



HAL
open science

Droit social des marins et concurrence internationale

Michael Macchi

► **To cite this version:**

| Michael Macchi. Droit social des marins et concurrence internationale. Droit. 2011. dumas-01628333

HAL Id: dumas-01628333

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01628333v1>

Submitted on 26 Dec 2019

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.

**UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DES
SCIENCES D'AIX MARSEILLE**

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIX MARSEILLE



DROIT SOCIAL DES MARINS ET CONCURRENCE INTERNATIONALE



Mémoire De Master II De Droit Maritime et des Transports

Présenté par Michael Macchi

Sous la direction de Me SCAPEL

ANNEE UNIVERSITAIRE 2010-2011

REMERCIEMENTS :

J'adresse en premier lieu mes plus sincères remerciements à Monsieur Pierre Bonassies et Monsieur Christian Scapel pour leur enseignement, leur écoute et leurs conseils ainsi que l'ensemble des professeurs du CDMT.

Je tiens également à remercier Madame Marjorie Vial, pour ses conseils d'ordre technique et administratif au combien utiles.

Je remercie également Madame Frédérique Rogly, responsable des ressources humaines chez Gazocéan pour l'entretien qu'elle a accepté de m'accorder.

Enfin, ma meilleure amie, Fanny Dechiara, pour son soutien sans faille durant la rédaction de ce mémoire.

A vous, un grand merci.

AMAP	Académie Maritime de l'Asie pacifique
BIT	Bureau International du Travail
CFDT	Confédération Française Démocratique du Travail
CGC	Confédération Générale des cadres
CGT	Confédération Générale du Travail
CIT	Conférence Internationale du Travail
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce
DIS	
ENIM	Etablissement National des Invalides de la Marine
FAO	Food and Agriculture Organisation
FO	Force Ouvrière
FTUB	Fédération des Syndicats de Birmanie
GDF	Gaz de France
GIE	Groupement d'Intérêts Economiques
IBF	International Bargaining Forum
ITF	International Transport Forum
ICONS	International Commission on shipping
IMMAJ	International Mariners Management Association of Japan
ITUC	International Trade Union Confederation
JMM	Journal de la Marine Marchande
JNG	Joint Negotiating Group
KSA	Korean Shipowners' Association
MARPOL	Maritime pollution Convention
MLC	Maritime Labour Convention
NIS	
OIT	Organisation Intenrational du travail
OMI	Organisation Maritime Internationale
ONU	Organisation des Nations Unies
Paris MOU	Paris Memorandum Of Understanding
P&I Club	Protection and Indemnity Club
RIF	Registre International Français
SIAM	Système d'Information des Affaires Maritimes
SNPOMM	Syndicat National Professionnel des Officiers de la Marine Marchande
SOLAS	Safety Of Life At Sea
STCW	Standars of Traning, Certification and Watchkeeping
SUB	Seafarers' Union of Burma – Syndicat des marins Birmans
TAAF	Terres Australes et Antarctiques Françaises
Tpl	Tonnes de Port en Lourd
UE	Union Européenne
POEA	Philippines Overseas Employment Agency
ZEE	Zone Economique Exclusive

**A mes arrières-grands pères Jean Zerbi et Alban Léveque
disparus en service à bord du paquebot Lamoricière
le 9 janvier 1942 ;
A mon grand-père, René Léveque, décédé ce
11 juillet 2011.**

SOMMAIRE

Introduction

PARTIE 1 : Déclin et lutte des puissances maritimes européennes

Section 1 : Analyse comparative des flottes

Section 2 : La mise en place de registres internationaux pour faire face à la concurrence

PARTIE 2 : L'ACTION PROTECTRICE ET REGULATRICE INTERNATIONALE

Section 1 : La convention MLC 2006

Section 2 : La mise en œuvre des prescriptions

Conclusion

INTRODUCTION

"O combien de marins, combien de capitaines - Qui sont partis joyeux pour des courses lointaines, - Dans ce morne horizon se sont évanouis! - Combien ont disparu, dure et triste fortune! - Dans une mer sans fond, par une nuit sans lune..."¹

Ces vers de Victor Hugo reflètent le tragique destin de nombreux marins, tant la vie en mer renferme risques et périls.

Plus d'un siècle plus tard la vie en mer, bien qu'ayant bénéficié d'importantes évolutions, reste un mode de vie dont la particularité reste entière. L'historien Alain Cabantous a lui aussi souligné cette singularité des gens de mer : *« En faisant de leur principal instrument de travail, le bateau, un lieu de labeur, un lieu d'existence, un intermédiaire matériel et symbolique entre eux et le reste des hommes, les gens de mer étaient les seuls à entretenir une relation particulière et indispensable avec un espace que les autres ignoraient ou voulaient ignorer. »²*

Aussi est-il parut essentielle d'accorder aux gens de mer une protection particulière. Dès les années 1670, en instituant par ordonnance royale un secours viager de deux écus par mois aux anciens militaires, y compris aux marins, Louis XIV créait ce qui est aujourd'hui considéré comme le plus ancien régime de sécurité sociale. C'est en effet à partir de cette date que s'est peu à peu développé un statut social particulier pour les marins.

¹ Victor Hugo, *Les Rayons et les Ombres* (1840)

² A. Cabantous, *Les citoyens du large - Les identités maritimes en France (XVII-XIX^e siècles)*, Aubier, coll. « Historique », Paris, 1995.

Colbert, alors Secrétaire d'Etat à la Marine s'exprimait en ces mots : « *Tout homme qui travail sur mer a besoin de plus de protection qu'un autre. Vous serez mes protégés. Mais j'exige que vous soyez sans cesse sous la main du gouvernement. Si je prends votre vie, en revanche je suis votre père nourricier ; j'institue la Caisse des Invalides, qui n'existe nulle part. Quand vous serez vieux, quand vous serez devenus infirmes au service, je pourvoirai à vos besoins ; si vous avez une femme et des enfants qui, pendant vos longues absences, manquent de pain, la Caisse des Invalides leur en donnera. Telle a été cette institution de paternité, ou plutôt de maternité, qui est le contrepoids de l'inscription maritime »*

En 1675, la Caisse des gens de mer, l'ENIM, était créée et ce statut particulier sera conservé lors de la généralisation de la sécurité sociale en 1945.

C'est donc dans une logique nationale que s'est construit le droit maritime et notamment le droit social des gens de mer. Cette logique nationale trouve son expression dans une stratégie tant économique que politique, les Etats imposant un privilège de nationalité à leurs marins. Ainsi seuls des marins français ne peuvent alors embarquer à bord d'un navire battant pavillon français.

Cette stratégie nationale va connaître un véritable tournant avec l'apparition du phénomène des pavillons dits de libre immatriculation. Ce phénomène développé - de manière inattendue - après la décolonisation, à partir de la seconde moitié du XX^{ème} siècle, va pousser les Etats à se doter d'instruments internationaux pour faire face à une pratique souvent considérée comme néfaste.

En effet, si le transport maritime est un élément central de la mondialisation, il n'en reste pas moins soumis aux mêmes effets que toute autre activité. On pourrait même dire que le transport maritime, qui constitue le socle de la mondialisation, subit en première ligne les effets de cette dernière. Ces effets peuvent s'avérer plus ou moins positifs.

Il existe une corrélation entre l'activité économique mondiale, le transport maritime et l'emploi.

Que ce soit en raison d'une crise financière ou d'une flambée du prix du pétrole par exemple, si les échanges diminuent, le transport maritime sera le premier touché par une augmentation ou une baisse d'activité. Au contraire le transport maritime peut s'avérer très lucratif lorsque l'économie mondiale se porte bien.

Il n'est ainsi pas surprenant que le phénomène des délocalisations qui suscite, notamment en France, de vives inquiétudes soit un phénomène largement développée dans le transport maritime. On parlera alors plus aisément de dépavillonnement.

La délocalisation dite « économique » est « utilisée principalement par les firmes multinationales, et a pour objectif la recherche d'un environnement juridique plus favorable en matière de réglementation du travail, de fiscalité, de taux de change ou de pollution.»³

Ce transfert d'activités, de capitaux et d'emplois s'effectue donc en des régions du pays ou du monde bénéficiant d'un avantage compétitif du fait soit de coûts plus bas (main d'œuvre peu coûteuse, meilleure accès aux ressources naturelles, fiscalité et réglementation plus attractives), soit d'un pôle de compétence technologique, ou du moins de personnel compétent, soit d'infrastructures mieux adaptées, d'un environnement plus attrayant ou d'un marché local assurant des débouchés plus vastes ou intéressants.

La mondialisation a donc comme caractéristique principale la mise en concurrence d'hommes et d'espaces.

C'est avec le choix des pavillons dits de libre immatriculation que s'exprime ce phénomène en matière maritime. S'il est devenu fréquent de voir une entreprise fermer ses portes en France pour ré-ouvrir dans un pays économiquement plus rentable, la pratique en matière maritime est courante, mais semble moins choquer l'opinion. Un tel phénomène entraîne inévitablement des plans sociaux, ou la possibilité pour l'employé de suivre son entreprise et se soumettre à la législation sociale du nouveau pays d'immatriculation. Ainsi l'employé peut se voir proposer un même emploi mais dans des conditions de travail discutables et avec une rémunération dérisoire au nom d'un souci de compétitivité de son entreprise.

³ Encyclopédie Larousse 2012

En matière maritime, les pavillons dits de libre immatriculation ont ainsi intégrés à leur flotte des navires dit « navire poubelles ». L'équipage de tels navires vit dans des conditions souvent déplorables. Non seulement insalubres, ces conditions de vies sont aussi dangereuses.

Un seul objectif dans un contexte globalisé : produire moins cher, grâce l'économie sur des taxes diverses, notamment sociales, les normes environnementales, les investissements pour la sécurité des employés.

Aussi assiste-t-on depuis plusieurs décennies à un phénomène dont le caractère paradoxal mérite d'être souligné ; si dans les siècles passés, la puissance économique d'un Etat se mesurait par l'étendue de sa flotte, certains Etats s'imposent aujourd'hui comme de grandes puissances maritimes du fait du nombre de navires qu'ils immatriculent sans pour autant représenter de grandes puissances économiques. C'est le cas des deux premiers Etats d'immatriculation des navires, Panama et Liberia, dont les pavillons couvrent un tiers de la flotte mondiale (en Tpl).

Dès lors, au regard de ces données quantitatives, se pose la question de la qualité de ces système d'attribution du pavillon.

L'immatriculation des navires emporte aujourd'hui encore des conséquences politiques et économiques pour les Etats qui accordent leur pavillon, et pour les armateurs qui les choisissent. Cette procédure administrative établit un lien de droit entre l'Etat du pavillon et le navire immatriculé. L'Etat qui bénéficie d'un enrichissement de sa flotte va en contre partie accorder une protection aux navires battant son pavillon.

Le bénéfice pour l'Etat du pavillon est de taille car plus sa flotte est conséquente, plus il sera représenté dans les organisations internationales comme l'OMI, la CNUCED, l'OIT ou la FAO. Au contraire il est désastreux pour un Etat qui possède une ZEE étendue (comme la France ou la Grande Bretagne) de voir sa flotte diminuer, perdant ainsi de leur influence dans ces instances. Or c'est notamment au sein de l'OMI que se négocient une grande partie de la réglementation en matière maritime. Ces Etats ont donc un intérêt particulier à conserver leur flotte, afin de pouvoir peser dans les négociations de la réglementation, et ainsi protéger leur espace maritime (sécurité, pollution...)

Par ailleurs, la flotte marchande d'un Etat peut lui être utile en cas d'opération militaires, voire humanitaires, par le biais des réquisitions.

Enfin la flotte dont dispose un Etat génère un revenu pour ce dernier, à travers la fiscalité, l'emploi et le développement économique de l'activité.

En ce qui concerne l'armateur, le choix du pavillon s'avère également être un choix stratégique, comme nous l'avons vu, dans un souci permanent de recherche du profit à moindre coût. Et nous pouvons ici relever un second paradoxe. Ce ne sont pas les Etats qui immatriculent le plus de navire qui attirent le plus d'armateurs. Si le Panama et le Liberia disposent des deux plus importantes flottes en nombre de navires, la Grèce et le Japon sont les deux premiers Etats armatoriaux et contrôlent ainsi un tiers de la flotte mondiale (en Tpl).

Dès lors le développement des dépavillonnements massifs entraîne une chaîne d'interrogations concernant les gens de mer.

Tout d'abord sur le plan économique, comment les Etats dangereusement concurrencés par l'apparition de ces Pavillons d'un nouveau genre ont-ils réagis afin de préserver leurs intérêts ? En quoi la législation sociale des gens de mer constitue-t-elle un élément de compétitivité entre les pavillons et donc un enjeu majeur pour les Etats ? Les stratégies élaborées se sont-elles révélées efficaces ?

En effet, quels facteurs peuvent permettre aux armateurs de réduire leurs coûts d'exploitation ? Si certains frais comme une cale sèche, du combustible, ou autres restent sensiblement les mêmes partout dans le monde, d'autres, nous le verrons, peuvent en revanche varier considérablement.

Par ailleurs, sur le plan humain, comment s'assurer que ces pavillons dits de libre immatriculation respectent un niveau tolérable de protection sociale et offrent des conditions de vie acceptables pour les gens de mer ? Comment la Communauté Internationale, soucieuse de la condition humaine a-t-elle réagit face à la mise en péril de milliers d'hommes ?

C'est ainsi autour d'interrogations que va s'articuler notre réflexion.

En effet, face à la crise ayant touché les flottes des puissances maritimes, provoquée par l'apparition des pavillons de libre immatriculation et de nouveaux marchés de gens de mer, ces dernières ont du rivaliser d'ingéniosité. L'illustration la plus marquée de leur résistance réside sans doute la mise en place de registres bis afin de continuer à pouvoir offrir un pavillon concurrentiel aux armateurs. (I)

Ces bouleversements provoqués par une mise en concurrence parfois qualifiée de « déloyale » ont par ailleurs poussé les Etats à élargir le cadre classique de la législation nationale pour créer un véritable cadre international régissant les régimes de protection sociale des marins. Il en résulte une large diversité des sources en la matière.

Si la Convention dite MLC - Maritime Labour Convention - adoptée en 2006 marque un tournant dans la construction de ce droit social international des gens de mer, l'épreuve des ratifications et surtout l'application effective de ses prescriptions restent un défi majeur. (II)

PARTIE 1 : Déclin et lutte des puissances maritimes européennes

Dès les années 1970 une véritable « crise de l'immatriculation » est venue frapper les puissances maritimes classiques, puissances principalement européennes. Jusqu'alors, les Etats disposant des plus grosses flottes étaient des anciens empires coloniaux, dominant l'économie mondiale.

Mais, nous l'avons évoqué, la cause de cette crise a rapidement été identifiée. Il s'agit de l'apparition, comme nous l'avons évoqué, du phénomène des pavillons dits de libre immatriculation. Les Etats ont ainsi pris diverses mesures depuis une trentaine d'années pour enrayer le phénomène.

Plusieurs moyens ont donc été élaborés par les Etats victimes de dépavillonnement massif, afin de tenter de conserver leur flotte. Si ces solutions apparaissent efficaces dans leur concept, leur bilan à l'épreuve des faits s'avère parfois décevant.

Le Rapport Richemont de 2003⁵ apporte sur ces points une présentation efficace. Ce rapport constitue une réflexion sur l'état des flottes et les moyens de rendre le pavillon français attractif. Il plaide notamment pour la mise en place d'un registre International Français. Cependant, le RIF est depuis entré en vigueur en France en 2005. Six ans après son adoption, les premiers bilans s'imposent

⁵ Rapport n° 92 (2003-2004) de M. le Sénateur Henri de RICHEMONT, fait au nom de la commission des affaires économiques, déposé au Sénat le 3 décembre 2003

Section 1 : Analyse comparative des flottes

Le Sénateur Richemont dresse dans la première partie de son rapport, un état des flottes européennes. Il compare ainsi le pavillon français à ceux de ses voisins européens. Il évoque ensuite les différentes mesures prises pour enrayer le déclin de la marine marchande. S'appuyant sur ces exemples européens, Henri de Richemont présente une série de mesures visant à rendre le pavillon français plus attractif.

Ce rapport met en lumière trois éléments à prendre en compte : le déclin de la flotte immatriculée, déclin de la flotte contrôlée et le déclin du nombre de personnel navigant. Cette présentation nous paraît être un moyen remarquable d'étudier l'évolution des flottes. Nous allons donc, sur ce schéma, présenter une vision actualisée de l'état des flottes mondiales.

Paragraphe 1 : La France, exemple du déclin des puissances maritimes face à l'émergence des pavillons de complaisance.

