005, ou des navires battant pavillon autre que français (donc étrangers), apparaissent les navires de plaisance de manière générale, yachts immatriculés au RIF, sous pavillon étranger et autres, les navires de pêche, notamment thoniers congélateurs, opérant dans des zones de pêche sous juridiction étrangère, dans le cadre d'un accord de pêche conclu par l'Union européenne avec un Etat tiers, imposant l'embarquement de marins pêcheurs, ressortissant des ces pays tiers.

Registre International Français.

L'ancien article L. 5621-1 du code des transports précisait, depuis la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 (art. 28) que : « Les gens de mer employés à bord des navires immatriculés au registre international français sont engagés directement par l'armateur ou mis à sa disposition par une entreprise de travail maritime ». En 2010, la version initiale du code des Transports avait retenu le terme de navigants, remplacé en 2013 par celui de gens de mer. Il est remplacé par les dispositions suivantes, dans le cadre de l'Ordonnance n° 2021-77 du 27 janvier 2021 : *« I.-Les dispositions de la section 2 du chapitre VI du titre IV du livre V de la cinquième partie s'appliquent aux navires immatriculés au registre international français.*

II. - Pour l'application de l'article L. 5546-1-3 du code des transports aux gens de mer résidant hors de France embarqués sur les navires immatriculés au registre international français, les mots : “ au I de l'article L. 5542-5 ” sont remplacés par les mots : “ à l'article L. 5621-12. »

L'article L. 5621-3 précisait que « Le contrat de mise à disposition ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie.

Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément, ou lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un Etat où ni la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, ni la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail, ne s'appliquent, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences. » Cet article est abrogé, mais seulement à compter du 1^{er} juillet 2021.

Les articles L. 5621-4 à L. 5621-5 du code des transports sont abrogés immédiatement par l'Ordonnance n° 2021-77 du 27 janvier 2021 ; ils précisait que les mentions obligatoires du contrat de mise à disposition de gens de mer, ce qui sera prévu dorénavant par un arrêté du ministre chargé de la mer (art. L. 5546-1-6-II-1°), la responsabilité de l'armateur pendant la mise à disposition de personnel, ce que prévoit dorénavant l'article L. 5533-3-2.

Les articles L. 5621-4 à L. 5621-5 du code des transports sont abrogés.

Le premier alinéa de l'article L. 5642-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes : « *Est puni de 7 500 € d'amende le fait, pour tout armateur ou tout entrepreneur de travail maritime, de recourir à des gens de mer sans conclure de contrat dans les conditions prévues par l'article L. 5621-3.* » Cette modification n'entre en vigueur que le 1^{er} juillet 2021.

Contrat de mise à disposition et contrat d'engagement maritime.

« *La mise à disposition de gens de mer par une entreprise de travail maritime fait l'objet des contrats suivants : 1° Un ou plusieurs contrats de mise à disposition conclus entre l'entreprise de travail maritime et l'entreprise utilisatrice dont les mentions obligatoires sont définies par arrêté du ministre chargé de la mer ; 2° Un contrat d'engagement maritime conclu entre le gens de mer et l'entreprise de travail maritime* » (art. L. 5546-1-6-II).

Le décret n° 2017-1119 du 29 juin 2017, relatif aux services privés de recrutement et de placement des gens de mer, fixe les modalités d'application de la sous-section 1 de la section 2 du chapitre VI du titre IV du livre V de la cinquième partie du Code des transports, relatives aux services privés de recrutement et de placement des gens de mer. Il définit les dispositions réglementaires applicables à Mayotte, à Wallis-et-Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises. Il précise les conditions et les modalités d'inscription des services privés de recrutement et de placement des gens de mer au registre national prévu à l'article L. 5546-1-1 du Code des transports. Il détermine les modalités de tenue de ce registre par l'autorité compétente, ainsi que les sanctions administratives et pénales applicables en cas de non-respect des dispositions légales (C. Transports, art. L. 5546-1-7 – Décret n° 2017-1119, 29 juin 2017).

Service de santé des gens de mer.

L'Ordonnance du 27 janvier 2021 complète l'article L. 5545-13 du code des Transports, qui précise que les missions de service de santé au travail définies par le code du travail (art. L. 4622-2 notamment) sont assurées par le service de santé des gens de mer : « *Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1251-22 du code du travail, le suivi médical des marins mis à disposition par une entreprise de travail temporaire établie en France est assuré par le service de santé des gens de mer.*»

Sanctions pénales.

