

## **RAPPORT MLC CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE**

L'Organisation Internationale du Travail (OIT) a adopté le 23 février 2006, lors de la 94<sup>ème</sup> session de la Conférence internationale du travail, réunie en session maritime, la convention du travail maritime, 2006,

Cette convention, marque une évolution dans l'histoire des normes internationales du travail. C'est le premier instrument de l'OIT qui met en place pour un secteur d'activité un ensemble de normes couvrant les différents domaines du droit social.

La convention institue des normes sociales minimales d'application directe dans le secteur maritime, qui est historiquement et en raison de sa nature le premier secteur mondialisé.

Cette convention doit constituer un véritable code du travail mondial pour les gens de mer, traitant de l'ensemble des conditions d'emploi, de travail et de vie à bord et de protection sociale.

L'un des objectifs de la convention est d'intégrer le respect des normes sociales dans le contrôle des navires en escale, contribuant ainsi à l'amélioration de la sécurité maritime. Elle vient compléter les conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI) que sont :

- ✓ la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, (SOLAS) ;
- ✓ la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) ;
- ✓ la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) ;
- ✓ la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL66).

Constatant, à la fin du vingtième siècle, la forte dégradation des conditions de travail et d'emploi des gens de mer, de même que l'accroissement de la concurrence déloyale de certains registres peu soucieux du respect des normes internationales, les armateurs et les gens de mer ont souhaité qu'une réponse globale soit élaborée dans le cadre tripartite de l'Organisation internationale du travail.

La Commission paritaire maritime a adopté, lors de sa 29<sup>ème</sup> session en janvier 2001, un rapport, nommé « *accord de Genève* ». Destiné au Conseil d'administration du BIT, il traduisait la volonté des partenaires sociaux de consolider et de moderniser les 68 conventions et recommandations maritimes de l'OIT anciennes pour bon nombre d'entre elles et très inégalement ratifiées.

Dès l'engagement des travaux en décembre 2001, il a été décidé de mettre un frein au dumping social qui s'était instauré dans l'économie mondiale du secteur maritime et d'établir des règles de concurrence minimale, applicables à tous les navires quel que soit leur pavillon, lesquelles devraient être effectivement contrôlées.

Les travaux d'élaboration de la convention du travail maritime, sous présidence française, se sont déroulés du 16 décembre 2001, date de mise en place du groupe de travail d'experts de haut niveau, jusqu'au 23 février 2006, date de son adoption par la 94<sup>ème</sup> Conférence internationale du Travail, réunie en session maritime.

Elle comprend un dispositif de contrôle innovant pour le monde du travail, la certification des navires en matière sociale.

Les partenaires sociaux, armateurs et organisations syndicales se sont félicités de l'entrée en vigueur de la MLC. Elle permet la reconnaissance et la valorisation de l'excellence du pavillon français, elle oblige les pavillons les moins disant à un alignement vers le haut. Elle devrait à terme, selon les armateurs permettre la sortie du classement en pavillon de complaisance des pays ayant ratifié et mis en œuvre la MLC.

Tous les navires en escale pourront être contrôlés, car d'après le gouvernement, il leur sera appliqué le principe dit du « *pas plus favorable* », déjà en œuvre dans le secteur maritime et qui permet de contrôler les navires battant pavillon d'États n'ayant pas ratifié la convention en ne leur accordant pas un traitement plus favorable.

La convention s'applique à toute personne employée ou travaillant à bord à quelque titre que ce soit, y compris les travailleurs indépendants, ce qui constitue l'une de ses innovations. Sa portée dépasse ainsi le cadre traditionnel de la seule profession réglementée de marin, tel que nous le connaissions en France.

Toutefois certaines catégories de personnels, tels ceux intervenant occasionnellement, pour de courtes durées à bord ou pour des tâches non liées directement à l'exploitation du navire continueront de ne pas relever de la réglementation maritime. Les agents du service général étant déjà considérés de fait comme des marins.

La convention exclut les navires travaillant exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire (art. II § i). L'exclusion de ces navires ne les mettra toutefois pas en dehors de l'évolution générale du droit des gens de mer. Ce n'est que sur certains aspects limités et pour des raisons pratiques, que certaines mesures découlant de la mise en œuvre de la convention ne seront pas appliquées ou seront adaptées.

La convention du travail maritime concerne également l'outre-mer et s'appliquera en premier lieu directement à l'ensemble constitué par la France métropolitaine, mais également à la Guyane, la Guadeloupe, la Martinique, La Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre-et-Miquelon.

### ***Conséquences juridiques***

En application de son article 7 la directive n° 2009-13 entrera en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime, soit douze mois après la trentième ratification enregistrée par le Bureau international du Travail. Toutefois, son article 5 accorde douze mois supplémentaires aux États membres pour qu'ils prennent les

dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour s'y conformer ou s'assurent que les partenaires sociaux ont mis en place les dispositions nécessaires par voie d'accord.

Résolution (XVII) concernant la mise en œuvre pratique de la question des certificats souligne qu'un nombre suffisant d'inspecteurs dûment formés doit être en place pour assurer un niveau continu d'inspection et d'application.

