

N° 178

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2003-2004

Annexe au procès-verbal de la séance du 28 janvier 2004

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant la ratification des conventions de l'Organisation internationale du travail n° 163 concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, n° 164 concernant la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer, n° 166 concernant le rapatriement des marins, n° 178 concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, n° 179 concernant le recrutement et le placement des gens de mer, n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs de navires, n° 185 concernant les pièces d'identité des gens de mer (révisée), et du protocole relatif à la convention, n° 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands,

Par M. André BOYER,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. André Dulait, président ; MM. Robert Del Picchia, Jean-Marie Poirier, Guy Penne, Michel Pelchat, Mme Danielle Bidard-Reydet, M. André Boyer, vice-présidents ; MM. Simon Loueckhote, Daniel Goulet, André Rouvière, Jean-Pierre Masseret, secrétaires ; MM. Jean-Yves Autexier, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Daniel Bernardet, Pierre Biarnès, Jacques Blanc, Didier Borotra, Didier Boulaud, Jean-Guy Branger, Mme Paulette Brisepierre, M. Ernest Cartigny, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Paul Dubrulle, Hubert Durand-Chastel, Mme Josette Durrieu, MM. Claude Estier, Jean Faure, Philippe François, Jean François-Poncet, Philippe de Gaulle, Mme Jacqueline Gourault, MM. Christian de La Malène, René-Georges Laurin, Louis Le Pensec, Mme Hélène Luc, MM. Philippe Madrelle, Serge Mathieu, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Louis Moinard, Jacques Peyrat, Xavier Pintat, Jean-Pierre Placade, Bernard Plasait, Jean Puech, Yves Rispat, Roger Romani, Henri Torre, Xavier de Villepin, Serge Vinçon.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^e législ.) : 453, 759 et T.A. 234

Sénat : 143 (2003-2004)

Traités et conventions.

Mesdames, Messieurs,

Notre Haute Assemblée est saisie d'un projet de loi modifié par l'Assemblée nationale et portant autorisation de ratification de sept conventions internationales et un protocole de l'Organisation internationale du Travail (OIT) portant sur les conditions de travail et de vie des gens de mer.

On notera qu'après modification du règlement de l'Assemblée nationale, la Commission des affaires étrangères a adopté le présent projet de loi lors de sa réunion du mercredi 7 janvier 2004, avec deux amendements présentés par le rapporteur visant à autoriser la ratification de deux nouvelles conventions internationales en sus des six déjà présentes dans le projet de loi initial du gouvernement. Il s'agit des conventions n° 164 de l'OIT sur la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer et n° 185 sur les pièces d'identité des gens de mer.

Ces amendements ont été adoptés en séance publique le 7 janvier 2004 avec l'accord du Gouvernement, celui-ci, après avoir rappelé sa réserve quant à la possibilité d'autoriser la ratification de conventions par voie d'amendement, a reconnu qu'un lien logique liait ces deux nouvelles conventions avec les six autres et a indiqué que les partenaires sociaux avaient été consultés.

Une fois ce projet de loi adopté, la France pourra ratifier l'ensemble des conventions de l'OIT ayant trait à la marine marchande et aux gens de mer et qui ont été conclues depuis 1987, sauf une, la convention n° 165 sur la sécurité sociale des gens de mer de 1987.

Les huit engagements internationaux ont été conclus lors de trois conférences générales de l'OIT en 1987 (84^e), en 1996 (91^e) et en 2003 (94^e) et portent respectivement sur :

- le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports (1987 - C163),

- la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer (1987 - C164),
- le rapatriement des marins (C166 – 1987),
- l'inspection des conditions de travail et de vie (C178 – 1996),
- le recrutement et le placement des gens de mer (C179 – 1996),
- la durée du travail et les effectifs des navires (C180 – 1996),
- protocole de 1996 relatif à la convention n° 147 de 1976 sur la marine marchandes (normes minima),
- les pièces d'identité des gens de mer (C185 – 2003).