Ces obligations sont susceptibles de sanctions pénales, précisées à l'article L. 5546-1-8-1 du code des transports, au sein de la sous-section 2 de la section 2 du chapitre VI du titre IV du livre V de la cinquième partie, qui comporte cet article unique :

« I - *Est puni de 3 750 euros d'amende, le fait pour tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer défini au I de l'article L. 5546-1-1 :*

1° *D'imputer aux gens de mer tous frais directement ou indirectement occasionnés au titre de leur mise à disposition ou de leur placement, en méconnaissance du II de l'article L. 5546-1-2 du présent code ;*

2° *De ne pas s'assurer du respect des obligations mentionnées à l'article L. 5546-1-3 relatives aux qualifications professionnelles, à l'aptitude médicale, et au contrat d'engagement maritime ;*

3° *De ne pas s'assurer que l'armateur dispose de la garantie financière mentionnée à l'article L. 5546-1-3, relative à l'abandon de gens de mer ;*

4° *D'exercer son activité sans justifier de l'assurance ou de la garantie financière équivalente mentionnée à l'article L. 5546-1-5.*

II. - *Est puni de 15 000 euros d'amende le fait de mettre à disposition un gens de mer en méconnaissance des cas prévus au I de l'article L. 5546-1-6.*

Les personnes physiques coupables de cette infraction encourent également la peine complémentaire d'interdiction d'exercer l'activité professionnelle dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus, suivant les modalités prévues à l'article 131-27 du code pénal.

Les personnes morales déclarées responsables pénalement de cette infraction, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues par

l'article 131-38 du code pénal, la peine complémentaire mentionnée au 2° de l'article 131-39 de ce même code.

III. Est puni de 15 000 euros d'amende le fait pour tout armateur de recourir à une mise à disposition de gens de mer en méconnaissance de l'article L. 5533-3-1. »

Ordonnance n° 2021-77 du 27 janvier 2021 modifiant les dispositions du code des transports relatives aux services privés de recrutement et de placement des gens de mer

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et de la ministre de la mer,

Vu la Constitution, notamment son article 38 ;

Vu la convention du travail maritime (ensemble quatre annexes) de l'Organisation internationale du travail adoptée à Genève le 7 février 2006, publiée par le décret n° 2014-615 du 13 juin 2014 ;

Vu la convention n° 188 de l'Organisation internationale du travail relative au travail dans la pêche (ensemble trois annexes) adoptée à Genève le 14 juin 2007, publiée par le décret n° 2017-1761 du 27 décembre 2017 ;

Vu le code de justice administrative, notamment son article R. 123-20 ;

Vu le code des transports ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, notamment son article 135 ;

Vu la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19, notamment son article 14 ;

Vu les avis de la Commission nationale de la négociation collective maritime, de l'emploi et de la formation professionnelle en date des 14 janvier 2020 et 16 juin 2020 ;

Le Conseil d'Etat (section sociale) entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Ordonne :

Article 1

I.- L'article L. 5533-3 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 5533-3.- Lorsqu'un armateur fait appel à un service privé de recrutement et de placement de gens de mer établi dans un pays qui n'a pas ratifié selon le cas la convention du travail maritime, ou la convention n° 188 concernant le travail dans le secteur de la pêche, de l'Organisation internationale du travail, il atteste que ce service privé respecte les dispositions relatives au recrutement et au placement de gens de mer de ces conventions internationales. Un arrêté du ministre chargé de la mer établit les mentions de l'attestation et sa périodicité. »

II.- Après l'article L. 5533-3 du code des transports, sont insérés deux articles L. 5533-3-1 et L. 5533-3-2 ainsi rédigés :

« Art. L. 5533-3-1.-Un armateur peut recourir à une mise à disposition de gens de mer dans les cas prévus à la section 2 du chapitre VI du titre IV du présent livre.

« Art. L. 5533-3-2.-Pendant la mise à disposition des gens de mer, l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord. »

Article 2

L'article L. 5545-13 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1251-22 du code du travail, le suivi médical des marins mis à disposition par une entreprise de travail temporaire établie en France est assuré par le service de santé des gens de mer. »

Article 3

L'intitulé de la section 2 du chapitre VI du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports est remplacé par l'intitulé suivant : « Service public de l'emploi, et services privés de recrutement et de placement de gens de mer ».