Avec près de 800 bateaux et 45.000 marins les années 1950 sont considérées comme un nouvel âge d'or. Après la guerre, le gouvernement engage en effet un vaste plan de reconstruction destiné à remplacer des centaines de navires hors d'âge ou détruits pendant le conflit. Les armateurs ont alors une flotte fraîchement construite. Certains bâtiments de cette époque sont restés emblématiques, comme le Bérénice qui, avec ses 32.000 tonnes de port en lourd, qui est alors le plus gros pétrolier du monde.

Mais la reconstruction de la flotte va rapidement s'essouffler. Si l'apogée technique de la flotte commerciale intervient dans les années 60 et 70, avec le paquebot France et les mégas pétroliers de la classe Batillus (550.000 tonnes), la « Mar Mar »⁶ ne cesse de décroître en terme d'unités et de marins.

⁶« Mar Mar » est l'abréviation courante donnée à la Marine Marchande.

Précurseur dans de nombreux domaines, le monde maritime a ainsi connu très tôt les effets de la mondialisation : « Les pavillon de complaisance sont arrivés très tôt, avec des équipages très bon marché, livrés à eux-mêmes. C'est une page qui s'est tournée pour les pays européens. Tout a été délocalisé et la population de marins a fondu comme neige au soleil », explique Daniel Sicard, historien et directeur de l'Ecomusée de Saint-Nazaire⁷.

Dès 1965, la chute est vertigineuse. On ne recense en France plus que 600 navires, et seulement 500 dix ans plus tard. La situation est telle qu'en 1986, le chiffre passe sous la barre symbolique de 300. Dans le même temps, le nombre de navigants tombe à 15.000, puis 10.000, soit cinq fois moins qu'après la guerre.

A) Un déclin en terme d'unités

L'origine du déclin de la flotte marchande française peut être située à partir des années 1970. Pendant près de vingt ans, le Pavillon français ne va avoir de cesse de perdre des navires, jusqu'à une stabilisation dans les années 1990.

Si en 1962 la flotte marchande française comptait 798 navires, seulement 514 navires étaient recensés en 1975. Certains ont tenté d'expliquer cette chute par l'accès à l'indépendance de l'Algérie et la disparition de plusieurs lignes régulières.

Pour autant ce déclin s'est poursuivie jusqu'en 1989 où le tonnage en millions de tonnes en lourd s'est stabilisé autour des 6 Mtpl. A cette époque, c'est la flotte pétrolière a été réduite de près de moitié de ses unités représentant les trois quarts de sa capacité. L'impact de cette réduction est inévitablement flagrant.

Pendant vingt ans, le Pavillon français a perdu environ une vingtaine d'unités par ans. En 1991 la France a connu son seuil le plus bas avec 5,57 Mtpl. Les années 1990 marquent cependant une stabilisation dans le déclin de la flotte avec en moyenne 205 à 215 navires.

⁷ « Comment redonner de l'éclat à la marine marchande française ? », Mer et Marine du 28 mars 2006

Entre 1975 et 2002 la capacité est ainsi passée de 20,8 millions de tonnes en lourd (Mtpl) à 6,28 Mtpl.⁸

La stabilisation apparue au cours des années 1990 a en premier lieu été la conséquence du vieillissement de l'âge moyen de la flotte. La situation n'était donc guère plus satisfaisante. Ce défaut a néanmoins connu une rapide correction puisqu'en 2002 l'âge moyen de la flotte pétrolière est de 9 ans et 8ans pour la flotte non pétrolière.

B) Un déclin en termes de flotte contrôlée

Il s'agit ici des navires battant pavillons étrangers mais contrôlés par des intérêts français. Ils étaient évalués à un peu plus de 400 au début des années 1980. En 1998 ce ne sont plus que 89 navires qui sont ainsi comptabilisés⁹.

Cette diminution de 28% peut toutefois être relativisée par le recours pour les grands armements français comme CMA-CGM ou Louis Dreyfus à l'affrètement coque-nue.

On estime donc généralement que 40% de la flotte contrôlée par des intérêts français battraient pavillon étranger. Environ une centaine de navires battant pavillon tiers sont ainsi détenus ou affrétés pour une longue durée par des armateurs français. Au niveau européen, cette proportion apparaît relativement faible.

C) Un déclin en termes de personnel navigants

Corrélativement au déclin de la flotte, le nombre de marins français n'a cessé de chuter. En France, le Système d'Information des Affaires Maritimes (SIAM) est la principale source de données des navigants français et permet d'évaluer leur effectif.

⁸ Rapport Richemont

⁹ Cahier statistique du Comité Central d'Armateurs de France, édition 1998

On dénombrait en 1959 un nombre total de 43550 marins. Le personnel d'exécution alors composé de 33 620 membres a dès les années 1960 connu un déclin brutal avant de se stabiliser vers 1975. Il ne reste alors plus que 18 880 membres du personnel d'exécution. Près de la moitié des emplois ont ainsi disparus en moins de vingt ans.

Concernant les officiers, si leur nombre est passé de 9 930 à 7 530 entre 1959 et 1979, ce n'est qu'à partir des années 1980 que leur nombre va sensiblement diminuer. En 1999, le pavillon français ne compte plus que 2 839 officiers.

L'essentiel des marins français occupent aujourd'hui un emploi dans le transport de passagers. Cependant, l'actualité récente, comme nous le verrons, n'a pas été favorable aux personnels des principaux armements concernés, à savoir la SNCM, Sea France et Brittany Ferries.

D) Un déclin commun

La France n'a pas été le seul Etat touché. Comme nous l'avons précédemment évoqué, toutes les puissances maritimes européennes ont été touchées par le même phénomène.

L'Italie a notamment connu un déclin semblable à la France.

La grande Bretagne en particulier a été touchée plus violemment encore. En 1980 le tonnage total sous pavillon britannique était de 45,08 Mtpl. Le paroxysme de ce déclin sera atteint en 1994 avec un tonnage réduit à 7,4 Mtpl représentant moins de 400 navires.

La Norvège a vu elle aussi sa flotte durement touchée. A la fin des années 1980, 80 % des navires sous pavillon norvégien avaient été dépavillonnés au profit des pavillons dits de libre immatriculation, représentant 42 Mtpl. Il ne restait alors plus que l'équivalent de 8 Mtpl en navires inscrits sur ce registre.

D'autres Etats ont cependant mieux résisté. C'est notamment le cas de l'Allemagne ou du Danemark qui ont su se maintenir, voir renforcer leur position.

Les Etats-Unis ont quant à eux été touchés plus tardivement. Entre 2001 et 2002 le tonnage en port en lourd est passé de 28,66 Mtpl à 11,7 Mtpl. La situation ne s'est depuis guère améliorée.

Le nombre d'Européens par navire a également baissé de plus de 20%, sans compter les conséquences de l'automatisation des bateaux, qui permet aujourd'hui de manœuvrer un bâtiment de 300 mètres avec moins de 30 hommes.

Il est donc très vite apparu indispensable de réagir et de proposer des solutions compétitives afin que les Etats puissent retrouver leur flotte perdue. L'illustration essentielle de cette réaction des puissances maritimes en déclin réside, nous le verrons, dans la mise en place de nouveaux registres communément appelés « registres-bis ». Ces registres bis ont pour ambition de rééquilibrer les rapports de concurrence avec les très décriés pavillons de libre immatriculation.

Paragraphe 2 : L'émergence des pavillons de libre immatriculation

Les premiers cas avérés d'utilisation détournée d'un pavillon remonte au début du dix-neuvième siècle. A cette époque, le Portugal, pour contourner un accord signé avec l'Angleterre interdisant l'importation d'esclaves, faisait circuler ses navires sous pavillon brésilien afin de continuer à en percevoir les bénéfices. Cette technique a été utilisée par les esclavagistes de l'Europe entière.

Plus tard, c'est le développement de la contrebande d'alcool aux Etats-Unis durant la Prohibition dans les années 1920 qui poussera les armateurs à utiliser ce procédé avec des navires immatriculés au Panama.

Ce procédé a également permis aux américains, avant de s'engager dans la Seconde Guerre Mondiale, de venir en aide aux pays occupés par l'Allemagne nazie. Ils conservaient ainsi, en apparence, une certaine neutralité dans le conflit.

Mais à côté de ces cas que nous pourrions qualifier « de circonstances », le développement des pavillons de libre immatriculation s'est réellement accentué au lendemain de la décolonisation. Les nouveaux pays décolonisés n'ont pas tardé, sous la pression de véritables lobbies maritimes dans un contexte de développement massif des échanges mondiaux, à mettre en place ces pavillons de complaisance.

Sont ainsi apparues de nouvelles entités ouvrant leurs registres aux armateurs du monde entier à de faibles conditions hautement concurrentielles.

Ainsi, les 10 principaux pavillons de complaisance représentent 9% de la flotte mondiale en 1955. Cette proportion passe à 23% en 1970, 37% en 1985 et atteint 56.5% en 1998.

Comment s'explique un tel succès ? Quelle ont été les conséquences directes sur les gens de mer ?

A) Une attribution facilitée

L'article 91 de la Convention de Montegobay dispose que « chaque Etat fixe les conditions dans lesquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient droit de battre son pavillon ».

Ainsi, au Panama, première flotte mondiale, la législation autorise depuis plus de 70 ans toute personne physique ou morale, d'origine panaméenne ou étrangère, à enregistrer des navires de la marine marchande au Registre de la République du Panama.

Par ailleurs, tout navire de tout type peut-être soumis à l'immatriculation au Panama, pour autant qu'il réponde aux exigences minimales de navigabilité, de sécurité et de respect de l'environnement requises par les conventions internationales et des réglementations nationales relatives à l'objet.

Ainsi les pavillons de complaisance permettent l'enregistrement à grande échelle de navires détenus par des intérêts étrangers, sans aucune relation économique avec l'Etat d'immatriculation.

Dès lors, le paradoxe évoqué en introduction, selon lequel des Etats de faible importance économique représentent les flottes les plus importantes, est un indicateur dans la qualification d'un pavillon.

B) Des pavillons économiquement ultra compétitifs

La compétitivité des pavillons de libre immatriculation découle de trois facteurs.

Les pavillons de complaisance présentent en premier lieu un attrait fiscal. En effet, dans la plupart des Etats concernés, les bénéfices des armateurs sont exonérés d'impôts et les frais d'immatriculation sont entre 30 et 50% moins élevés que dans les pays d'Europe occidentale.

Par ailleurs, les pavillons de complaisance présentent en général une réglementation peu contraignante. Celle-ci se limite généralement au respect des prescriptions internationales, pour autant que l'Etat en question ait ratifié les conventions adoptées dans tel ou tel domaine.

Concernant les normes sociales, le registre panaméen par exemple n'impose aucune norme sociale particulière. Il s'en remet au droit international. C'est donc bien ici que la nécessité éprouvée pour l'entrée en vigueur de la MLC trouve tout son sens.

Par ailleurs, les armateurs se trouvent déchargés de toutes les démarches administratives relatives à l'emploi d'un salarié. Dans la mesure où le salarié est étranger, c'est à lui de prendre en charge son affiliation aux organismes sociaux de l'état dont il est ressortissant.

Les pavillons de complaisance peuvent ainsi réduire de deux tiers les frais liés au personnel naviguant, soit une économie allant jusqu'à 500 000 dollars par an et par navire, selon le type de navire.

Il n'est donc pas surprenant que les armateurs, en quête de profits et donc de limitation des coûts, aient montré un attrait prononcé pour ce type de pavillons.

Paragraphe 3 : Le développement parallèle de nouveaux marchés de personnel navigant : Les Philippines, leader incontesté de la fourniture de main d'œuvre maritime

Si les puissances maritimes ont pour beaucoup été bloquées dans un système de privilège de nationalité (voir infra), le développement des pavillons de libre immatriculation ont entraîné l'émergence parallèle de nouveaux fournisseurs de marins.

C'est ainsi que les Philippines se sont imposées comme la source première en la matière. Cependant de nombreux autres pays offrent de la main d'œuvre à coûts réduits. Au delà de la rémunération, les conditions de travail de ces hommes sont souvent très discutables.

Mais nous verrons que les revendications sociales sont de nature à freiner l'emploi et qu'ainsi, de nombreux Etats ne reconnaissent pas de liberté syndicale à leurs marins, dans le but « d'exporter » au mieux leurs hommes.

Les marins philippins sont indéniablement les plus employés dans la marine marchande internationale, constituant plus de 20% de la main d'œuvre. On estime leur nombre à environ 250 000 hommes et femmes, loin devant l'Indonésie ou la Chine – respectivement en deuxième et troisième position – avec environ 80 000 gens de mer.

Dans un pays où un habitant sur deux gagne moins de 2euros par jour, les salaires des marins, bien que faibles à l'échelle internationale, représente une source de revenus non négligeable pour des familles vivant dans une extrême pauvreté.

Cette activité génère par ailleurs un profit pour l'Etat. Une loi a ainsi été adoptée afin que 80% du salaire perçu à l'étranger revienne au pays. Si les marins ne représentent que 4% de la population expatriée, les Philippines comptant environ 8 millions de travailleurs expatriés, ils rapportent plus de 20% des devises au pays soit 1,5 milliards de dollars.

Cependant, il convient de s'attarder sur les conditions d'emploi de ces gens de mer. Par ailleurs, la situation est parfois plus déplorable dans certains autres Etats. Nous évoquerons ainsi au cours de nos développements le cas d'autres pays comme la Birmanie à titre exemple.

A) Les sociétés de manning, intermédiaires critiqués.

Afin d'espérer trouver un emploi, les philippins ont la possibilité à recourir à des agents de manning. Très demandés, ils permettent une mise en contact entre les armateurs et les demandeurs d'emplois.

Des agences de manning sont ainsi apparues, sous un contrôle étroit des autorités Philippines et du Ministère des travailleurs émigrés. Leur rôle est de recruter et placer de nouveaux gens de mer.

On recense environ un millier d'agents de manning aux Philippines, dont près de 400 à Manille. Il n'est pas rare de voir ces agents recruter directement la main d'œuvre dans la rue.

Afin de bénéficier des services d'un agent, nombreux sont ceux qui n'hésitent pas à payer, et ce malgré l'interdiction de cette pratique par les conventions 9 et 179 de l'OIT. Les agents ont ainsi trouvé des artifices, tels que le paiement d'une « visite médicale ».

Mais la rémunération de ces agents provient surtout d'un pourcentage perçus sur les salaires des marins allant de 10 à 25%. Les armateurs, quant à eux payent aux agents une commission pour chaque marin employé.

La aussi, certains artifices sont dénoncés, comme la mise en place d'agents de manning par le biais de sociétés écrans par les armateurs eux mêmes. Cela leur permet ainsi de ne pas payer de commission, mais surtout, de recevoir une partie des salaires qu'ils versent à leurs employés.¹⁰

Ainsi, plusieurs agents de manning agréés par l'Etat apparaissent sur la liste noire de l'ITF ou font l'objet d'une surveillance particulière. Il est notamment souvent reproché à ces agents d'exercer des représailles envers les marins ayant tenté de faire valoir leurs droits ou dénoncé leurs conditions de travail.

Pourtant, une fois mis en relation avec l'armateur, le nouveau marin peut se heurter ici encore à des pratiques contestables. Aussi, il peut arriver qu'il signe un contrat de travail en blanc, précisant ses missions au fil du temps. Certains contrats ne sont simplement pas écrits et résultent d'accords oraux.

Bien que dans la majorité des cas un contrat soit conclu par écrit, il arrive également que certaines clauses ne pouvant pas figurer comme telles dans le contrat, fassent l'objet d'un accord séparé. Ces accords contiennent alors des clauses telles que le non recours à la justice, à un syndicat ou à la grève. Si la force juridique d'un tel additif est contestable, il n'en reste pas moins que la pratique semble courante aux Philippines.

¹⁰ *Les pétroliers de la honte*, P. Benquet & T. Laurenceau, Editions n°1, 1994

B) Une formation de qualité, appréciée et subventionnée

Par ailleurs, la formation des marins philippins est elle aussi devenue une véritable industrie. Près de 150 écoles ont vu le jour au cours des dernières années. Ces écoles sont souvent financées directement par les armateurs européens, japonais et américains qui tirent un grand bénéfice de ce système.

Les officiers sont les plus recherchés. A titre d'exemple, l'Académie Maritime de l'Asie Pacifique (AMAP) est un institut privé ayant implanté une vingtaine de centres aux Philippines. Cet institut offre une formation de cinq ans prise en charge par les armateurs. Son objet consiste en la formation d'officiers, capitaines et chefs mécanicien. En retour le marin doit trois ans de service au minimum sur les navires de son mécène. La compétition entre armateurs se joue aussi dans ces écoles.

Outre l'attrait financier, ce genre de formation est en général très stricte et vise à former un personnel de haute qualité. Les élèves de l'AMAP doivent ainsi respecter une discipline militaire.

Durant leur première année de formation, il leur est interdit de se déplacer en marchant, ou encore de manger en baissant la tête et parler pendant les repas.