L'entrée en application de la MLC 2006 se fera suivant l'adhésion à cette dernière, elle est déjà applicable à un certain nombre de pays depuis le 20 août 2013, et le sera en France le 1<sup>er</sup> mars 2014.

Nous pouvons constater que des contrôles ont déjà eu lieu dans certains pays. Ces contrôles ont abouti à des remarques de non-conformité avec la MLC.

La mise en œuvre de la MLC par la France se fait progressivement, s'agissant des navires français, certains navires ont encore un certificat provisoire. Il sera définitif pour mars 2014 et les points nécessitant des adaptations devront être corrigés. L'objectif de l'administration, dans l'attente de l'entrée en vigueur de la MLC en 2014, est de ne pas pénaliser les entreprises et les marins en cas de contrôle par l'Etat du port dans un Etat étranger, et de signaler des manques qui devront être corrigées.

S'agissant des navires battant pavillon étranger, les contrôles seront conduits par des inspecteurs de la sécurité des navires non spécialisés (alors que les contrôles sur les navires français sont diligentés par des inspecteurs du travail dûment spécialisés).

Les organisations syndicales soulignent les inquiétudes des inspecteurs ITF, qui ne sont, aujourd'hui, pas associés ou concertés quant à l'application de la MLC sur les navires, une concertation entre l'administration, les organisations syndicales, et les inspecteurs ITF, devait pourtant se faire à raison de une ou deux rencontres annuelles.

Bien que la MLC n'entre en vigueur, en France, qu'en 2014, des inspecteurs ITF ont contrôlé des navires dans les ports français qui ont montré également des contrats en dessous de la MLC, par le non respect des versements de salaires, le non enregistrement des plaintes des marins à bord, non respect des contrats de travail etc ...

Les inquiétudes de ces inspecteurs ITF, qui ne sont aujourd'hui pas associés, officiellement aux contrôles, ni bien sur aux procès verbaux qui pourraient obliger certains armateurs, peu scrupuleux à adhérer, dans les faits à la MLC.

L'inquiétude du monde professionnel se traduit par les points cités ci-dessous. Les organisations syndicales souhaitent qu'un bilan annuel anonyme des contrôles soit présenté aux partenaires sociaux en CSGM<sup>1</sup>.

**Nous nous interrogeons également sur la possibilité, par le CSN de contrôler l'ensemble des navires battants pavillons autres que le pavillon métropolitain.**

Auparavant avec les anciens critères, il pouvait être fait des visites surprises (si le navire

---

1 CSGM Conseil Supérieur des Gens de Mer

n'avait pas été visité depuis un certain temps...). Désormais pour les navires de plus de 500 t de jauge brute, sauf si une plainte a été déposée, il n'y aura pas de visite.

**Les organisations syndicales estiment que non seulement des navires ont des certificats MLC de complaisance mais, en plus, il y a moins de possibilité de les contrôler !**

La convention prévoit que la certification sociale est valable 5 ans avec une visite intermédiaire au bout de 2/3 ans. En cas de plainte une visite doit avoir lieu.

De plus, la norme A 5.1.4 point 5 prévoit que: « *Si un Membre reçoit une plainte qui ne lui apparaît pas manifestement infondée ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la présente convention ou qu'il y a de sérieux manquements dans l'application des mesures énoncées dans la déclaration de conformité du travail maritime, il prend les dispositions nécessaires pour enquêter sur la question et s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.* »

À noter également la publication au JO de la directive 2013/38 portant modification de la directive 2009/16, relative au contrôle par l'Etat du port, afin d'y intégrer la mise en œuvre de la convention du travail maritime. Cette directive est entrée en vigueur le 20 août, en même temps que la MLC ; les Etats membres disposent de 15 mois pour s'y conformer.

#### **L'absence de protection de la liberté syndicale.**

Si visite il y a, ce sera sûrement suite à une plainte, laquelle viendra souvent d'un marin.

La MLC prévoit une obligation de protéger les personnes ayant porté plainte. Tout acte pris à l'encontre d'un marin parce qu'il a porté plainte, est nul. L'interdiction de victimisation est rappelée sur le formulaire de dépôt de plainte.

Malgré cela les marins, principalement étrangers font savoir, qu'ils ne se sentent pas protégés par la MLC et que les droits et obligations des marins passent par une information constante (sans omettre les organismes extérieurs aux armements) et le rappel à la loi ou la sanction des comportements en infraction avec la réglementation.

#### **D'ailleurs, il n'y a pas toujours d'enregistrement des plaintes à bord**

Depuis que la MLC est en vigueur, sur des navires couverts par celle-ci, où les marins avaient formulé des plaintes à bord au Capitaine, certaines d'entre elles n'ont pas été enregistrées.

**Les marins ne reçoivent toujours pas les formulaires avec la procédure de plainte. Une vérification doit être faite lors de la signature du contrat ou de leur avenant ainsi que du suivi de la plainte, et faire en sorte que les deux parties soient tenues informées des suites données.**

Il semblerait toutefois que le processus soit en cours, il devrait être opérationnel début 2014 pour les navires français, cela ne se vérifie pas toujours pour les navires battant pavillon dit de complaisance.