Article 4

La sous-section 1 de la section 2 du chapitre VI du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports est remplacée par les dispositions suivantes :

« Sous-section 1

« Services privés de recrutement et de placement de gens de mer

« Art. L. 5546-1-1.-I.-Les services privés de recrutement et de placement de gens de mer exercent une ou plusieurs des activités suivantes :

« 1° Mise à disposition à but lucratif, par les entreprises de travail maritime, de gens de mer qu'elle embauche et rémunère à cet effet dans les cas régis par l'article L. 5546-1-6 ;

« 2° Mise à disposition de gens de mer par les entreprises de travail temporaire régies par l'article L. 1251-2 du code du travail ;

« 3° Placement des gens de mer régi par l'article L. 5321-1 du code du travail.

« II.- Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer établi en France s'inscrit au registre national des services privés de recrutement et de placement de gens de mer.

« Ce registre est destiné à informer les gens de mer et les armateurs intéressés, ainsi qu'à faciliter la coopération entre Etats du pavillon et Etats du port.

« Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer inscrit en France tient à disposition des autorités de contrôle compétentes un registre à jour des gens de mer mis à disposition ou placés par son intermédiaire.

« III.- Tout armateur ayant recours à un service privé de recrutement et de placement de gens de mer établi hors de France en fait la déclaration à l'autorité compétente. Un arrêté du ministre chargé de la mer établit les mentions de la déclaration précitée et sa périodicité.

« Art. L. 5546-1-2.-I.-Aucun service privé de recrutement et de placement de gens de mer ne peut avoir recours à des agissements qui auraient pour objet ou pour effet d'empêcher ou de dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les conditions requises.

« II.- Aucun service privé de recrutement et de placement de gens de mer ne peut imputer aux gens de mer de frais directement ou indirectement occasionnés au titre de leur mise à disposition ou de leur placement.

« Art. L. 5546-1-3.-Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer s'assure à l'égard du gens de mer mis à disposition ou placé par son intermédiaire :

« 1° De la validité de ses qualifications professionnelles et de son aptitude médicale ;

« 2° De la communication, dans les conditions prévues au I de l'article L. 5542-5, d'un contrat d'engagement maritime conforme aux dispositions de la section 1 du chapitre II du titre IV du livre V de la cinquième partie du présent code ;

« 3° Du respect par l'armateur de ses obligations de garantie en matière d'abandon des gens de mer telles que prévues par les articles L. 5533-15 à L. 5533-23.

« Art. L. 5546-1-4.-Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer examine et répond à toute réclamation d'un gens de mer ou de son représentant dûment mandaté concernant ses activités et avise l'autorité compétente de toute réclamation demeurée sans solution.

« Art. L. 5546-1-5.-I. - Tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer établi en France souscrit une assurance couvrant les pertes pécuniaires d'un gens de mer consécutives au non-respect :

« 1° Par le service exerçant l'activité de placement au sens de l'article L. 5321-1 du code du travail de ses obligations mentionnées à l'article L. 5546-1-3 du présent code ;

« 2° Par le service mettant à disposition des gens de mer de ses obligations en qualité d'employeur de gens de mer.

« II.- L'assurance mentionnée au I peut prévoir de couvrir les préjudices mentionnés à ce I dans la limite d'un plafond défini par arrêté du ministre chargé de la mer et du ministre chargé de l'économie et des finances.

« III.- Toute demande d'indemnisation peut être formée directement auprès de l'assureur ou de toute personne dont émane la garantie financière, sans préjudice d'une action en réparation s'il y a lieu.

« IV.- Lorsque l'armateur d'un navire autre que de pêche recourt à un service privé de recrutement et de placement de gens de mer établi hors de France, il vérifie que ce service a souscrit une assurance ou détient une garantie financière équivalente à celle prévue au I du présent article.

« Art. L. 5546-1-6.-I.-Est entreprise de travail maritime au sens du présent code toute personne, hors les entreprises de travail temporaire mentionnées à l'article L. 1251-2 du code du travail, dont l'activité est de mettre à disposition des gens de mer salariés auprès d'un armateur ou d'un particulier propriétaire ou locataire d'un navire exclusivement dans les cas suivants :

« 1° A bord de navires immatriculés au registre international français prévu à l'article L. 5611-1 ;

« 2° A bord de navires de plaisance ;

« 3° A bord de navires de pêche opérant dans des zones de pêche soumises à un accord ou à une autorisation relevant de la politique commune de la pêche comportant des stipulations de nature sociale, notamment des obligations ou priorités d'embarquement de gens de mer originaires de l'Etat côtier contractant, déterminées par décret. Un arrêté du ministre chargé de la mer fixe la liste des accords et autorisations concernés ;

« 4° A bord de navires battant pavillon autre que français.