C) Des conditions de vie et de travail à bord souvent difficiles

Les conditions de travail discutables ne concernent pas uniquement les Philippines, mais tous les marins embarqués sur des navires battant pavillon de complaisance.

Cela commence par la réduction massive des effectifs. Il est certain que l'évolution technique des navires permet une limitation de l'équipage. Pour autant la modernisation des bâtiments ne permet pas une réduction de 50% des effectifs comme cela est souvent constaté sur de nombreux navires.

La conséquence directe de la compression des effectifs réside dans l'allongement de la durée de travail qui entraîne corrélativement une fatigue supplémentaire pour les marins.

La multiplication des tâches et des attributions est également souvent dénoncée. A bord, les marins en sous-effectifs doivent assurer l'entretien quotidien du navire, son voyage, et veiller à cacher la misère sous une couche de peinture. Arrivés au port, il n'est pas rare que les marins soient contraints d'aider au chargement et au déchargement ne pouvant ainsi pas profiter du répit qu'offrent les escales.

Le manque de sécurité et de matériel sont également pointés du doigt. A titre d'exemples, 7 bateaux roumains sur 10 inspectés dans le cadre de Paris MOU montraient des carences dans ce domaine, 60% de bateaux battant le pavillon du Honduras présentaient ce genre de manquement¹¹. Le bilan des inspections faites dans le cadre de cette entente est révélateur : en 2010, 11,16% des navires contrôlés n'étaient pas conformes quant aux conditions de vie et de travail à bord¹². Cela va du manque de moyens de couchage au chauffage qui ne fonctionne pas, en passant par l'absence de vêtements chauds et imperméables qui sont pourtant indispensables pour affronter certaines conditions climatiques extrêmes. Plus généralement, l'ICONS estime que 10 à 15% des équipages dans le monde travaille dans des conditions dangereuses et sont sous-alimentés. Les espaces consacrés aux équipages et les cabines ne présentent pas une superficie convenable et les économies des armateurs passent bien souvent par la négligence du confort à bord.

Un autre élément non négligeable dans le bien être des gens de mer réside dans la diversité des équipages et les tensions qui peuvent exister entre les différentes nationalités. Les rivalités poussent souvent les hommes à l'isolement qui vient s'ajouter à l'éloignement de leurs familles. A ce sujet, il n'est pas rare que l'accès aux moyens de communication leur soit refusé et que les marins restent sans nouvelles de leurs proches pendant de nombreuses semaines. Le sentiment d'enfermement est par ailleurs renforcé par la barrière de la langue qui limite les rapports entre les membres de l'équipage. Ces éléments sont d'autant plus difficiles à vivre que les navires sont vieux et mal entretenus.

¹¹ Ces marins qui travaillent comme des forçats (p. 21), Libération, 22 octobre 1996

¹² Voir Annexe 5

On estime qu'un marin sur dix serait victime de sévices et de mauvais traitement physiques, de harcèlement ou de violences sexuelles de la part de leurs supérieurs.

On compte par ailleurs près de 2.000 marins – de la marine marchande – qui meurent en mer tous les ans – toutes origines confondues. Les familles de marins originaires de ces pays dénoncés par l'ITF ont énormément de peine à récupérer une quelconque indemnité suite à la disparition de leur proche. Couramment ces indemnités sont de l'ordre de 20 à 30.000 dollars mais le plus souvent les familles des victimes mettent des années à la recevoir et n'obtiennent parfois rien parce que l'armateur a disparu (changement de nom ou disparition de la société qui gérait le bateau par le jeu des sociétés écran qui rend très difficiles les poursuites à l'étranger et la détermination de la responsabilité).

D) Elévation des minima sociaux et baisse de la demande

La place prééminente qu'occupent les Philippines sur le marché mondial des gens de mer leur vaut cependant une attention particulière, notamment de la part de l'ITF. Nous l'avons évoqué en matière d'agents de manning, mais son contrôle ne se limite pas à cela. Comme nous le verrons plus tard, l'ITF mène depuis de nombreuses années un combat sans relâche contre les armateurs et les Etats peu soucieux du sort réservé à leurs marins.

Mais outre la surveillance au niveau international, un certain nombre de syndicats nationaux sont apparus. Certains, offrent des prestations uniques au monde. Le LAMOSUP est un syndicat regroupant environ 75 000 adhérents. Sa singularité réside dans le fait qu'il dispose de son propre hôpital et prodigue des soins gratuits pour ses membres et leurs familles.

Cependant, l'élévation progressive de la protection accordée aux marins philippins entraîne inévitablement une certaine baisse de la demande. Entre 1995 et 2000 leur nombre a reculé de 6%.

D'autant plus que dans le même temps d'autres Etats ont bénéficié d'une hausse de la demande. La Birmanie en est un exemple flagrant.

Le nombre de marins birmans est passé de 15 000 en 1995 à 30 000 en 2000. Or les conditions de travail en mer sont particulièrement alarmantes. Les contrats de travail des marins étaient directement signés avec la junte militaire au pouvoir. Ce régime dénoncé pour son autoritarisme a interdit les syndicats des gens de mer, emprisonnant leurs dirigeants, et n'hésitait pas à exercer des représailles sur les marins et leurs proches en cas d'incident.

Le Seafarers' Union of Burma – SUB – principal syndicat des marins birmans a ainsi été classé comme une « association interdite » aux termes de la loi sur les associations interdites. Par ailleurs, l'avis n° 3/2005, émis le 28 août 2005 par le ministère de l'Intérieur déclare que la « FTUB, - Fédération des syndicats de Birmanie - ses membres ainsi que les autres groupes et particuliers y étant associés" » constituent une menace pour le pays. Le régime considère la FTUB comme une « organisation terroriste »¹³.

Les diverses condamnations de l'ONU et de l'ITF n'ont pas empêché l'explosion de leur effectif dont la majorité est embarquée à bord de navires battant pavillon de complaisance.

L'effondrement récent du régime en 2011 offre cependant une promesse d'amélioration pour les marins birmans.

La liste des Etats dénoncés par les instances internationales est longue. Le Honduras n'est pas en reste. En Chine également, les marins - environ 80 000 - sont placés sous le contrôle direct d'officines d'Etat qui peuvent retirer la moitié de leur salaire aux marins jugés indisciplinés. Cela permet d'éviter que ne se développent des idées contestataires et des aspirations à la liberté, notamment syndicale.

Depuis 2010, le nombre de marins philippins repart néanmoins à la hausse atteignant un record avec près de 340 000 marins, toutes classes confondues.

¹³ Myanmar : information sur le traitement réservé aux marins birmans qui sont retournés au Myanmar (Birmanie) après avoir déserté leur navire et communiqué avec la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) pour se plaindre des conditions de travail alors qu'ils étaient à l'extérieur du Myanmar / 06 août 2008

Compte tenu de la manne financière que représente cette industrie, on comprend en effet que l'Etat, bien qu'il essaye d'imposer certains minimas sociaux, fasse parfois preuve d'une certaine complaisance.

Mais les conflits sociaux se multiplient. De plus en plus fréquemment, des faits de grèves ou de blocages sont rapportés par la presse. Cela a notamment été le cas récemment du tanker chypriote le « Lisa ». Après quatre jours de grève, la quinzaine de marins ukrainiens et philippins du navire ont obtenu le 12 mai dernier le paiement de leurs salaires, gelé pendant deux mois pour certains. La compagnie - Admibros shipmanagment -, l'armateur - Ocean tankers - et l'assureur de la marchandise ont versé les 76 000 dollars réclamés par les grévistes qui avaient bloqué le navire au port de Bassens en Gironde. « Nous savions qu'en France, nous allions être défendus », expliquait le second officier du navire à son arrivée au port français¹⁴. La plupart des marins ont ainsi terminé leur contrat et quitté le port.

Les trois grévistes qui souhaitaient poursuivre ont néanmoins été licenciés, preuve qu'il reste beaucoup à faire, notamment en matière de droit de grève.

Reste la question des salaires. On estime que le coût d'un marin français équivaut à celui de six marins philippins. Si l'ITF a fixé le salaire minimum acceptable à 1 400 euros, de nombreux marins sont rémunérés bien en deçà. Les marins philippins sont souvent rémunérés aux alentours des 700 dollars auxquels il faut encore retrancher la commission perçue par l'agent de manning et qui se situe entre 10 et 25%.

Les officiers quant à eux, plus recherchés en raison de la pénurie qui frappe la profession, ont plus de chance. Leur salaire peut atteindre 8 000 euros par mois. Cette fonction leur permet donc une élévation sociale d'importance dans un pays touché par la pauvreté. Il sont cependant particulièrement touchés par la baisse de la demande des armateurs européens qui de plus en plus préfèrent se tourner vers la main d'œuvre ukrainienne, moins revendicatrice, et disposant d'un savoir faire historique en matière mécanique. Un armateur marseillais nous confiait récemment que les P&I Clubs londoniens envisageaient de se lancer en campagne pour remplacer les marins philippins par ces derniers.

¹⁴ « Les marins du "Lisa" en grève en attendant d'être payés », par Delnesty Yannick 9/05/2011 SudOuest.fr

Section 2 : La mise en place de registres internationaux pour faire face à la concurrence

Les registres internationaux, plus qu'une solution, sont apparus comme une nécessité afin d'enrayer un processus aussi rapide qu'imprévu.

Leur appellation de «pavillons bis » fréquemment employée dans le langage courant est erronée et prête à confusion. Les Etats disposent en effet d'un seul et unique pavillon. Le pavillon se divise quant à lui en différents registres. Tout Etat dispose tout d'abord d'un premier registre dont il définit les modalités d'attribution. En Europe ces registres garantissent en général un haut niveau protection sociale. Les coûts d'exploitation sont de ce fait élevés et peu attractifs pour les armateurs¹⁵. Les Etats disposant de territoires à l'Outre-mer ont ainsi mis en place des registres bis dits territoriaux, caractérisés, comme les premiers registres par un lien fort avec l'Etat d'immatriculation.

Paragraphe 1 : Un même objectif, plusieurs méthodes

Plusieurs registres territoriaux français ont ainsi été créés à côté du registre métropolitain: Wallis et Futuna pour les paquebots de croisière, Nouvelle Calédonie, Polynésie ou encore TAAF remplacé par le RIF. Les autres anciennes puissances coloniales disposent aussi de registres territoriaux comme l'Espagne avec le registre des Canaries, le Portugal avec le registre de Madère ou les Pays bas avec le registre des Antilles-Néerlandaises.

C'est à côté de ces registres territoriaux que sont instaurés les registres bis internationaux. On les qualifie également de «registres papier ». Si le lien avec l'Etat conserve une certaine force, ils ne sont pas basés sur un territoire national.

¹⁵ Dans les Etats dits de libre immatriculation, il n'existe en revanche souvent qu'un seul registre, très compétitif, n'imposant pas de minima sociaux sur leurs navires.

L'objectif est double. Il s'agit d'une part d'endiguer la perte de navires sous pavillon national, mais également d'être assez attractif pour en attirer de nouveaux.

Les anciennes puissances maritimes ont ainsi tenté de rééquilibrer la concurrence. La création de registres internationaux est en réalité un moyen permettant de légaliser les discriminations sociales à bord des navires.

En choisissant d'immatriculer son navire sous registre international, l'armateur peut ainsi employer des marins étrangers sans limitation, soumis à une législation sociale inférieure que celle de l'Etat qui offre son pavillon. C'est sur le plan social que réside la différence entre les premiers registres et les registres internationaux conservant des normes élevées en ce qui concerne la sécurité des navires.

Ces registres internationaux sont généralement accompagnés de mesures fiscales avantageuses.

A) Succès des mesures prises dans les autres Pays Européens.

Le Rapport Richemont pratique une comparaison des registres bis instaurés dans les autres pays Européens.

Son analyse met en évidence le succès rencontré par ces Etats. La Norvège fait ainsi figure d'exemplarité en matière de gestion de sa flotte. Comme le souligne le rapport, c'est 80% de la flotte nationale qui avait alors quitté le pavillon norvégien en 1987, date d'entrée en vigueur du NIS. Les 20% restant représentait alors seulement 8 Mtp.

Très vite, les armateurs vont revenir sous pavillon norvégien en immatriculant leurs navires au NIS, et c'est ainsi qu'en 1991 la flotte était repassée à 41 Mtp.

Pour le Sénateur français, « ce redressement est dû au volontarisme et au réalisme non seulement du gouvernement norvégien et des armateurs mais également des syndicats. »

Bien que des allègements fiscaux soient prévus, il n'existe pas, dans la législation relative au NIS, de défiscalisation ni pour les armateurs, ni pour les marins – les charges sociales s'élevant à 14% pour l'armateur et 7% pour les marins. Cela n'a pas empêché la croissance de la flotte. Il semble donc que le succès du NIS tienne surtout au fait qu'il n'existe pas de quotas en matière d'emploi de marins nationaux. Seul le commandant doit être de nationalité norvégienne. Mais en pratique des dérogations sont largement accordées aux armateurs notamment en fonction de la dangerosité de la marchandise transportée. Les armateurs peuvent ainsi recourir à des agences de manning (cf. infra) pour embaucher des hommes et des femmes aux conditions sociales de leur Etat d'origine.

Les coûts d'exploitation des navires sous registre NIS sont ainsi équivalents aux coûts de navires sous pavillon de complaisance. En revanche, le système de contrôle par l'Etat des navires battant son pavillon offrent un gage de qualité, qui est probablement l'élément central d'un tel regain d'unités.

En revanche, ces mesures n'ont pas favorisé l'emploi, puisque les marins norvégiens ont disparus. Ce registre souffre donc d'une carence peut-être nécessaire au développement de la flotte.

Cependant, le Danemark qui n'impose pas non plus de quotas sous son registre DIS enregistre près de 70% de marins nationaux sous son pavillon. Cependant, il faut souligner que le droit danois ne connaît pas de salaire minimum, la liberté contractuelle prévalant dans les contrats de travail. Ainsi le marin danois n'est pas nécessairement plus cher qu'un autre d'autant que le DIS prévoit la défiscalisation des salaires des nationaux.

A la fin des années 1980, des mesures similaires ont été prises dans toute l'Europe, et les résultats se sont révélés satisfaisants.

La France a quant à elle peiné à mettre en place un système offrant de tels résultats. Au rang des anciennes puissances coloniales, la France fait figure de mauvais élève. Nous citerons notamment la Grande Bretagne qui a naturellement utilisé ses anciens territoires pour créer un certain nombre de registres bis¹⁶. Les Pays-Bas sont quant à eux considérés comme un des pavillon les plus compétitifs de l'Union Européenne.

Ces deux anciennes puissances coloniales ont ainsi pu et su faire face aux effets de la mondialisation. Sur le plan social, elles permettent notamment la détermination de la loi applicable au contrat. Cette situation présente un avantage compétitif certain mais entraîne inévitablement des différences de traitement pour des hommes et des femmes embarqués à bord d'un même navire.

B) Une adaptation difficile pour la France : L'échec du registre TAAF

« Les armateurs n'ont pas vraiment le choix, à partir du moment où ils se battent dans un monde totalement libéralisé avec une baisse des coûts au maximum. On tente donc de maintenir ce qui existe avec des bouts de ficelles. D'où l'idée d'un second registre, qui est toujours mieux que d'avoir des pavillons de complaisance », estime un spécialiste du transport maritime¹⁷.

Mis en place par le gouvernement Chirac entre 1986 et 1987, le registre TAAF (Terres Australes et Antarctiques Françaises), fait référence au port d'attache des navires, Port aux Français, sur les îles Kerguelen. Il connaîtra un premier échec avec son annulation par le Conseil d'Etat le 27 octobre 1995. Ses décrets d'application n'entreront jamais en vigueur, y compris après sa modification par la loi du 26 février 1996. Ainsi le régime du travail des marins étrangers à bords des navires immatriculés sous ce registre n'a jamais été précisé créant un véritable vide juridique.

« Nous étions dans l'inexistant, ou du moins, le flou juridique. Il fallait recadrer la

¹⁶Nous pouvons citer le registre Ile de Man, Iles Jersey et Guernesey. Ces territoires ont un statut particulier ; sont autonomes mais leurs habitants considérés comme citoyens britannique

¹⁷ 28/03/2006 mer et marine « Comment redonner de l'éclat à la marine marchande française? »

situation et s'appuyer sur une loi où était écrit, noir sur blanc, ce qu'il en était du traitement des marins », estime Guy Sulpice, ancien responsable du pôle Relations Sociales chez Armateurs de France. Cette situation lui vaudra notamment des contestations du BIT.

1) Un registre peu compétitif

La question de la compétitivité du registre TAAF s'est aussi posée assez rapidement. En effet, si la mise en place de ce registre a nettement endigué la chute vertigineuse du nombre de navires, elle n'en a pas, pour autant, enrayer le déclin.