Ces textes viennent compléter et réviser un ensemble normatif déjà important et mis en place à partir de l'entre-deux-guerres après la création du Bureau international du travail, et modifié à plusieurs reprises depuis lors.

Leur nécessité a été soulignée par l'actualité maritime des dernières années du fait de l'abandon de marins dans les ports français ou communautaires mais aussi de naufrages et de catastrophes écologiques mettant en évidence le non respect des règles internationales de sécurité ou les déficiences de formation des équipages. Plus encore, c'est la concurrence acharnée qui sévit dans le secteur du commerce maritime international qui est apparue comme la source principale, en l'absence de régulation efficace, des difficultés actuelles.

Dans cet environnement, les marins du tiers monde sont bien souvent les premières victimes, l'absence de normes sociales suffisamment protectrices les mettant à la merci des armateurs, des recruteurs et des autres acteurs qui interviennent dans ce secteur. L'absence de normes suffisantes rend par ailleurs toute compétition impossible entre les équipages du Sud et ceux du Nord, les différences de coût du travail étant trop importantes.

Il paraît donc essentiel à la fois pour la sécurité du transport maritime, pour la situation sociale des marins du Sud et pour la préservation de l'emploi au Nord de promouvoir l'adoption de normes sociales minimales plus exigeantes à travers le monde. C'est l'objectif des différents textes qui nous sont soumis.

Votre rapporteur, après avoir rappelé les conditions dans lesquelles l'Assemblée nationale a été amenée à amender le présent projet de loi, présentera les principales évolutions du secteur de la marine marchande dans le monde et, enfin, les dispositions des différents engagements internationaux ainsi que leur impact sur la législation française.

I. L'ÉVOLUTION DE LA MARINE MARCHANDE EN FRANCE ET DANS LE MONDE

Les éléments fournis à votre rapporteur par les services du ministère des transports et des affaires étrangères permettent de dresser les grandes lignes de l'évolution de la marine marchande en France et dans le monde.

A. L'ÉVOLUTION DE LA MARINE MARCHANDE DANS LE MONDE

1. Les évolutions récentes

Le commerce maritime mondial s'est contracté en 2001, passant de 5,89 milliards à 5,83 milliards de tonnes, **après 15 années consécutives de croissance**. Le taux de croissance de -1 % en 2001 contraste fortement avec les vigoureux 3,9 % enregistrés en 2000 et est principalement attribuable au ralentissement économique aux États-Unis, au Japon et dans une moindre mesure en Europe.

Les pays asiatiques ont représenté la plus grande part (36,8 %) du tonnage total d'exportations maritimes mondiales, en grande partie grâce aux exportations de pétrole brut des pays d'Asie occidentale et d'articles manufacturés des pays d'Asie de l'Est et du Sud-Est. **L'Europe a représenté 25,5 % du tonnage mondial chargé**, la majeure partie correspondant aux pays de l'Union européenne. Environ 20,9 % du tonnage d'exportations mondiales a été assuré par les pays industrialisés d'Amérique du Nord et les pays en développement d'Amérique latine et des Caraïbes, dont les considérables exportations de pétrole brut, de minerai de fer, de charbon et de céréales ont constitué les deux tiers environ du tonnage total de cette partie du monde.

Le niveau des taux de fret a diminué dans les secteurs du tramping et des services de ligne. Selon les indices de fret pour les différentes catégories de navires-citernes, 2001 a été une mauvaise année pour les propriétaires de navires, et la tendance à la baisse devrait se poursuivre au début de 2003. Une évolution analogue est signalée pour les transporteurs de vrac sec et les porte-conteneurs.