« II.- La mise à disposition de gens de mer par une entreprise de travail maritime fait l'objet des contrats suivants :

« 1° Un ou plusieurs contrats de mise à disposition conclus entre l'entreprise de travail maritime et l'entreprise utilisatrice dont les mentions obligatoires sont définies par arrêté du ministre chargé de la mer ;

« 2° Un contrat d'engagement maritime conclu entre le gens de mer et l'entreprise de travail maritime.

« Art. L. 5546-1-7.-Un décret en Conseil d'Etat détermine, sauf dispositions contraires, les conditions d'application de la présente sous-section, notamment les conditions d'inscription au registre mentionné au II de l'article L. 5546-1-1. »

Article 5

La sous-section 2 de la section 2 du chapitre VI du titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports est remplacée par les dispositions suivantes :

« Sous-section 2

« Sanctions pénales

« Art. L. 5546-1-8.-I.-Est puni de 3 750 euros d'amende, le fait pour tout service privé de recrutement et de placement de gens de mer défini au I de l'article L. 5546-1-1 :

« 1° D'imputer aux gens de mer tous frais directement ou indirectement occasionnés au titre de leur mise à disposition ou de leur placement, en méconnaissance du II de l'article L. 5546-1-2 du présent code ;

« 2° De ne pas s'assurer du respect des obligations mentionnées à l'article L. 5546-1-3 relatives aux qualifications professionnelles, à l'aptitude médicale, et au contrat d'engagement maritime ;

« 3° De ne pas s'assurer que l'armateur dispose de la garantie financière mentionnée à l'article L. 5546-1-3, relative à l'abandon de gens de mer ;

« 4° D'exercer son activité sans justifier de l'assurance ou de la garantie financière équivalente mentionnée à l'article L. 5546-1-5.

« II.- Est puni de 15 000 euros d'amende le fait de mettre à disposition un gens de mer en méconnaissance des cas prévus au I de l'article L. 5546-1-6.

« Les personnes physiques coupables de cette infraction encourent également la peine complémentaire d'interdiction d'exercer l'activité professionnelle dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus, suivant les modalités prévues à l'article 131-27 du code pénal.

« Les personnes morales déclarées responsables pénalement de cette infraction, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal, la peine complémentaire mentionnée au 2° de l'article 131-39 de ce même code.

« III.- Est puni de 15 000 euros d'amende le fait pour tout armateur de recourir à une mise à disposition de gens de mer en méconnaissance de l'article L. 5533-3-1. »

Article 6

I.- L'article L. 5621-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 5621-1.-I.-Les dispositions de la section 2 du chapitre VI du titre IV du livre V de la cinquième partie s'appliquent aux navires immatriculés au registre international français.

« II.- Pour l'application de l'article L. 5546-1-3 du code des transports aux gens de mer résidant hors de France embarqués sur les navires immatriculés au registre international français, les mots : “ au I de l'article L. 5542-5 ” sont remplacés par les mots : “ à l'article L. 5621-12 ”. »

II.- Les articles L. 5621-4 à L. 5621-5 du code des transports sont abrogés.

III.- Le premier alinéa de l'article L. 5642-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« Est puni de 7 500 € d'amende le fait, pour tout armateur ou tout entrepreneur de travail maritime, de recourir à des gens de mer sans conclure de contrat dans les conditions prévues par l'article L. 5621-3. »

Article 7

I.- L'article L. 5533-3 entre en vigueur le 1er juillet 2021.

II.- Le premier alinéa de l'article L. 5642-1 du code des transports dans sa rédaction résultant du III de l'article 6 et l'article L. 5621-3 du même code sont abrogés au 1er juillet 2021.

III.- Le III de l'article L. 5546-1-1 du code des transports dans sa rédaction résultant de l'article 4 entre en vigueur le 1er janvier 2022.

IV.- L'article L. 5546-1-5 du code des transports dans sa rédaction résultant de l'article 4 entre en vigueur le 1er juillet 2021.

Article 8

Le Premier ministre et la ministre de la mer sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente ordonnance, qui sera publiée au Journal officiel de la République française.

Fait le 27 janvier 2021.

Emmanuel Macron Par le Président de la République :

Le Premier ministre, Jean Castex La ministre de la mer, Annick Girardin