Ainsi, pendant 20 ans, la marine marchande française a stagné autour de 200 navires de plus de 100 tonneaux, une centaine d'unités seulement ayant été enregistrées aux Kerguelen. Le registre TAAF était alors principalement constitué de gros navires : pétroliers, porte-conteneurs, mais également rouliers et des transporteurs spécialisés. En 2003 ce sont exactement 94 navires de commerce de plus de 200 TJB qui y sont immatriculés. Il constitue ainsi le principal registre de la flotte française.

En termes d'effectifs, la même année, seulement 2 587 marins naviguaient sous registre TAAF, représentant 66% des effectifs français.

« Le registre TAAF est considéré par la Commission européenne comme le moins compétitif des registres européens, étant environ 35 % plus cher que les autres, et le plus rigide en terme d'emploi national. Le profit dégagé sur quinze ans par un porte-conteneurs ou un petit cargo polyvalent, dont les prix s'élèvent respectivement à 45 et à 7,6 M€ est inférieur, pour un navire immatriculé au TAAF, à celui tiré d'un navire immatriculé à l'étranger et que son exploitation est même déficitaire pour un navire placé sous registre métropolitain. L'organisation du travail elle-même, et notamment l'application des 35 heures, entraînent des surcoûts, de même que des spécificités françaises telle un coefficient de relève des marins élevé. Tout ceci aboutit à ce que le coût d'un équipage français soit environ 2,5 fois plus élevé que le coût d'un équipage travaillant sur un navire battant pavillon de Hong Kong », écrit Henri de Richemont en 2003.

Ainsi, en raison des contraintes qu'il impose, ce second registre n'a pas pu jouer le rôle

des registres bis des autres pays européens. Ses coûts sont bien supérieurs à la moyenne européenne et les charges sociales sont supérieures à celles de la concurrence internationale.

2) Des freins à la compétitivité

Outre l'organisation du travail et l'incertitude juridique concernant le travail des marins évoqués par le rapport Richemont, la non-compétitivité du registre Kerguelen s'explique par une accumulation de facteurs. Toujours à propos des équipages, ils sont plus nombreux que sous les autres registres ce qui engendre des coûts salariaux plus élevés, bien que le marin français ne soit pas particulièrement plus onéreux que dans d'autres pays Européens.

Par ailleurs, le coût d'immatriculation se révèle élevé. A ce coût s'ajoutent des frais connexes. Les visites de mise en service d'un nouveau navire nécessitent l'intervention de nombreux représentants des pouvoirs publics - agent des douanes, agent des affaires maritimes, médecin de gens de mer... - Cette « duplication des tâches » n'a évidemment pas pour vertu d'attirer les armateurs.

A cela s'ajoute encore le fait que l'Union Européenne n'a pas reconnu le registre TAAF comme registre communautaire. Les navires immatriculés sous ce registre ne pouvaient pas, de ce fait, effectuer du cabotage communautaire, ce qui constitue un lourd handicap comparé aux registres bis des autres Etats membres.

La nécessité est donc apparue de mettre en place un dispositif plus attractif. Cela passe par l'élimination des éléments que nous venons d'évoquer mais également par la mise en place d'une politique fiscale adaptée à l'environnement international.

Indissociable d'une politique générale, destinée à relancer la marine de commerce française, le Groupement d'Intérêt Economique fiscal a été lancé en 1998 (* Ancien Article 39 CA du code général des impôts créé par l'article 77 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier et des articles 31 A à 31 E de l'annexe II à ce code, tel que modifié par le décret n°98-1243 du 29 décembre 1998 relatif à l'adoption de l'article 77 de la loi). Destiné à tous les secteurs économiques, il a largement été utilisé par les armateurs, en marge du pavillon TAAF, pour relancer les constructions. Ce système permet aux entreprises de bénéficier d'un prix d'achat particulièrement attractif, par rétrocession fiscale, à la condition que le navire soit immatriculé sous pavillon français. Cette mesure est offerte aux sociétés françaises mais aussi étrangères.

Ainsi, entre 1998 et 2004, 168 unités ont été construites grâce au GIE fiscal, ce qui représente un investissement de 5,9 milliards d'euros. Si la grande majorité de ces navires a été produite en Asie, la mesure a permis de réduire considérablement la moyenne d'âge de la flotte française, qui n'est aujourd'hui que de 8 ans.

Lors de la commande du Queen Mary 2, Cunard, la célèbre compagnie maritime britannique aurait même envisagé de recourir au GIE fiscal. Cependant, sous le poids de la tradition supporté par le navire la compagnie a préféré maintenir le paquebot sous pavillon britannique et renoncer aux économies offertes par le GIE fiscal.

Si l'efficacité de la mesure ne fait aucun doute, sa légalité a été remise en cause par la Commission européenne qui a ouvert une enquête sur le GIE fiscal en décembre 2004, soupçonné de constituer une aide sectorielle. La Commission européenne a ainsi décidé le 20 décembre 2006 de classer le GIE fiscal au rang d'aide d'Etat, le dispositif n'ayant pas été jugé compatible avec les règles du marché commun.

La disparition du GIE fiscal coïncide donc avec l'entrée en vigueur du RIF. Nombreux sont ceux qui pensent que les deux mesures doivent pouvoir se coupler afin d'offrir un registre réellement compétitif et réclament depuis plusieurs années maintenant un réexamen de la mesure.

C) L'adoption du RIF

Le 3 décembre 2003, le sénateur de la Charente déposait un rapport, dans lequel il proposait la création d'un nouveau registre, le Registre International Français. En dépit de l'opposition très vigoureuse des syndicats de marins, qui dénonçaient l'ultralibéralisme de cette mesure et un grave danger social au travers de grèves et de manifestations, la loi créant le RIF sera définitivement adoptée le 14 avril 2005 et remplacera le registre TAAF pour les navires concernés.

L'immatriculation au RIF concerne les navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international, et les navires de plaisance de plus de 24 mètres hors tout, c'est-à-dire la grande plaisance méditerranéenne.

Sont ainsi exclus les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires, les navires exploités exclusivement au cabotage national, les navires affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage, au balisage, les navires de pêche professionnelle.

1) Des ambitions prometteuses

Si les promoteurs du RIF n'ont pas caché leurs ambitions avec la mise en place de ce nouveau registre, ses détracteurs ne se sont pas non plus retenus d'exprimer leurs craintes à l'égard d'un instrument qu'ils jugent dangereux d'un point de vue social. Il s'agit surtout des syndicats français.

a) La volonté affirmée de retrouver un pavillon compétitif

C'est donc plus de deux ans après le rapport Richemont que le RIF est entré en vigueur. Afin de rendre ce registre compétitif, des leçons ont été tirées de l'échec du registre TAAF.

Un guichet unique a été créé mettant ainsi fin à la « duplication des tâches » que nous avons évoqué. Les procédures administratives ont ainsi été simplifiées en centralisant à Marseille les services des affaires maritimes et des douanes en charge des dossiers, du début de la construction jusqu'à la livraison des navires. Les procédures telles que la francisation ou l'inscription hypothécaire sont regroupés. Ce guichet unique était attendu depuis longtemps par les armateurs et à était largement salué.

Pour Antoine Person, président du Bureau de Promotion du Transport Maritime à Courte Distance (BP2S) et secrétaire général du groupe Louis Dreyfus Armateurs, « le but est d'avoir un interlocuteur unique entre l'administration et l'armateur. Cela constitue un gain de temps considérable par rapport à l'ancien système où il fallait courir entre les Douanes et les Affaires Maritimes »¹⁸.

Sur le plan social, la loi sur le RIF instaure sur une base légale un minimum obligatoire de 35% de navigants européens pour les navires bénéficiant d'une aide fiscale et de 25% pour les autres. Le RIF ne fait qu'entériner une pratique fixée par un consensus informel sous le registre TAAF, le décret d'application sur le nombre de marins communautaires n'ayant jamais été adopté.

Par ailleurs, contrairement au TAAF, le RIF est reconnu comme pavillon communautaire et les navires immatriculés sous ce registre peuvent à ce titre exercer du cabotage intracommunautaire.

Cependant tous les problèmes n'ont pas été résolus puisque l'adoption du RIF est également marquée par la disparition du GIE fiscal qui avait été si bénéfique pour le TAAF.

Pour Guy Suplice, « La nouvelle immatriculation n'est pas suffisante. Il convient d'ajouter d'autres mesures. Certaines sont déjà en place, comme l'exonération des charges sociales des marins, qui les rendent plus compétitifs mais, il y reste un élément fondamental, c'est le retour du GIE fiscal. Avec le RIF, le GIE et les exonérations fiscales, nous aurons un ensemble tout à fait compétitif, à même de relancer l'emploi maritime et les commandes de navires ». disait-il en 2006.

¹⁸ « Comment redonner de l'éclat à la marine marchande française? » Mer et Marine du 28/03/2006

Cependant, les compagnies immatriculant leurs navires sous RIF bénéficient d'un dispositif fiscal assoupli. Elles sont ainsi exonérées de charge et les navigants exemptés d'impôt sur le revenu dès lors qu'ils comptabilisent plus de 183 jours de service sous ce registre dans l'année. Cette dernière mesure est destinée à rendre attractif le métier de marin et ainsi, à retrouver des effectifs disparus.

Pour Armateurs de France, le RIF est « le plus social des registres français ». Mais comme nous l'avons évoqué, les syndicats de marins ont exprimé de vives réserves à l'occasion de l'adoption de ce nouveau registre. Tant au niveau national qu'international, le RIF a su s'attirer les foudres des organisations syndicales.

b) Réserves et craintes sur le RIF

Outre la disparition d'une fiscalité réellement favorable avec la suppression du GIE fiscal, le RIF a fait émerger des nombreuses craintes pour les syndicats français.

C'est notamment le cas du quota fixé à 35% de marins européens considéré comme « socialement dangereux ». Les organisations syndicales ont tenté de faire bloc contre cette mesure. Une intersyndicale regroupant CGT, CFDT, CGC, SNPOMM, FO et CFTC s'est ainsi formée . « Le chiffre de 35% est contesté par tout le monde, car il s'agit de l'effectif de sécurité et non de l'effectif total. Sur un porte-conteneurs de 8000 boîtes, par exemple, l'effectif de sécurité est de 15 personnes, sur 24 navigants. Une fois de plus, il s'agit de faire des économies sur la masse salariale », dénonce Joël Jouault, de la CFDT marins.

Par ailleurs, les syndicats se sont inquiétés de voir à terme disparaître l'emploi de navigants français au profit de marins d'Europe de l'Est. Au contraire, ce quotas était sensé permettre un renouveau de l'emploi de marins en France.

Pour Anne Barthe, délégué général de la fédération armatoriale chez Armateurs de France, (interview réalisée par Vincent Groizeleau pour mer et marine 28/03/06) « il y a une volonté réelle de favoriser l'emploi français. Les raisons de la création de ce registre sont d'obtenir une meilleure compétitivité. Nous souhaitons, grâce au repavillonnement, une relocalisation et donc l'emploi qui va suivre ».

Concernant les navigants non-européens, le RIF prévoit le recours aux sociétés de «manning» installées à l'étranger (voir supra). Une condition est tout de même imposée : les armateurs ne peuvent recourir qu'à des agences agréées par l'Etat de résidence. Or nous l'avons vu, il peut arriver que les Etats offrant un pavillon de libre immatriculation fassent preuve d'une certaine souplesse avec des « loueurs de main d'œuvre ».

Sur le plan international, le RIF est également vivement contesté, notamment par l'ITF qui l'a classé comme pavillon de complaisance sous la pression des syndicats nationaux. Or de nombreuses chartes-parties contiennent des clauses imposant un certificat ITF au navire.

« Nous avons des chartes avec nos clients, dans lesquelles nous nous engageons à ne pas transporter leurs marchandises sous pavillon de complaisance. C'est pourquoi, les vraquiers que nous possédons sous TAAF ne peuvent être armés sous RIF », explique Antoine Person. (Louis Dreyfus). « Nos navires sous TAAF ne seront mis à aucun moment sous pavillon de complaisance. Si le RIF reste dans cette situation, nous les transférerons sous pavillon britannique ou italien » affirmait-il en 2006.

Selon Armateurs de France, cette mesure « sanctionne tous les marins français qui ne pourront bénéficier de la défiscalisation de leurs revenus si, de ce fait, les armateurs ne peuvent immatriculer leurs navires au RIF ».

Par ailleurs, les navires classés par le syndicat international attirent l'attention des inspecteurs et peuvent entraîner un boycott des dockers. Ainsi les chargeurs refusent bien souvent d'affréter un navire immatriculé sous pavillon classé par l'ITF.

Dans une interview réalisée en 2007¹⁹, David Cockcroft, secrétaire général de l'ITF affirmait que si les trois syndicats français – CGT, CFDT et FO – acceptaient le RIF, l'ITF le retirera de sa liste des pavillons de complaisance, comme ce fut le cas auparavant pour le NIS norvégien. Il ne manquait cependant pas de souligner « qu'il ne semble guère plausible que les syndicats français aboutissent, dans un proche avenir, à un accord sur le RIF ».

¹⁹Journal de la marine marchande n° 4561 du 28 mai 2007

Christian Garin, président de l'Assemblée Générale d'Armateurs de France tenue à Paris le 5 avril 2011 concède que le dossier est toujours difficile. « Nos engagements d'emploi de français à bord des navires RIF ont été tenus et, de l'avis même de l'ITF, les conditions sociales à bord de nos navires sont exemplaires. Que faire alors lorsque, sur ce sujet spécifique, nos partenaires sociaux réclament la suppression du RIF contre toute logique ? Nous restons ouverts au dialogue ». Nous allons le voir, cette situation ne va pas améliorer le bilan qui est fait à l'heure actuelle de la mise en place de ce registre.

2) Un bilan positif mais tempéré

Aujourd'hui, six après sa création, un bilan concret des résultats du RIF est peut être établi.

Depuis 2005, date d'entrée en vigueur du RIF, la flotte française a été marquée par un regain d'unités. A cette époque le registre TAAF, nous l'avons vu, principal registre de la flotte française, comptait environ une centaine de navires de plus de 100TJB.

En novembre 2006, 174 navires étaient inscrits au RIF. L'année suivante, en novembre 2007 c'étaient 248 unités qui y étaient immatriculés. Il faut dire qu'une période de transition avait été instaurée par la loi créant le RIF afin que les armateurs transfèrent les navires concernés sous RIF. Cette période transitoire a pris fin en mai 2007. Mais le transfert n'a pas toujours été automatique.

27 nouveaux navires rejoignaient le RIF en 2008, portant à 273 le nombre de navires à la fin de cette année. Les pouvoirs publics affichaient alors leur satisfaction et espéraient rapidement franchir la barre des 300 navires immatriculés au RIF. L'objectif était quasiment atteint au 31 décembre 2009, le RIF comptabilisant 299 navires dont 100 navires de commerce, 188 unités de servitudes (remorqueurs, câbliers, sismiques...) et 11 yachts de grande plaisance.

L'année 2010 a confirmé la tendance à la hausse avec 322 navires immatriculés au RIF au 31 décembre.

Cependant, l'embellie des chiffres appelle à quelques observations. Avec 6,26 MUMS en janvier 2011, la jauge brute n'a augmenté que de 3,3% par an en moyenne depuis 2000. Le port en lourd a quant à lui connu une hausse de seulement 2,2% par an en moyenne, avec un total de 8,05Mtpl en janvier 2011.

Ces moyennes ont notamment été revues à la baisse à la fin 2010, la flotte de commerce ayant baissé de 1,7% en jauge et de 4,8% en port en lourd en un an. Cette baisse s'explique notamment par la sortie de flotte de plusieurs pétroliers. Si l'on en dénombrait 55 en janvier 2010, seulement 50 étaient comptabilisés en juillet 2010. Ce nombre a encore chuté à 48 à la fin de cette même année.

Cette décreue de la flotte pétrolière à néanmoins été compensée par l'entrée de nouveaux navires sous RIF. Cela n'est pour autant pas suffisant pour endiguer la chute.

Par ailleurs, début 2011, 21 navires représentaient 31% du tonnage total des navires immatriculés sous RIF. Entre 2000 et 2011 le nombre de « grands » navires est passé de 228 à 216 ce qui n'est guère favorable à l'emploi.

Malgré tout, le nombre de navigants français, hors plaisance est passé de 15 374 en 2002 à 16 428 en 2010 sous pavillon français. Concernant le RIF, leur nombre est passé de 3 174 en 2006 à 3 532 en 2010. En 2002, seulement 2 587 marins français étaient employés sous le registre TAAF. L'augmentation depuis le changement de registre est ainsi de l'ordre de 36%.

On note même une augmentation du nombre de marins français embaqués sous pavillon métropolitain malgré la crise qu'il connaît. Ainsi en 2010 on y dénombre 11 994 marins français contre 11 706 en 2006 et 11 730 en 2002²⁰.