**Pas d'enquête impartiale sur les agences de recrutement prévu par la MLC.**

Les armements ne sont "tenus" que de délivrer des documents. (La France ne réalise pas d'enquête sur les agences à l'étranger pour les navires sous RIF).

Le code des transports prévoit que l'armateur ne peut contracter qu'avec une agence agréée par lui ou par un état étranger. Si l'Etat où se situe l'agence n'agrée par l'agence, non pas parce qu'elle ne serait pas conforme mais parce qu'il n'a pas mis en place une telle procédure au niveau national, l'armateur doit le vérifier lui-même en exigeant contractuellement le respect de la MLC.

Le contrat de mise à disposition doit être à bord ce qui permet sa vérification pendant un PSC ou FSC.

Pendant toute la durée la mise à disposition, l'armateur est responsable du respect de la MLC.

**LA MLC n'inclut pas la plaisance.**

Plusieurs cas recensés. Exemple récent : un particulier français, navire enregistré à l'étranger, a débarqué un marin marocain en Corse, sans la totalité de ses salaires.

**Les représentants des marins Français**, outre les points relevés ci-dessus, sont plutôt inquiets sur la transposition de la MLC dans le code des transports. Aujourd'hui, le constat peut être fait que le travail n'est pas terminé sur les décrets et les transpositions dans le droit français, en particulier dans le code des transports. La finalité de ce travail est importante pour les partenaires sociaux, elle permettra de clarifier de nombreuses règles de droit.

**Pour les organisations syndicales**, la MLC doit avoir un rôle protecteur des conditions d'emplois et sociales des marins internationaux, en tirant vers le haut les conditions les plus basses en matière de temps de travail et de repos, et non d'en profiter pour baisser les conditions des marins internationaux les mieux lotis socialement.

C'est aussi la position d'Armateurs de France, qui soutient le principe d'une évolution de la MLC dans ce sens et donc une action de la France au niveau international.

L'autre préoccupation des représentants de marins est le nombre d'inspecteurs de sécurité, correctement formés, afin de faire les contrôles adéquats sur navires en matière de temps de travail et de contrats, ce qui n'est pas leur mission première.

Par manque de connaissance, de formations ou de temps, il leur semble que les contrôles pourraient être bâclés voir non effectués, ce qui rendrait cette convention du travail minimaliste et non à la hauteur des espérances.

Par ailleurs, le contrôle sur les navires étrangers est effectué par les centres de sécurité des navires, celui sur les navires français est effectué par l'inspection du travail, ce qui pourrait conduire à une différence de traitement entre navires français et étrangers, au bénéfice de ces derniers.

Nous pouvons constater tout de même que, quelques jours après la mise en vigueur de la MLC (le 20 Août 2013), un navire battant pavillon de Panama a déjà été bloqué dans

un port Danois, car il n'était pas en conformité avec la MLC, concernant les contrats de ses marins à bord.

Les décrets restent à prendre sans délai pour la transposition de la MLC dans le code des transports. Ces travaux sont en cours mais nous souhaitons souligner leur importance pour les armateurs dans la mesure où ils permettront de clarifier de nombreuses règles de droits.

**Le gouvernement Français**, s'il veut suivre les Etats précurseurs dans l'application de la MLC, doit se donner les moyens de mettre en œuvre les choix de sa politique maritime, qui touche beaucoup notre économie, qu'elle soit sociale, environnementale ou financière.

Enfin, il doit être prévu, concernant le recrutement et le placement, l'application stricte de la norme A 1.4 :

- tout membre qui a mis en place un service public privilégie celui-ci pour promouvoir les droits des gens de mer
- des services privés peuvent être agréés conforme à un système normalisé après consultation des organisations d'armateurs et des organisations des gens de mer.

**Conclusion :** si l'ensemble des partenaires semble satisfait de la ratification par la France de la MLC et de son application, certains points restent tout de même en suspens ; c'est pourquoi les membres du groupe de travail du CSMM sur la MLC souhaitent que les points suivant soient mis en œuvre.

- Approfondissement de la formation des inspecteurs de sécurité en charge des contrôles sur les navires étrangers, principalement en matière sociale, ce qui leur permettrait une meilleure application de la MLC ;
- Gommer toute différence de traitement des navires battant pavillon français et les autres dans le cadre des contrôles ;
- Achever les travaux d'intégration de la MLC dans le code des transports ainsi que la codification de la partie réglementaire du code des transports ;
- Mettre en place une commission sous l'égide de la DAM qui réunirait au moins une fois par an les inspecteurs ITF et leurs organisations syndicales avec les représentants de l'État ;
- Mettre en place un pôle dédié ou d'une structure paritaire (administrations, partenaires sociaux) pour palier la disparition du BCMOM et prendre en compte l'ensemble des spécificités des marins ;
- Mettre en cohérence les exigences de la MLC et les exigences du service de santé des gens de mer au regard du certificat médical ;
- Veiller à ce que les nouveaux contrats de travail français ne prévoient pas des conditions de travail plus strictes que celles imposées par la MLC ;