La part des pays en développement dans le commerce maritime mondial a légèrement augmenté en 2001 -passant de 49,6 % en 2000 à 50,5 %- en raison d'un accroissement des marchandises chargées. Le pétrole et d'autres produits de base constituent une forte proportion des marchandises chargées. Pour l'ensemble du commerce maritime, les chargements de navire-citerne ont augmenté de seulement 0,6 %, tandis que les chargements secs

diminuaient de 1,9 %. Ce dernier chiffre s'explique par une croissance annuelle négative des petits vracs et du trafic de ligne qui a été supérieure à la croissance annuelle positive de 1,2 % observée pour les cinq principaux produits primaires constituant le vrac sec. Parmi ceux-ci, les transports de charbon et, dans une moindre mesure, de phosphates ont enregistré une progression de leur croissance annuelle, tandis que les transports de minerai de fer, de céréales et de bauxite et alumine reculaient.

Les pays en développement ont accusé une très légère diminution de leur part de la flotte mondiale -de 19,4 à 19,3 %- mais en capacité absolue, leur flotte a augmenté de 2 millions de tpl¹ pour s'établir à 159 millions de tpl au début de cette année. En Asie, les pays en développement ont accru leur tonnage de port en lourd, qui est passé de 115,7 millions en 2001 à 117 millions début 2002, ce tonnage représentant désormais 14,2 % du tonnage mondial, soit encore 73,6 % de la flotte de l'ensemble des pays en développement. Les pays en développement africains, en revanche, sont restés à 0,7 % du tonnage mondial (3,8 % du tonnage total des pays en développement).

Les immatriculations de navires dans les pays développés à économie de marché et dans les pays socialistes d'Asie ont représenté, respectivement, 25,1 % et 3,2 % de la flotte mondiale. **La plus forte expansion de la flotte a été observée dans les pays de libre immatriculation, avec une progression de 10 millions de tpl, soit un total de 402,4 millions de tpl, ou 48,7 % de la flotte mondiale en 2001 (contre 48,5 % de l'année précédente).** Les flottes de libre immatriculation, souvent appelées « *pavillons de complaisance* », continuent à susciter des inquiétudes concernant la sécurité et la protection de l'environnement.

L'expansion de la flotte mondiale s'est poursuivie au rythme de 2,1 %, pour s'établir à 825,6 millions de tpl début 2002. Les livraisons de nouveaux navires en 2001 ont représenté 45,2 millions de tpl (en hausse de 1,8 % par rapport à 2000), le tonnage démoli et perdu, 27,9 millions de tpl (en baisse de 27,7 %), d'où un gain net de 17,3 millions de tpl. **Les pétroliers et les transporteurs de vrac sec ont représenté 70,3 % de la flotte mondiale totale. La flotte de porte-conteneurs a augmenté de 11,4 %, pour s'établir à 77,1 millions de tpl, soit 9,3 % de la flotte mondiale.**

L'âge moyen de la flotte mondiale s'établit à 13,9 ans. Mais cette moyenne cache des différences selon les types de navire et les régions: les navires-citernes, les transporteurs de vrac et les porte-conteneurs des pays en développement sont généralement plus récents que ceux des autres pays, contrairement aux navires de transport de marchandises classiques, qui affichent deux ans de plus que la moyenne mondiale. Ce critère d'âge devient essentiel dans certaines mesures d'actions d'origine unilatérale prises par des

¹ Tonnage de port en lourd (charge utile).

États côtiers à l'image des mesures prises par certains pays européens suite au naufrage du Prestige.

La productivité opérationnelle de la flotte mondiale, mesurée en tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd, est tombée de 7,3 en 2000 à 7,1 en 2001. La productivité, mesurée en milliers de tonne-mille² par tonne de port en lourd, a également diminué, passant de 30,9 en 2000 à 29,5. Ces résultats s'expliquent par une diminution des coefficients de chargement. L'accroissement du tonnage excédentaire, passé de 2,3 % de la flotte mondiale en 2000 à 2,6 % en 2001, explique également cette diminution de la productivité.

Le transport maritime est toujours aussi sensible aux conditions géopolitiques. Les menaces terroristes (l'attaque contre le pétrolier français Limburg en octobre 2002 au large du Yémen), les menaces de guerre et la « *piraterie maritime* » exercent une influence réelle sur les conditions d'exploitation des navires de commerce, notamment en matière de primes d'assurances.