²⁰« Marine Marchande : le nombre de marins français augmente » Mer et Marine du 08/04/2011

Bien que ces chiffres soient positifs, nombreux sont ceux qui déplorent leur faiblesse. En effet l'augmentation paraît bien dérisoire face à l'augmentation nettement plus importante de la flotte internationale. Par ailleurs, concernant le premier registre, la situation des marins est fragile. Comme nous l'avons évoqué, de nombreuses compagnies, notamment de transport de passagers, comme Seafrance ou la SNCM, traversent de violents conflits sociaux et sont durement touchés par la concurrence de telle sorte que leur avenir est fortement compromis.

Pour beaucoup, l'objectif n'est pas atteint comme les défenseurs de la création du RIF l'auraient souhaité.

Thierry Mariani, ancien Secrétaire d'Etat aux transports a ainsi relancé les débats le 5 avril 2011 lors du dîner de clôture de l'Assemblée Générale d'Armateurs de France. « Aujourd'hui le RIF ne parvient pas à attirer à lui vos bateaux malgré de nombreux efforts et un dispositif fiscal coûteux pour l'Etat – plus de 70M d'Euros par an – Les politiques qui ne marchent pas sont des politiques condamnées » a-t-il ainsi déclaré.

Il a notamment confié au Conseil Supérieur de la Marine Marchande un audit afin de cerner les causes de cet échec. Selon lui, « il convient de définir ensemble et au plus vite les moyens d'enrayer le déclin du pavillon français et de faire cesser cette aberration que constitue le classement du RIF en pavillon de complaisance. »

Ces déclarations ont provoqué de vives réactions et semblent affaiblir un peu plus les espoirs placés dans ce registre. Nous sommes désormais loin de l'enthousiasme affiché et suscité par le rapport Richement de 2003.

L'actualité n'est cependant pas favorable aux défenseurs du RIF. L'exemple de la filiale de GDF Gaz de France, Gaz Océan, a récemment mis en lumière ces faiblesses du RIF. En effet, après plusieurs mois de négociations, l'entreprise a décidé de se séparer de son personnel d'exécution français au profit de marins philippins. Frédérique Rogly, responsable des ressources humaines, assure dans un entretien accordé dans les locaux marseillais de la filiale, que des solutions ont été recherchés afin de reclasser les marins français, notamment à terre. Cela n'aura cependant pas suffi, puisque ce sont 48 marins qui sont concernés par un licenciement en juin 2011. Gazocéan justifie sa mesure par l'arrêt de l'exploitation du méthanier « Tellier » et d'une logique compétitive pour faire face à la concurrence étrangère.

Pour autant, les syndicats déplorent le silence de GDF Suez qui détient 80% du capital de sa filiale, et rappellent que l'Etat français détient quant à lui 35% du capital de GDF Suez.

Il est ainsi surprenant, que dans le contexte de l'emploi maritime actuel, les pouvoirs publics ne soient pas intervenus afin de conserver l'ensemble des emplois français à bord des navires de Gazocéan. Seuls les officiers français conservent leur poste sur les trois navires que possède aujourd'hui la filiale française.

Il serait néanmoins regrettable de supprimer le RIF sous le prétexte qu'il n'a pas atteint les objectifs escomptés. Les pouvoirs publics doivent désormais fournir tous leurs efforts afin de faire évoluer le RIF en tirant les leçons de ses échecs.

Le RIF peut en effet se vanter d'un succès certain en matière de grande plaisance. Trois nouveaux yacht ont rejoint la flotte au premier semestre 2011, portant à 18 leur nombre. Le plus grand d'entre eux mesure 61mètres de long. Grâce à des mesures fiscales spécifiques le RIF est nettement plus compétitif dans le domaine de la plaisance professionnelle et des navires de plus de 24 mètres - hors tout – lui permettant ainsi de rivaliser avec le pavillon anglais ou luxembourgeois²¹.

Paragraphe 2 : L'action de l'Union Européenne

L'union Européenne, notamment sur son site internet Europa.fr, consacre se montre soucieuse de l'évolution de la flotte des Etats européens et n'hésite pas à parler de concurrence déloyale pour évoquer les pavillons de libre immatriculation.

Dès 1996, la Commission européenne se saisit du sujet, et émet au Parlement, en 1997, une communication intitulée « *Vers une nouvelle stratégie maritime* » dans laquelle elle évoque les difficultés rencontrées par les différentes flottes nationales et préconise un soutien de l'Union. Pour autant, l'UE s'est montrée peu active en la matière.

²¹« 322 navires sont désormais immatriculés au RIF » Mer et Marine, 07/12/2010

Dans une nouvelle communication de 2001, elle déplore que le nombre total de ressortissants de l'UE employés à bord de navires battant pavillon communautaire soit à l'époque environ de 120 000, chiffre en baisse de 40% par rapport à 1985, alors que le nombre de ressortissants de pays tiers employés à bord de navires de l'UE est passé de 29 000, en 1983, à 34 500 en 2001. Elle estime alors que la pénurie d'officiers dans l'UE pourrait atteindre environ 13 000 postes en 2001, et 36 000 en 2006, situation encore aggravée par le problème du vieillissement de ces officiers.

Les remèdes qu'elle préconise sont notamment de rendre le métier attractif auprès des populations les plus jeunes, tant il est vrai que l'image du marin a beaucoup souffert ces dernières années. Outre la difficulté du métier, le climat social qui pèse sur ce métier et les nombreux conflits médiatisés n'est que rarement révélateur de vocations.

Ainsi, en dépit des efforts faits par les Etats, notamment sur la fiscalité des gens de mer, la Commission est bien consciente de ce handicap dont souffre le métier.

Si ce genre d'actions est nécessaire, l'action de l'UE se doit d'être plus forte. L'idée à souvent été évoquée de la mise en place d'un pavillon européen. Mais cette idée ne semble pas en voie d'être mise en pratique. Pourtant, compte tenu du fait que les armateurs européens possèdent une grande partie de la flotte internationale, un pavillon européen, harmonisant les règles des Etats membres, et instaurant une politique fiscale commune notamment pourrait être porteur d'espoirs.

Pour l'instant l'UE s'en tient à quelques mesures, qui ne peuvent qu'être bénéfiques à la flotte européenne. Elle a ainsi publié des orientations sur les aides d'État au transport maritime de 2004, époque où elle censurait le GIE fiscal en France. Elle accepte dans cette communication le principe d'une taxe au tonnage, mais pose une condition : les entreprises qui bénéficient de cet allègement fiscal doivent s'engager à augmenter ou tout le moins maintenir ses navires sous la pavillon national qui lui a accordé. En effet ce système permet aux armateurs la suppression de leurs impôts, remplacés par une taxe variant en fonction du tonnage dont dispose l'armateur. Ce n'est plus le profit qui est taxé, mais le tonnage net enregistré.

En 2009 la Commission a décidé d'étendre le système de la taxation au tonnage « à tous les gestionnaires de navires, pour autant qu'ils contribuent à la consolidation des industries maritimes et, plus important encore, qu'ils s'engagent à respecter la convention de l'OIT sur le travail maritime de 2006 avant son entrée en vigueur ».

En effet, si des mesures fiscales sont mises en places, nous déplorons que l'UE n'ait élaboré aucune politique sociale en matière maritime. Le 13 décembre 1999 une directive a été adoptée sur la réglementation des heures de travail à bord de tout navire entrant dans un port européen. En vertu de cette directive, les Etats du pavillon sont notamment responsables de tout dommage corporel aux tiers ou à l'équipage lui même provoqué par la fatigue.

De tels exemples dans la législation communautaire sont rares. Mais l'Union, protectrice des salariés en règle générale, a beaucoup œuvré pour l'élaboration de la convention sur le travail maritime adoptée en 2006 par l'OIT

Ainsi l'UE se revendique désormais promotrice de la Convention dite MLC qui comme nous allons le voir va permettre un rééquilibrage des rapports de concurrence entre pavillons européens et extra-européens.

PARTIE 2 : L'action protectrice et régulatrice internationale

Face à l'exploitation des gens de mer, et compte tenu de leur rôle primordial dans les échanges internationaux, la communauté internationale a très vite réagit.

C'est au lendemain de la première guerre mondiale que l'OIT a vu le jour, en 1919. Cette organisation a joué un rôle central dans l'élaboration d'une législation spécifique au travail en mer. La conséquence en a été une réelle amélioration des conditions de vie des gens de mer.

Depuis sa création, l'OIT a adopté une trentaine de conventions, et autant de recommandations, concernant les gens de mer, les pêcheurs, dockers...

Nous pouvons citer en références certains textes d'une importance particulière : La convention n°7 de 1920 sur l'âge minimum, la n°22 de 1936 sur le contrat d'engagement des marins de commerce (impose l'écrit et la mention de la rémunération), les conventions n°55, 56 et 58 sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident et relatives à la sécurité sociale des gens de mer, la n°68 de 1946 sur l'alimentation et le service de table, la n°91 de 1949 sur les congés payés, la n°92 de 1949 sur le logement des équipages on encore la n°180 de 1996 portant sur la durée de travail des gens de mer.

Les Etats du pavillon ayant ratifié ces conventions sont tenus d'édicter une législation nationale suffisante mais également d'en assurer le contrôle effectif.

Pour autant, les ratifications étaient souvent dures à obtenir, les conventions se heurtant à la Souveraineté des Etats qui conservent l'entière faculté de ratifier ou non à ces conventions.

Aussi, peu de ces conventions ont été ratifiées, notamment en matière de temps de travail ou de protection sociale.

L'éparpillement progressif des règles a poussé la communauté maritime internationale

à s'interroger dès les années 1990 sur l'opportunité d'un instrument unique regroupant toutes les normes édictées. Le 26 janvier 2001, à l'occasion d'une Commission paritaire maritime, le Bureau de l'OIT a pris acte de ces interrogations et a adopté une résolution sur l'examen des normes du travail maritime, connue sous le nom de « l'Accord de Genève ». Le soutien des armateurs et d'ITF, la Fédération internationale des ouvriers des transports, imposa ce chantier aux représentants des Etats. En mars 2001, le Conseil d'Administration de l'OIT accepta la résolution de la Commission paritaire maritime et créa le Groupe de travail tripartite présidé par le français Jean-Marc Schindler afin de présenter des propositions sur les normes du travail maritime.

Les efforts consentis au niveau international, ont un double objectif. S'il s'agit avant tout d'améliorer les conditions de vie des marins en instaurant un standard minimum « universel », il s'agit également de limiter les distorsions de concurrence engendrées par des niveaux fluctuants de protection sociale.

Section 1 : La convention MLC 2006

La Maritime Labour Convention a été adoptée en février 2006 et a pour ambition de former le 4ème pilier du Droit Maritime à côté des conventions de l'Organisation Maritime Internationale SOLAS, STCW et MARPOL. Si ces dernières s'attachent davantage sur le navire et ses activités, la MLC vient couvrir le volet humain de la navigation, car à l'évidence, il n'y a pas de navigation sans hommes.

Cependant, il arrive parfois que la réglementation sociale vienne s'ajouter en complément de la réglementation en matière de sécurité par exemple.

C'est le cas notamment de la convention STCW qui en 1978 imposait une norme d'aptitude au quart. La fatigue est un problème de grande importance en matière de sécurité et se trouve évoqué à plusieurs reprises dans la convention (Partie A, section VIII/1 du code STCW sur l'aptitude au service de veille et Partie B, section VIII/1 du code STCW sur les facteurs de fatigue et la prévention). La MLC régleme elle aussi le temps de travail, mais ce sont ici des considérations humaines et sociales qui entrent en ligne de compte.

Également appelée « Charte des gens de mer », elle reprend et s'appuie sur 68 conventions et recommandations, mais également sur des principes fondamentaux plus généraux afin de garantir à tous les gens de mers des conditions décentes de travail, mais également de vie.

Il convient de rappeler que la MLC fixe des exigences minimales et que les Etats du pavillon signataires peuvent avoir des normes supérieures.

Outre le mécanisme de certification par l'Etat du Pavillon, elle consacre un mécanisme instauré par la convention n°147 de 1976 sur les normes minima en matière de marine marchande qui compila une première fois certaines normes sociales existantes. Cette convention outrepassa la conception traditionnelle du l'Etat du Pavillon. La MLC va en reprendre le mécanisme.

Aussi reconnaît-elle un véritable pouvoir de coercition aux Etats du Port jusqu'alors existant en matière de sécurité ou de sûreté, mais pas en matière sociale dans un instrument international – en dehors de la convention n°147 sus mentionnée. En effet, un élément essentiel de son exécution réside dans la capacité offerte aux États du port d'immobiliser un navire s'il ne respecte pas ses prescriptions. Elle étend ainsi une procédure mise en place dans le cadre du PARIS MOU, qui ne regroupe cependant qu'un nombre limités d'Etats.

Paragraphe 1 : Entrée en vigueur et ratifications

La Convention du travail maritime a été adoptée le 23 février 2006 à l'occasion de la 94ème session maritime de la Conférence internationale du Travail (CIT). Elle a été adoptée par les 106 États Membres qui ont participé à cette session, sans aucune voix discordante. Cette adoption a été marquée par le nombre record de 314 voix pour, et aucune voix contre, lors d'un vote auquel ont pris part 106 États Membres de l'OIT ainsi que des armateurs et des gens de mer de ces pays.

Il a été fixé qu'elle entrerait en vigueur douze mois après l'enregistrement d'au moins trente ratifications d'États représentant au moins un tiers de la jauge brute de la flotte marchande mondiale.

La MLC a été dotée de certaines caractéristiques ayant permis une adoption assez facile par les gouvernements, une application équitable, et la mise en place de ses dispositions.

Ainsi, certaines parties ont un caractère obligatoire, tandis que d'autres apportent des orientations de manière à assurer une protection aux gens de mer, tout en laissant une marge de manœuvre aux États quant à leur mise en application.

L'objectif s'est voulu clair : encourager un maximum d'États à ratifier la convention. Dès septembre 2006, suivant l'avis d'un groupe consultatif tripartite informel de pays et organisations concernés, le Bureau international du Travail a adopté un plan d'action stratégique quinquennal (2006-2011) dénommé « Plan d'action visant à promouvoir une ratification large et rapide de la convention du travail maritime, 2006, ainsi que son application effective ». Ce plan d'action privilégiait dans un premier temps l'organisation d'activités mondiales et régionales destinées à promouvoir la ratification de la convention et à encourager la coopération internationale et régionale en vue de sa mise en œuvre. En partenariat avec le Centre international de formation de l'OIT à Turin en Italie et en coopération avec des mandants intéressés, le Bureau international du Travail a notamment mis au point un ensemble de matériels informatifs et organise des programmes de « formation des formateurs » de deux semaines sur l'inspection et la certification du travail maritime dans le cadre de la MLC.

Le critère de jauge imposé pour l'entrée en vigueur de la convention a été dépassé en février 2009, avec les ratifications du Panama et de la Norvège, qui se sont ajoutées à celles du Liberia, des Bahamas et des Îles Marshall. Ces cinq États représentent à eux seuls 43% de la jauge brute de la flotte marchande mondiale, dépassant largement la barre fixée à 33%. Depuis, ce sont onze ratifications supplémentaires qui ont été enregistrées ce qui porte à seize le nombre total de ratifications. L'objectif des trente ratifications nécessaires à l'entrée en vigueur de la convention n'est donc toujours pas atteint.

Notons que l'Espagne, par sa ratification le 4 février 2010, a été le premier pays de l'Union européenne (UE) à appliquer la décision du Conseil européen par laquelle les membres de l'UE sont invités à ratifier la MLC avant la fin de décembre 2010.

En effet, dès le 7 juillet 2007, le Conseil de l'UE a adopté une décision autorisant les Etats membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne et de préférence avant le 31 décembre 2010, la convention du travail maritime de l'OIT, 2006 (voir le *Journal officiel* de l'UE: L 161/63, 22 juin 2007). Le 19 mai 2008, les partenaires sociaux de l'UE représentant les employeurs et les travailleurs du secteur du transport maritime (Associations des armateurs de la Communauté européenne et Fédération européenne des travailleurs des transports) ont conclu l'Accord concernant la convention du travail maritime, 2006, et ont demandé à la Commission européenne de proposer une directive donnant effet à cet accord et à son annexe A en application de la législation européenne, conformément à l'article 139 du traité. Une directive a ainsi été adoptée en février 2009²² et entrera en vigueur en même temps que la MLC, 2006.

D'après les informations communiquées par les Etats membres de l'UE et d'autres Etats, toutes les régions du monde sont à différents stades du processus de ratification. Toutefois, il semble que la complexité de la MLC, son champ d'application et l'obligation de procéder à une consultation tripartite aient posé des problèmes à certains pays.

Un nombre suffisant de ratifications devrait être atteint sous peu, dans l'idéal, pour le cinquième anniversaire de l'adoption de la MLC, afin que celle-ci puisse entrer en vigueur en 2012. Toutefois, si l'instrument n'était pas ratifié dans toutes les régions du monde, les espoirs portés dans celui-ci se verraient anéantis. Ceci explique sûrement le fait qu'à ce jour seuls la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne et la Suisse ont ratifié la convention au sein de l'Union Européenne, les autres Etats membres attendant probablement une adhésion plus large à travers le monde.

²² Directive du conseil 2009/13/CE du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE

Mais force est de constater que des Etats comme le Panama, le Liberia ou les Bahamas, Etats réputés être de « libre immatriculation » ont été les premiers à ratifier la convention et qu'en ce sens, un grand pas a été franchi avec cette convention.

Paragraphe 2 : Champ d'application et fonctionnement

La MLC couvre tous les navires à l'exception des navires naviguant exclusivement dans les eaux intérieures, à proximité des côtes, dans des eaux abritées ou dans des zones où s'applique une réglementation portuaire. Sont également exclus du champ d'application de la convention les navires de pêche, navires de guerre et auxiliaires, ainsi que les navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques.

L'Etat du pavillon peut prendre la décision de soustraire à certaines obligations les navires d'une jauge brute inférieure à 200 et n'effectuant pas de voyages internationaux, à condition que les gens de mer concernés soient déjà couverts par une législation, des accords collectifs ou d'autres mesures nationales.

Concernant la qualité de « gens de mer » (Seafarers), la convention s'applique pour toute personne employée, engagée ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la convention s'applique. Cette définition englobe les équipes volantes et le personnel hôtelier des navires de croisière.

S'il existe un doute quant à la couverture par la convention d'une catégorie de navires ou de personnes, les autorités étatiques doivent clarifier la situation, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer concernés.

Afin de veiller à l'application de la convention, un régime d'exécution fort a été mis en place soutenu par un système d'inspection et de certification.

Tout navire d'une jauge brute supérieure ou égale à 500, effectuant des voyages internationaux, doit disposer d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité de travail maritime. Ces deux certificats sont délivrés par l'Etat du pavillon et fournissent des informations sur la façon dont le navire respecte les prescriptions de la convention. Ces informations servent de fondement au système d'inspection, dans la mesure où les autorités de l'Etat du port vont les contrôler pour en vérifier la conformité.

Les auteurs de la convention, dans un esprit d'équité, ont doté celle-ci d'une clause se référant à la fin du traitement plus favorable. Ainsi, à l'occasion d'un contrôle par l'Etat du port, les autorités doivent s'assurer que les navires battant pavillon d'un Etat n'ayant pas ratifié le MLC ne soit pas avantagé par rapport à ceux sous pavillon d'Etat l'ayant ratifiée.

Paragraphe 3 : Le contenu de la MLC

La MLC exige des gouvernements qu'ils assurent le respect de certains droits fondamentaux du travail. Se trouvent ainsi consacrés par la convention la liberté syndicale pour les gens de mer ainsi qu'un droit effectif à la négociation collective. Le travail forcé ou obligatoire, sous toutes ses formes y est également proscrit, ainsi que le travail des enfants dont l'abolition se doit d'être effective. Enfin, la MLC s'attache à l'élimination des discriminations en matière d'emploi et de profession en raison de la race, religion, ascendance nationale, opinion politique...

La convention qui débute par un préambule exposant le contexte de son adoption s'articule autour de cinq titres :

- Titre 1 : Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires
- Titre 2 : Conditions d'emploi
- Titre 3 : Logement, loisirs, alimentation et service de table
- Titre 4 : Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale
- Titre 5 : Conformité et mise en application des dispositions

Pour chaque partie, il existe des règles, des normes et des principes directeurs non obligatoires. Les règles sont des questions de principe générales non négociables. Les normes se trouvent dans la partie A qui possède un caractère obligatoire et les principes directeurs non obligatoires dans la partie B qui a pour but de décrire les modalités pratiques de mise en application de la partie A. Les parties A et B forment ensemble le « Code ».

Par ailleurs la convention autorise une certaine souplesse sur sa mise en pratique. Un Etat peut rapporter la preuve que les moyens qu'il met en œuvre sont « sensiblement équivalente » aux prescriptions de la convention du travail maritime. Si ces mesures dites équivalentes couvrent les principes de base mais de façon différente par rapport à la MLC, celles-ci sont acceptables pour les prescriptions de la partie A des titres 1 à 4. Pour le titre 5 en revanche, il ne peut y avoir de mesures équivalentes. Les mesures de conformité et d'application doivent en effet être suivies de la façon dont le prévoit la convention.

A) Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires

Les conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires font l'objet du titre 1 de la convention. Elles regroupent les conditions d'âge, d'aptitude, de formation, de qualification, de recrutement et de placement.

Concernant l'âge minimum, celui-ci est fixé à 16ans aux termes de la Règle 1.1 de la MLC. Toutefois, en dessous de 18 ans, certaines tâches sont proscrites, dans la mesure où elles sont susceptibles de mettre en danger la santé et/ou la sécurité du travailleur. Ces cas sont spécifiés dans le code.

En revanche, il faut être âgé d'au moins 18 ans pour effectuer un travail de nuit. Il faut cependant noter que des exceptions sont possibles lorsque le travail de nuit s'inscrit dans le cadre de programmes de formation précis et agréés.

Par ailleurs, la notion de « nuit » peut varier selon les lois et pratiques nationales. Mais

la liberté n'est pas totale. La « nuit » doit représenter une période d'au moins neuf heures, ne débutant pas après minuit et ne terminant pas avant 5 heures du matin.

La règle 1.2 de la MLC impose à l'employé la production d'un certificat médical attestant de son aptitude médicale à l'exercice des fonctions. Un tel certificat doit répondre aux normes internationales reconnues et attester de l'absence de problèmes médicaux pouvant s'aggraver par le service en mer, ou rendre inapte à ce service ou encore mettre en danger la santé d'autres personnes à bord. Ce certificat médical est valable un an pour les gens de mer âgés de moins de 18 ans. Il est valable deux ans pour les autres, et six ans concernant la perception des couleurs. Cependant les compagnies peuvent exiger des contrôles plus fréquents. Pour les voyages internationaux, il doit être rédigé en anglais.

La règle 1.3 qui a trait à la formation et à la qualification des gens de mer impose la réussite de la formation requise pour exercer des fonctions à bord, conformément aux prescriptions de la convention STCW de l'OMI.

Enfin la règle 1.4 régleme un phénomène qui ne cesse de s'amplifier ; il s'agit des agences de recrutement et de placement. La convention veille à ce que ces activités soient efficaces et réglementées. Elles ne doivent pas demander de compensations financières pour fournir un emploi au delà des frais découlant de l'obtention du certificat médical d'aptitude professionnelle, du livret professionnel national et du passeport ou autre document personnel de voyage équivalent. En revanche les coûts des visas sont à la charge de l'armateur.

Toute agence de placement privée doit présenter une totale transparence, ainsi que protéger et promouvoir les droits sociaux des gens de mer. La tenue de listes noires visant à empêcher l'obtention d'un emploi pour certains gens de mer qualifiés est strictement bannie.

Il existe une procédure visant à dénoncer toute agence de placement qui ne respecterait pas les prescriptions de la convention. La plainte peut être adressée aux autorités du pays d'origine -les gens de mers philippins peuvent par exemple s'adresser au POEA – Philippines Overseas Employment Agency - , à celles de l'Etat du pavillon ou enfin de l'Etat du port.

B) Conditions d'emploi

Le titre 2 régit les conditions d'emploi des gens de mer. Ces prescriptions imposent un contrat d'engagement maritime équitable aux termes de la règle 2.1. L'accès à toutes les informations concernant les conditions d'emploi sur un navire, y compris les conventions collectives, doivent être accessibles à tous.

La règle 2.2 vise à assurer aux gens de mer la juste rétribution de leurs services. Le salaire de base ne doit pas être inférieur au salaire minimum recommandé fixé par l'OIT et qui prend en considération les changements du coût de la vie et du taux de change par rapport au dollar dans une série de pays maritimes. L'employeur doit par ailleurs veiller à ce que ses employés puissent envoyer dans leur pays d'origine tout ou partie de leur salaire par transferts bancaires réguliers.

La durée du temps de travail et de repos se trouve visée à la règle 2.3. Ces heures sont réglementées afin de veiller à la fois à la fatigues des hommes ainsi qu'à la sécurité du navire.

La norme est de 8 heures par jours avec un jour de repos par semaine et peut varier en fonction de la convention collective ou du contrat d'engagement. Il n'est pas possible de travailler plus de 14 heures par période de 24 heures et plus de 72 heures par période de 7 jours.

Concernant les heures de repos, elles doivent être d'au moins 10 heures par période de 24 heures, et de 77 heures par période de 7 jours. Elles peuvent être scindées en deux périodes maximum dont l'une d'une durée minimum de 6 heures.

Cependant en pratique, la plupart des Etats du pavillon se basent sur les heures minimales de repos. Les armateurs peuvent ainsi demander de travailler jusqu'à 91 heures par période de 7 jours dans le respect de la convention - 13 heures de travail par jour, soit 11 heures de repos journalier soit 77 heures par semaine.

La règle 2.4 impose le droit à un congés annuel rémunéré, calculé sur la base de 2,5 jours par mois et excluant les jours fériés, périodes de maladie ou de maternité, les permissions à terre temporaires et les congés compensatoires. Des permissions à terre doivent également être accordées, dans un souci de santé et de bien-être.

La règle 2.5 aborde la question du rapatriement. Le Code énumère les situations où les frais incombent à l'armateur. C'est notamment le cas à l'expiration du contrat d'engagement maritime, ou si les fonctions prévues ne peuvent plus être remplies en cas de maladie, de blessure ou de guerre par exemple. Par ailleurs, au delà de 12 mois d'embarquement, l'armateur est tenu d'assumer le rapatriement.

La règle 2.6 assure aux gens de mer l'indemnisation en cas de lésion, perte ou chômage consécutif à la perte ou au naufrage du navire.

La règle 2.7 concerne les effectifs, et touche encore une fois également à la sécurité. Les effectifs doivent être suffisants afin d'assurer la sécurité, l'efficacité et la sûreté de l'exploitation des navires.

Enfin la règle 2.8 encourage les Etats à la promotion, par le biais de politiques nationales, du développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que des possibilités d'emploi des gens de mer.

C) Logement, loisirs, alimentation et service de table

La règle 3.1 vise à assurer que les gens de mer disposent à bord d'un logement et de lieux de loisirs surs et décents. Notons toutefois que concernant les dispositions relatives à la construction des navires et à l'équipement fixe ne s'appliqueront qu'aux navires construits après l'entrée en vigueur de la convention.

Les armateurs doivent également veiller, aux termes de la règle 3.2, à assurer aux gens de mer une alimentation de bonne qualité, notamment fournir de l'eau potable, et un service dans des conditions d'hygiène réglementées. Les vivres doivent en outre être suffisants et fournis gratuitement, les repas devant être variés et nutritifs. Les religions et habitudes culturelles doivent notamment être prises en considération.

D) Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale.

Le titre 4 concerne la protection de la santé et l'accès rapide à des soins médicaux à bord comme à terre (Règle 4.1). L'Etat du pavillon porte la responsabilité de l'édition de normes sur protection de la santé et de la promotion de programmes d'éducation sanitaire. Les gens de mer doivent en outre avoir un accès rapide aux médicaments, matériel médical, services de diagnostique, de traitement ainsi qu'à l'information et aux connaissances dans le domaine médical. La convention insiste sur la santé bucco-dentaire.

Par ailleurs, il doit être installé à bord de tout navire une pharmacie, du matériel médical ainsi qu'un guide médical. Ce guide doit détailler le contenu de la pharmacie de bord et la composition du matériel médical disponible. Un Guide médical international est édité et mis à jour sous l'égide de l'OMS de l'OIT et de l'OMI afin de servir de référence.

La convention impose également la présence à bord d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux à bord de tout navire transportant plus de 100 personnes et effectuant normalement des voyages internationaux des plus de trois jours. S'il n'y a aucun médecin à bord, un marin au moins doit être chargé des soins médicaux. Ce dernier doit attester d'une formation appropriée et d'un perfectionnement tous les 5ans afin d'accroître connaissances et compétences, et d'être tenu informé des nouveautés.

La règle 4.2 vient définir l'étendue des obligations de l'armateur en matière de frais découlant des maladies, accidents ou décès survenus pendant le service. La responsabilité de l'armateur s'étend de la date du début du contrat d'engagement jusqu'au rapatriement ou à la guérison. Ce dernier est donc tenu de payer toutes les factures s'y rapportant. La législation nationale peut cependant limiter la responsabilité de l'armateur en matière de prise en charge des ces frais à 16 semaines à compter du jour du début de la maladie ou de l'accident.

En cas de décès ou d'incapacité permanente ou prolongée de travail résultant d'un accident ou d'une maladie professionnelle, l'armateur est tenu de verser une indemnité. Une telle indemnité doit être prévue par la législation nationale, une convention collective, ou directement dans le contrat d'engagement.

Cependant la convention veille à limiter cette responsabilité de l'armateur lorsque l'accident n'est pas survenu au service du navire ou si l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du marin malade ou blessé. L'armateur sera également déchargé de sa responsabilité si la maladie ou infirmité a été dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

En matière de santé, de sécurité et de prévention des accidents, la règle 4.3 impose à l'armateur de faire en sorte que le milieu de travail des gens de mer à bord des navires contribue à leur santé et à leur sécurité au travail. L'environnement doit être sûr et sain.

Il existe en matière internationale des instruments portant sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires. La MLC ne rentre pas dans les détails mais décrit les sujets devant être abordés par les Etats du pavillon dans la mise en place de leur politique de sécurité et de santé au travail.

Par ailleurs, la convention vise à assurer aux gens de mer l'accès à des installations et services à terre afin d'assurer leur santé et leur bien-être. La règle 4.4 encourage ainsi la création d'installations dans les ports. Ces installations doivent être ouvertes à tous les gens de mer sans distinction. Leur accès doit être possible au plus tôt après l'arrivée au port.

Enfin, la MLC, en sa règle 4.5 impose l'adoption de mesures en matière de sécurité sociale. Tous les gens de mer et les personnes à leur charge doivent pouvoir bénéficier d'une protection sociale. Dans certains Etats, la sécurité sociale est fournie par l'Etat et financée par les impôts. Dans d'autres Etats il s'agit de régimes privés. Le marin tombe sous le coup soit de la loi du pays d'origine, soit de la loi du pavillon. Cependant, dans les deux cas, les dispositions ne peuvent pas être moins favorables que celles concernant les employés à terre.

La sécurité sociale doit s'entendre comme la couverture des soins médicaux, des indemnités maladies, des prestations de vieillesse, chômage, familiales, ou encore d'invalidité et de survivants. Les Etats signataires doivent fournir une protection dans au moins trois de ces domaines. Cependant la priorité est donnée aux soins médicaux, indemnités de maladie et aux prestations en cas d'accident de travail ou de maladie professionnelle. Il est en effet recommandé d'assurer ces trois couvertures avant toute autre.

En cas de conflit sur les dispositions relatives à la sécurité sociale, une procédure de règlement des litiges équitable et efficace doit être mise en place.

Section 2 : Mise en œuvre des prescriptions

Imposer des règles ne suffit pas. Il faut pouvoir veiller à leur application. Or, nous le savons, il n'existe ni police, ni juge international – en dehors de la Cour Internationale de Justice et de la Cour Pénale Internationale pour de toutes autres matières.

Cependant le transport international offre une possibilité de sanction du non respect des normes par le contrôle et la détention des navires lors de leurs escales à l'étranger.

Cette faculté permet surtout de faire pression sur des Etats n'ayant pas ratifié les conventions. Cependant des actions unilatérales des Etats ne suffisent pas, et représentent même un risque de représailles économiques si elles sont isolées. C'est ici tout l'intérêt de l'élaboration d'un système regroupant le plus grand nombre d'Etats possibles, afin que les armateurs battant pavillon de complaisance ne refusent pas de desservir un Etat trop protecteur.

Paragraphe 1 : Les Etats du pavillon, du port et d'origine, principaux acteurs de la convention

En matière de mise en application des dispositions et de leur respect la convention fait peser des obligations à la fois sur l'Etat du pavillon, l'Etat du port et les Etats d'origine des marins.

Si l'Etat du pavillon, par son inaction par exemple, ne respecte pas les prescriptions de la convention, l'ITF devra être saisie afin que le point litigieux soit soulevé auprès de l'OIT par les voies officielles.

Dans le cas où un armateur ne se conforme pas aux obligations qui lui incombent, c'est alors l'Etat du pavillon ou l'Etat du port, qui par des procédures d'inspection, sera chargé de veiller au respect des normes.

A) Le rôle de l'Etat du pavillon

Les Etats du pavillon ayant ratifié la Convention doivent garantir le respect de de ses prescriptions à bord des navires battant leur pavillon.

Ainsi les Etats doivent s'assurer de la conformité leur législation avec les obligations imposées par la MLC. Dans les cas où la législation nationale ne prévoit aucune obligation, comme en matière de sécurité sociale par exemple, l'Etat concerné devra alors adopter les règles qui s'imposent pour intégrer les prescriptions internationales dans son ordre juridique interne.

Cependant, en ce qui concerne sa mise en œuvre, la MLC laisse une grande marge de manœuvre aux Etats qui peuvent décider de la manière de s'y conformer. Cette liberté offerte aux Etats a pour conséquence que la situation est susceptible de varier d'un Etat à un autre, dans la limite du respect de la Convention.

Il convient de noter que tout navire battant pavillon d'une Etat ayant ratifié la MLC doit disposer à son bord d'un exemplaire de la Convention.

Mais comment les Etats veillent-ils au respect des normes par leurs navires ?

1) La certification

La convention prévoit l'obligation pour les navires battant pavillon d'un Etat signataire de disposer de deux documents complémentaires. Il s'agit, nous allons le voir, du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime.

a) Le certificat de travail maritime

Tous les navires dont la jauge brute est supérieure à 500 et effectuant des voyages internationaux doit disposer d'un certificat de travail maritime délivré par l'Etat du pavillon. Ce dernier peut également déléguer cette fonction à un organisme reconnu alors habilité à agir en son nom, comme une société de classification. Le certificat de travail maritime, valable au maximum cinq ans, atteste de la conformité du navire avec les prescriptions de la MLC.

Les navires doivent être inspectés afin de contrôler la validité du certificat de travail maritime et de le renouveler à la fin de sa période de validité.

Lorsqu'un certificat de travail maritime est accordé pour une durée de cinq ans, l'Etat reste tenu d'effectuer au moins une inspection intermédiaire entre la seconde et la troisième année du terme.

Plusieurs raisons peuvent mettre fin à la validité du certificat. Ce sera notamment le cas lorsque les inspections prévues ne sont pas effectuées dans les délais impartis, lorsqu'un navire change de pavillon ou de propriétaire, ou encore lorsque la structure ou les équipements du navire ont subis d'importantes modifications.

b) La déclaration de conformité du travail maritime

Une déclaration de conformité doit être jointe au certificat de travail maritime. Cette déclaration de conformité s'articule en deux parties. La première décrit la réglementation de l'Etat du pavillon et sa conformité à la Convention. La seconde partie, quant à elle est établie par l'armateur. Ce dernier détaille les mesures prises afin d'assurer la conformité du navire avec la première partie.

Une telle déclaration de conformité doit être certifiée par un représentant habilité de l'Etat du pavillon ou autre organisme habilité agissant en son nom.

Le certificat de travail maritime ainsi que sa déclaration de conformité doivent être accessibles en consultables à bord par l'ensemble du personnel. Par ailleurs, ces documents doivent être rédigés en anglais, ou bien, le cas échéant, disposer d'une traduction anglaise.

2) L'inspection

Une obligation d'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires pèse sur les Etats du pavillon. Cette obligation vaut également pour les navires d'une jauge brute inférieure à 500 et ne nécessitant pas de certificat de travail maritime.

Il s'agit en fait ici de la première inspection de conformité, inspection approfondie et réalisée par l'inspecteur de l'Etat du pavillon.

Ainsi, les Etats du pavillon doivent mettre en place un système d'inspection efficace pour les navires battant leur pavillon. Il doit exister une réelle politique en matière de conformité et de mise en application des prescriptions de la convention.

Les Etats du pavillon sont également chargés de mener une enquête officielle pour chaque plainte fondée déposée par un marin (voir infra).

Lorsqu'un manquement grave aux prescriptions de la Convention est constaté par l'inspecteur de l'Etat du pavillon, celui-ci peut empêcher son départ tant que le manquement n'est pas résolu. Un « manquement grave » doit s'entendre comme une infraction ayant trait aux droits des gens de mer, comme le non paiement des salaires par exemple, ou à des situations qui représentent un grave danger pour la santé, la sécurité ou la sûreté des gens de mer.

Si l'infraction n'est pas considérée comme grave, une simple correction de l'infraction à une date fixée pourra être ordonnée par l'inspecteur.

La convention fait même preuve de pédagogie puisque l'inspecteur n'est pas tenu de prendre des mesures, mais peut se contenter de donner des conseils s'il n'existe pas d'antécédents et que l'infraction revêt un caractère mineur. Ces décisions de prendre ou non des mesures, relèvent de l'appréciation souveraine de l'inspecteur. Ce dernier doit rédiger un rapport qu'il transmet à l'Etat du pavillon ainsi qu'au capitaine du navire. Une troisième copie doit être affichée à bord.

Les inspecteurs de l'Etat du pavillon doivent être indépendants, et ne pas être au cœur d'un conflit d'intérêt pouvant nuire à ses activités.

L'Etat du pavillon doit quant à lui tenir des registres des inspections réalisées sur les conditions de vie et de travail des gens de mer et publier un rapport annuel faisant état des résultats de ces inspections. Il doit par ailleurs veiller à ce que les infractions relevées soient rectifiées et pour ce faire, mettre en place un véritable système de sanctions.

B) Le mécanisme de contrôle par l'Etat du port

Comme précédemment évoqué, la MLC met en place un système de contrôle que l'on peut qualifier d'efficace par les Etats du port. En effet, dès lors qu'un Etat a ratifié la convention, il peut procéder à des contrôles sur tous les navires, y compris ceux battant pavillon d'un Etat ne l'ayant pas ratifiée. Ce contrôle par l'Etat du port avait déjà été mis en place dans le cadre du Mémoire d'entente de Paris, fondé en 1982 à l'initiative de la France et regroupant 14 Etats. Ces inspections couvrent notamment le respect de conditions de vies minimales à bord des navires et publie une liste noire des Pavillons qui immatriculent des navires « sous-normes ».

Si le contrôle par les Etats du pavillon est un premier contrôle de conformité, les inspections menées par les Etats du port constituent un moyen de contrôle permanent. Il paraît donc essentiel pour respect de la MLC, mais également pour lui procurer une certaine « universalité » certes limitée.

C'est ainsi qu'il revient aux inspecteurs chargés du contrôle par l'Etat du port de se rendre à bord des navires en escale pour vérifier la validité du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité.

Les inspecteurs peuvent procéder à des inspections plus approfondies, notamment lorsque les documents ne sont pas présentés, sont invalides ou falsifiés. C'est également le cas lorsque le navire a changé de pavillon pour échapper au respect des règles de la convention, ou qu'une plainte a été déposée à bord par un marin ou un syndicat.

Dans les cas où des manquements sont avérés, l'inspecteur est tenu de les signaler au capitaine et de fixer une date butoir pour leur correction. Cependant en cas de manquement grave représentant un danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer embarqués, le navire peut être immobilisé jusqu'à la résolution des problèmes en cause.

C'est dans ce pouvoir de coercition reconnu aux Etats du port que réside tout la force et l'intérêt de la MLC.

Un navire pourra ainsi être immobilisé par exemple en cas de présence à bord d'un marin de moins de 16 ans, ou si la ventilation, l'air conditionné ou le chauffage ne fonctionnent pas, ou encore si les quantités et/ou la qualité des vivres et eau potables ne sont pas appropriées au voyage prévu.

C) Le rôle des Etat d'origine des gens de mer

La responsabilité de l'Etat d'origine des gens de mer se résume principalement en deux obligations.

Les Etats doivent en premier lieu veiller au contrôle et à l'accréditation des sociétés et agents de manning. Cette responsabilité est alourdie par le fait que, comme nous l'avons vu, les registres internationaux européens autorisent les armateurs à recourir à ces sociétés pourvu qu'elles aient été reconnues par les autorités de l'Etat d'origine.

La convention MLC suppose ainsi la fin de la complaisance que nous avons évoqué et qui peut exister de la part de ces Etats vis à vis de certains agents douteux.

Par ailleurs, les prescriptions de la MLC concernant la sécurité sociale des gens de mer s'imposent aux Etats d'origine. Il leur incombe en effet de les mettre en œuvre et donc fournir cette sécurité sociale, les marins pouvant bénéficier du régime du pays d'origine ou bien de l'Etat du pavillon selon les termes de la convention.

D) Les procédure de plaintes ou la collaboration des différents acteurs

Il doit exister à bord des navires une procédure permettant au personnel embarqué de déposer plainte en cas d'infraction à la MLC.

Il est conseillé aux gens de mer de déposer leur plainte à l'échelon le plus bas, mais la possibilité leur est offerte de saisir directement le capitaine du navire. Par ailleurs, si la plainte ne peut être résolue à bord, il est possible de renvoyer le problème à terre, soit directement à l'armateur, soit aux autorités de l'Etat du port dans lequel le navire se trouve si les discussions avec l'armateur ne sont pas concluantes. En cas de plainte à terre, l'Etat du port peut immobiliser le navire si l'infraction est grave. Pour les infractions ne nécessitant pas une immobilisation, la convention instaure un mécanisme d'échange entre l'Etat du port et l'Etat du pavillon. Le premier doit ainsi informer du dépôt de plainte les autorités du second et lui imposer la prise de mesures correctives avant date fixée. Si le conflit n'est toujours pas résolu à la date butoir, il conviendra alors d'envoyer un rapport au directeur général de l'OIT.

Paragraphe 2 : L'action syndicale de l'ITF

L'ITF a vu le jour très tôt, en 1896, et compte aujourd'hui plus de 4,5 millions d'affiliés à travers quelques 148 pays. Cette organisation syndicale internationale siège à Londres et possède huit offices de représentation à travers le monde. Membre de l'International Trade Union Confederation - ITUC – elle œuvre en faveur des marins auprès de l'OIT, de l'OMI ou encore de l'OACI.

Depuis de nombreuses années l'ITF mène une lutte contre les pavillons de complaisance. L'accord ITF, apparu dans les années 1970 donnait jusqu'alors droit à la délivrance d'un « blue ticket » pour les navires qui le respectent. Cet accord prévoit notamment un salaire minimum de 1 400 dollars US pour un AB – Able Seaman. L'ITF est réputée pour avoir incité de nombreux marins à faire grève ou des dockers à empêcher le déchargement des navires non-conformes aux minima de l'accord ITF. Ces pratiques ayant été jugées abusives, elles ont peu à peu disparues.

Mais il est vite apparu que les armateurs ne cesseront pas de recourir aux pavillons de libre immatriculation. C'est pourquoi depuis une quinzaine d'années, l'ITF tente d'étendre ses minima sociaux à l'ensemble de la flotte mondiale.

Ainsi depuis 1999, l'ITF a commencé à négocier des accords avec l'IMEC – International Maritime Employer's Committee - regroupant des armateurs du monde entier. Très vite l'IMMAJ - International Mariners Management Association of Japan – un autre groupement d'armateurs japonais est également entré en négociations avec l'ITF. Ces deux groupements d'armateurs ont ainsi fusionné en 2003 pour donner le JNG - Joint Negotiating Group. Depuis, le JNG a été rejoint par un troisième groupement d'armateurs, le KSA - Korean Shipowners' Association. Au total, ce sont 75 armateurs de 24 Etats qui se sont réunis sous l'impulsion de l'ITF. Selon le syndicat, ce sont plus de 50 000 marins qui sont employés par ces armateurs à travers le monde. Ces négociations ont été formalisées à travers le International Bargaining Forum – IBF – qui se réunit chaque année afin de négocier de nouveaux minima applicables aux marins employés par les armateurs concernés. Le résultat de ces négociations se retrouvent dans un accord appelé accord IBF.

L'accord IBF vient compléter l'accord ITF. Il permet la délivrance d'un « green ticket » pour les navires qui le respectent²³. L'évolution principale réside dans le fait que cet accord est élaboré en concertation avec les armateurs du JNG. Le syndicat a ainsi trouvé une réponse aux critiques qui visaient les accords ITF considérés comme des règles unilatérales.

Pour autant l'accord IBF ne remplace pas l'accord ITF qui continue d'exister et fait office de complément, notamment sur le salaire minimum, évitant ainsi d'après négociations avec les armateurs du JNG.

Mais depuis quelques années, l'ITF mène un combat face à un nouveau phénomène qui touche de plus en plus de marins : l'abandon par les armateurs. Nous avons en effet déjà évoqué la facilité avec laquelle les armateurs se cachent derrière des sociétés écrans pour pouvoir échapper à leur responsabilité. Ainsi il n'est pas rare, lorsqu'un « navire-poubelle » immatriculé sous pavillon de complaisance est saisi à l'occasion d'un contrôle par l'Etat du port en matière de sécurité, que l'armateur abandonne son navire mais surtout son équipage. Les marins ne perçoivent pas, par conséquent, leurs salaires, et se retrouvent parfois abandonnés à l'autre bout de la planète. Cette situation intolérable fait donc l'objet de plus en plus d'attentions de la part de l'organisation syndicale internationale qui ne peut la tolérer.

²³ « Le passage du blue ticket au green ticket » par James Smith, coordinateur ITF France, La revue maritime n° 468 Mai 2004

CONCLUSION

Nous l'avons donc vu, les armateurs, toujours à la recherche d'économies, n'ont pas hésité à désertier les flottes de leur pays pour battre pavillon de complaisance. Les mesures prises par les Etats avec plus ou moins de succès ont permis de conserver une flotte européenne convenable.

Il apparaît ainsi clairement que si les allègements fiscaux sont une source du désamour des armateurs pour les pavillons européens, c'est surtout la législation sociale applicable aux marins qui est la cause première des dépavillonnements.

Les Etats font plus ou moins d'efforts afin de regagner leur flotte d'antan. Pour certains, nous l'avons vu, le succès est au rendez-vous.

L'entrée en vigueur de la MLC permettra à l'évidence un rééquilibrage des rapports de concurrence, sans toutefois faire disparaître les divergences fondamentales qu'il existe entre les pavillons dits classiques et ceux dits de complaisance.

Car l'activité est une source de revenus non négligeable pour les Etats. Ce fait est établi depuis de nombreux siècles. Nous avons vu l'apport financier qu'apporte l'emploi de marins à travers l'exemple philippin.

La Grèce constitue l'exemple des recettes générées par une flotte puissante. Premier pavillon européen, et cinquième mondial, l'activité maritime et le profit généré sont repartis à la hausse en 2010, en pleine crise financière du pays. 15,418 milliards d'euros ont ainsi été rapportés au pays. Ce dernier exemple montre clairement que la flotte de commerce est « une arme anti-crise »²⁴.

²⁴« Flotte de commerce : une arme anti-crise », L'Antenne du 06 juin 2011

Ainsi compte tenu de l'enjeu et des échecs, d'autres idées se font parfois entendre, notamment celle d'une taxe sociale. Ce type de taxe ne concerne pas en premier lieu le domaine maritime, mais plutôt la taxation de produits manufacturés fabriqués dans des conditions d'emploi contraire aux valeurs européennes. On Chine, puissance en pleine expansion.

C'est bien pour cela que la mesure doit être au minimum européenne. Il serait par ailleurs idéal un consensus général au sein des Etats occidentaux.

La pratique maritime a connu des épisodes, où il n'était pas question de taxe mais simplement d'action sociale dans les ports européens, comme nous l'avons évoqué, en l'absence du blue ticket, témoin du respect des accords ITF. La pratique a disparu, mais pourrait tout à fait réapparaître, notamment grâce au nouveau green ticket. Si la justice a désapprouvé l'action des dockers militants, nous l'avons dit, le green ticket est mieux accepté car négocié.

Mais les conditions semblent aujourd'hui réunies pour une nette amélioration des choses. Le regain d'énergie des pavillons européens sont un bon signe, la convention MLC est sur le point d'entrer en vigueur, la complaisance est de plus en plus féroce combattue, et les conditions de vie des marins se sont tout de même largement améliorées au cours des dernières années, même si beaucoup encore reste à faire. C'est là tout le défi de la Communauté Internationale.

ANNEXES :

Liste des annexes :

ANNEXE 1 et 1 bis : Flotte marchande par pavillons d'immatriculation et par types de navires, annuel, 1980-2011

ANNEXE 2 : Évolution du nombre de marins philippins sous les principaux pavillons

ANNEXE 3 : Evolution du nombre de marins philippins par types d'emplois

ANNEXE 4 : Comparaison du régime de travail sous registre TAAF et RIF

ANNEXE 5 : Principales déficiences constatées à l'occasion des port State controls du Paris MOU

ANNEXE 6 : Liste des Etats ayant ratifié la MLC

Annexe 1

Flotte marchande par pavillons d'immatriculation et par types de navires, annuel, 1980-2011
 CNUCED, UNCTADstat

MESURE		Milliers de tonnes de poids lourd					
ANNEE		1980	1985	1987	1990	1991	2000
ECONOMIE	TYPE DE NAVIRE						
Bahamas	Flotte totale	165,05	5681,862	10600,356	19228	22365	44941,434
Belgique	Flotte totale	2722,946	3890,428	3916,538	3282	3116	149,459
Canada	Flotte totale	900,786	1239,737	1165,175	756	700	1018,437
Chine	Flotte totale	9509,087	13940,209	17423,97	20200	20755	23701,202
Chypre	Flotte totale	3362,42	11801,233	18762,952	32699	32985	36669,359
Danemark	Flotte totale	8980,833	7973,433	6805,176	6926	8787	7420,796
France	Flotte totale	20824,828	15093,205	9305,297	6653	5574	7292,503
Allemagne	Flotte totale	-	-	-	6778	7100	7788,31
Allemagne (anc. Rép. dém. d')	Flotte totale	1988,053	1791,006	1923,583	-	-	-
Allemagne (anc. Rép. fédérale d')	Flotte totale	13745,096	9519,256	7744,6	-	-	-
Honduras	Flotte totale	227,047	390,304	827,066	982	1046	1520,735
Italie	Flotte totale	19129,542	14938,899	12407,125	11524	11840	9768,821
Japon	Flotte totale	66315,117	64624,307	59978,976	42357	40828	22722,864
Libéria	Flotte totale	160037,798	121394,635	101587,64	89501	99226	85186,919
Malte	Flotte totale	149,353	2102,016	3415,403	5691	7756	46749,434
Pays-Bas	Flotte totale	8404,959	6653,523	5993,883	4557	4725	6607,344
Norvège	Flotte totale	39451,495	30604,843	14202,683	26568	41207	35388,032
Panama	Flotte totale	-	62068,888	68349,383	75360	62184	158947,251
Philippines	Flotte totale	2380,42	5525,609	11668,566	15468	14159	11111,975
Espagne	Flotte totale	13943,083	12122,088	9286,019	6461	6185	2053,02
Royaume-Uni	Flotte totale	45080,069	24140,368	16871,643	10252	8594	11913,096
Île de Man	Flotte totale	-	-	-	-	-	7687,032
États-Unis	Flotte totale	21207,502	23303,867	22959,085	22954	25035	25676,029
Union européenne (UE)	Flotte totale	225978,559	194303,537	166726,677	150306	152680	191763,782

Annexe 1 bis

ANNEE		2006	2008	2009	2010	2011
ECONOMIE	TYPE DE NAVIRE					
Bahamas	Flotte totale	51922,212	59744,355	62013,49	64109,098	67465,365
Belgique	Flotte totale	6502,76	6466,823	6631,107	6575,051	6799,916
Canada	Flotte totale	3054,015	3168,794	3418,651	3401,12	3464,879
Chine	Flotte totale	32773,903	37123,525	39998,353	45157,339	52740,524
Chypre	Flotte totale	30316,052	29431,387	31387,587	31305,207	32321,085
Danemark	Flotte totale	9763,991	11075,082	12668,021	13813,826	14739,388
France	Flotte totale	7297,378	7922,286	7925,609	8822,32	8335,585
Allemagne	Flotte totale	13578,168	15031,016	17949,005	17570,219	17565,596
Allemagne (anc. Rép. dém. d')	Flotte totale	-	-	-	-	-
Allemagne (anc. Rép. fédérale d')	Flotte totale	-	-	-	-	-
Honduras	Flotte totale	931,397	794,739	791,115	702,183	550,283
Italie	Flotte totale	12074,127	13266,859	14415,394	17275,958	19440,19
Japon	Flotte totale	15099,949	14810,403	15416,666	17707,219	22200,665
Libéria	Flotte totale	93026,087	117518,772	125992,848	142120,95	166245,606
Malte	Flotte totale	36942,359	45218,092	50665,678	56156,103	61294,026
Pays-Bas	Flotte totale	7625,599	6217,393	6814,994	7252,493	7036,076
Norvège	Flotte totale	23237,364	23948,817	23540,842	20811,234	20081,193
Panama	Flotte totale	211120,625	252564,216	273961,361	288757,587	306031,636
Philippines	Flotte totale	7128,91	6658,59	6749,841	7032,788	6946,478
Espagne	Flotte totale	2540,721	2746,159	2710,955	2554,732	2750,196
Royaume-Uni	Flotte totale	25547,815	29737,969	32607,498	36887,22	38774,298
Île de Man	Flotte totale	13885,429	13850,292	14515,937	16710,921	19422,185
États-Unis	Flotte totale	11768,34	12140,077	11961,852	12791,814	12661,593
Union européenne (UE)	Flotte totale	213219,763	237351,378	255472,636	273724,136	287439,992

ANNEXE 2 - Marins Philippins par pavillons

	2007	2008	2009	2010
All Flags of Registry - Total	226,900	244,144	329,728	339,608
1. Panama	51,619	53,912	67,361	66,523
2. Bahamas	29,681	29,177	36,054	41,814
3. Liberia	21,966	21,632	29,796	32,561
4. Marshall Island	9,772	11,859	18,068	21,824
5. Singapore	10,308	12,130	15,674	16,417
3. Malta	7,513	11,025	14,786	16,971
7. Italy	6,403	5,677	8,486	11,927
3. United Kingdom	8,172	8,232	10,313	11,805
3. Netherlands	7,017	7,796	9,281	9,602
10. Bermuda	6,274	5,727	7,620	9,562

Source : Philippine Oversea Employment Administration
Rapport 2010

Annexe 3 : Postes occupés par des marins philippins

TABLE 21. Deployment of Seafarers by Top Ten Occupational Categories: 2007 - 2010

	2007	2008	2009	2010
All Occupational Categories - Total	226,900	244,144	329,728	339,608
1. Able Seaman	31,818	34,563	45,338	47,864
2. Oiler	19,491	20,941	27,483	28,523
3. Ordinary Seaman	17,355	18,715	23,737	24,794
4. Chief Cook	7,778	9,022	12,651	13,252
5. Second Mate	7,873	8,694	12,119	12,876
6. Bosun	7,737	8,603	11,555	12,039
7. Messman	7,810	8,320	10,536	11,238
8. Third Engineer Officer	7,056	7,995	11,307	11,695
9. Third Mate	6,559	7,349	9,857	10,025
10. Second Engineer Officer	6,369	6,878	9,557	9,948

Source : Philippine Overseas Employment Administration
Rapport 2010

ANNEXE 4 :

COMPARATIF REGIME DE TRAVAIL TAAF (CTOM) / Registre International Français

	TAAF	RIF
CONTRATS DE TRAVAIL	Liberté de contracter Le contrat est soumis aux dispositions du CTOM, qui règle l'engagement et la fin du contrat sans aucune adaptation aux particularités du contrat de travail maritime	Liberté de contracter Les conditions d'emploi ne peuvent être inférieures aux dispositions des Conventions de l'OIT Droit pour le marin de rompre le contrat dans certains cas liés à l'exploitation du navire
SALAIRES	Aucun salaire minima aux TAAF (Le CTOM prévoit que les salaires minima sont fixés par arrêtés du Chef du territoire)	Salaire minima de l'OIT Pour les marins française et européens, salaires minima de la Convention collective
CONGES PAYES	Aucune disposition aux TAAF (Le CTOM prévoit 1 jour, 1,5 jour ou 5 jours de congé par mois de service effectif, taux fixé selon le cas par arrêté du Chef du Territoire ou par le Ministre de la France d'Outre mer)	3 jours par mois de travail effectif (disposition équivalente à celles de l'article 92-1 du CTM)
PROTECTION SOCIALE	Marins français sous ENIM Pour les étrangers, aucune dispositions prévues aux TAAF, à l'exception de l'arrêté territorial N°10 du 29 novembre 1992 qui prévoit l'application au territoire des Conventions maritimes de l'OIT	Ensemble prévoyant le maintien des marins français sous ENIM, le cas des marins européens ou provenant de pays ayant signé des accords bilatéraux de sécurité sociale avec la France et détail de la protection sociale en ce qui concerne les cas de maladie/accident, décès/invalidité, maternité, retraite pour les autres marins
DUREE LEGALE DU TRAVAIL	40 heures hebdomadaire Repos hebdomadaire de 24 heures en principe le dimanche (Des arrêtés territoriaux déterminent par branche et par catégories professionnelles, si il y a lieu, les modalités d'application de la durée du travail. Aucune disposition n'a été prise pour les marins aux TAAF)	8 heures par jour, 6 jours par semaine, soit 48 heures (dispositions du CTM) Repos hebdomadaire le dimanche reporté au débarquement si il n'est pas donné en cours de navigation (Id)
CONVENTIONS COLLECTIVES EN VIGUEUR	Non étendues aux TOM, donc aux TAAF.	Convention collectives nationales applicables aux marins français et européens, conventions ou accords collectifs possibles pour les marins étrangers
DUREE DE L'EMBARQUEMENT	Néant	Accords collectif ou d'entreprise en vigueur pour les personnels français ou européens Durée maximale de 6 mois en référence pour les personnels étrangers, pouvant être portée à 9 mois par accord.
REPRESENTATION DES PERSONNELS	Aucune disposition aux TAAF (Le CTOM prévoit qu'un arrêté territorial fixe le nombre de travailleurs à partir duquel et les catégories d'établissements dans lesquels l'institution de délégués du personnel est obligatoire)	Un représentant de l'équipage est désigné à bord de chaque navire, afin de présenter au capitaine les réclamations individuelles ou collectives ; chaque navigant pouvant toutefois présenter lui même ses observations
DEFISCALISATION	Néant	Salaires des marins français non soumis à l'IR

Major categorie of deficiencies 2008 - 2010

Def. Main Group	Category of deficiencies	2008		2009		2010	
		Def	Def %	Def	Def %	Def	Def %
Certificates	Crew certificates	3,341	3.99	2,704	3.76	2,713	4.19
	Ship's certificates and documents	5,485	6.55	5,269	7.33	4,426	6.84
Total Certificates		8,826	10.54	7,973	11.09	7,139	11.03
Equipment and Machinery	Mooring arrangements	1,343	1.60	956	1.33	1,026	1.59
	Propulsion and auxiliary mach.	6,283	7.50	5,076	7.06	4,762	7.36
	Radio communications	3,009	3.59	2,243	3.12	2,021	3.12
	Safety of navigation	10,174	12.14	9,389	13.06	8,443	13.05
Total Equipment and Machinery		20,809	24.83	17,664	24.56	16,252	25.12
Management	ISM related deficiencies	4,641	5.54	4,260	5.92	3,432	5.30
Total Management		4,641	5.54	4,260	5.92	3,432	5.30
Safety and Fire Appliances	Alarm signals	608	0.73	600	0.83	496	0.77
	Fire safety measures	10,039	11.98	8,407	11.69	7,675	11.86
	Life saving appliances	6,465	7.71	6,793	9.45	5,557	8.59
Total Safety and Fire Appliances		17,112	20.42	15,800	21.97	13,728	21.22
Security	Maritime security	951	1.13	764	1.06	865	1.34
Total Security		951	1.13	764	1.06	865	1.34
Ship and Cargo Operations	AFS Convention			58	0.08	36	0.06
	Gargoes	689	0.82	505	0.70	469	0.72
	Gas and chemical carriers	291	0.35	208	0.29	196	0.30
	MARPOL - annex I	5,034	6.01	3,764	5.23	3,434	5.31
	MARPOL - annex II	98	0.12	85	0.12	50	0.08
	MARPOL - annex III	0	0.00	13	0.02	8	0.01
	MARPOL - annex IV	149	0.18	265	0.37	295	0.46
	MARPOL - annex V	790	0.94	764	1.06	617	0.95
	MARPOL - annex VI	176	0.21	146	0.20	292	0.45
	MARPOL related operational deficiencies	192	0.23	213	0.30	244	0.38
Operational deficiencies	2,756	3.29	2,689	3.74	2,356	3.64	
Total Ship and Cargo Operations		10,175	12.15	8,710	12.11	7,997	12.36
Stability and Structure	Bulk carriers	328	0.39	282	0.39	180	0.28
	Load lines	4,204	5.02	3,209	4.46	2,819	4.36
	Structural safety	6,882	8.21	5,403	7.51	5,063	7.83
Total Stability and Structure		11,414	13.62	8,894	12.37	8,062	12.46
Working and Living Conditions	Accident prevention (ILO147)	1,829	2.18	1,401	1.95	154	0.24
	ILO 180			62	0.09	1,275	1.97
	Accommodation	2,366	2.82	1823	2.54	1,550	2.40
	Food and catering	1,989	2.37	1567	2.18	1,359	2.10
Working spaces	3,639	4.34	2,993	4.16	2,885	4.46	
Total Working and Living Conditions		9,823	11.71	7,846	10.91	7,223	11.16
End Total		83,751		71,911		64,698	100.00

ANNEXE 6 : Liste des Etats ayant ratifié la MLC

(Source: ILOLEX - 30. 7. 2011)

Country	Ratification date	Status
Bahamas	11:02:2008	ratified
Benin	13:06:2011	ratified
Bosnia and Herzegovina	18:01:2010	ratified
Bulgaria	12:04:2010	ratified
Canada	15:06:2010	ratified
Croatia	12:02:2010	ratified
Denmark	23:06:2011	Instrument of ratification received - registration pending information under Standard A 4.5 §10
Gabon	12:05:2011	Instrument of ratification received - registration pending information under Standard A 4.5 §10
Liberia	07:06:2006	ratified
Marshall Islands	25:09:2007	ratified
Norway	10:02:2009	ratified
Panama	06:02:2009	ratified
Saint Vincent and the Grenadines	09:11:2010	ratified
Singapore	15:06:2011	ratified
Spain	04:02:2010	ratified
Switzerland	21:02:2011	ratified

Ratified: 14 Conditional ratification: 0 Declared applicable: 0 Denounced: 0

TABLE DES MATIERES

Remerciements	page 2
Tableau des abréviations.....	page 3
Sommaire	page 5

Introduction page 6

Première Partie : Déclin et lutte des puissances maritimes européenne page 12

Section 1 : Analyse comparative des flottes..... page 13

§.1 La France, exemple du déclin des puissances maritimes face à l'émergence des pavillons de complaisance	page 13
A. Un déclin en termes d'unités	page 14
B. Un déclin en termes de flotte contrôlée	page 15
C. Un déclin en termes de personnel navigants.....	page 15
D. Un déclin commun.....	page 16
§.2 L'émergence des pavillons de libre immatriculation.....	page 17
A. Une attribution facilitée	page 18
B. Des pavillons économiquement ultra compétitifs.....	page 19
§.3 Le développement parallèle de nouveaux marchés de personnel navigant : Les Philippines, leader incontesté de la fourniture de main d'œuvre maritime	page 20
A. Les sociétés de manning, intermédiaires critiqués.....	page 21
B. Une formation de qualité, appréciée et subventionnée.....	page 23
C. Des conditions de vie et de travail à bord souvent difficiles	page 23
D. Elévation des minimas sociaux et baisse de la demande	page 25

Section 2 : La mise en place de registres internationaux pour faire face à la concurrence page 28

§.1 Un même objectif, plusieurs méthodes.....	page 28
A. Succès des mesures prises dans les autres Pays Européens.....	page 29
B. Une adaptation difficile pour la France : l'échec du registre TAAF	page 31
1. Un registre peu compétitif.....	page 32
2. Des freins à la compétitivité.....	page 33
C. L'adoption du RIF	page 35
1. Des ambitions prometteuses	page 35
a) La volonté affirmée de retrouver un pavillon compétitif	page 37
b) Réserves et craintes sur le RIF	page 37
2. Un bilan positif mais tempéré.....	page 39
§.2 L'action de l'Union Européenne.....	page 42

Deuxième Partie : L'action protectrice et régulatrice internationale page 45

Section 1 : La convention MLC 2006..... page 46

§.1 Entrée en vigueur et ratifications	page 47
§.2 Champ d'application et fonctionnement.....	page 50
§.3 Le contenu de la MLC	page 51
A. Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires.....	page 52
B. Conditions d'emploi	page 54
C. Logement, loisirs, alimentation et service de table.....	page 55

D. Protection de la santé, soins médicaux, bien être et protection en matière de sécurité sociale	page 56
---	---------

Section 2 : La mise en œuvre des prescriptions..... page 58

§.1 Les Etats du pavillon, du port et d'origine, principaux acteurs de la convention	page 59
A. Le rôle de l'Etat du pavillon	page 59
1. La certification.....	page 60
a) Le certificat de travail maritime	page 60
b) La déclaration de conformité du travail maritime	page 61
2. L'inspection.....	page 62
B. Le mécanisme de contrôle par l'Etat du port..	page 63
C. Le rôle des Etats d'origine des gens de mer	page 64
D. Les procédures de plaintes ou la collaboration des différents acteurs	Page 64
§.2 L'action syndicale de l'ITF	page 65

Conclusion	page 67
-------------------------	----------------

Annexes	page 69
----------------------	----------------