2. La composition de la flotte mondiale

La forte augmentation du trafic maritime mondial de marchandises sur la période 1970 –2000 s'est accompagnée d'un développement de la flotte qui a plus que doublé : elle est ainsi passée de 326 Mtpl en 1970 à 789 Mtpl en 2000, mais avec un changement dans la répartition des navires.

. Répartition par types de navires

Globalement, on a observé un rééquilibrage entre les vraquiers et les pétroliers : ne représentant que la moitié du tonnage des pétroliers en 1970, le tonnage des vraquiers est devenu égal. Simultanément, on a assisté à une émergence des porte-conteneurs, alors que l'importance des navires de charge classique a tendu à diminuer depuis 1980.

L'évolution à la hausse du tonnage de la flotte mondiale s'est déroulée dans un double contexte d'une amélioration de la productivité des pétroliers et d'une baisse de l'excédent de tonnage (défini comme le tonnage qui n'est pas pleinement utilisé : navires exploités à vitesse réduite, navires désarmés et navires inactifs pour d'autres raisons).

² Mille marin, soit 1,852 km environ.

. Évolution des zones de navigation

Au cours des trente dernières années, les grandes routes maritimes ont évolué à la faveur de l'émergence de l'Asie et des pays miniers de l'hémisphère Sud, des crises géopolitiques et du développement des relations intra-régionales. La vague de développement des pays d'Asie a modifié la matrice des échanges de vracs majeurs, sous l'effet de leurs besoins énergétiques importants, notamment en charbon, et de leur rôle croissant dans le commerce mondial de produits finis. L'essor des relations intra-régionales, dans le cadre de constitutions de blocs économiques (ALENA, UE, MERCOSUR) a impliqué un essor des trafics de cabotage et donc une augmentation des volumes, mais une diminution des distances des échanges.

. Internationalisation des comportements stratégiques

L'internationalisation est particulièrement visible au travers du choix du pavillon d'immatriculation. **Ce qui différencie les pavillons de complaisance des autres pavillons, notamment ceux des pays développés, est la souplesse des mesures qui leur sont appliquées pour ce qui concerne notamment la fiscalité, la composition de l'équipage et les conditions de travail et l'application des conventions internationales sur la sécurité maritime.**

Le tonnage des pays de libre immatriculation n'a cessé de croître depuis trente ans : ne représentant que 21,6 % du tonnage mondial en 1970 (date de la *Commission Rochdale* qui avait à l'époque proposé les critères d'identification d'un pavillon de complaisance), il en constituait près de la moitié en 2000.

Depuis 10 ans, on assiste à une relative stabilité du rang des cinq principaux pays maritimes (Grèce, Japon, États-Unis, Norvège, Hong-Kong), avec une croissance de 63 % du tonnage de la Grèce qui a ainsi distancié le Japon. Simultanément la puissance maritime de l'ex-URSS s'est effondrée avec une chute de 45 % de son tonnage. **Le phénomène de « dépavillonnement », qui n'est pas récent, s'est poursuivi au cours des années 1990. La part du tonnage sous pavillon étranger représentait en 2000 pour la plupart des pays environ la moitié du tonnage total.** Certains pays se distinguent cependant, comme le Royaume-Uni, Hong-Kong, la Chine, ou encore la Norvège, avec des taux d'immatriculation sous pavillon de complaisance en baisse ou inférieur à la moyenne.

On constate que les grands pays maritimes ont des comportements d'immatriculation à l'étranger assez spécifiques.

Certains pays, ou groupes de pays ont des pavillons de référence :

- **les pays asiatiques ont tous plus de 50 % de leur flotte sous pavillon étranger immatriculée au Panama (77,3 % pour le Japon et 90 % pour la Corée) ;** l'augmentation des immatriculations asiatiques au Panama fait écho à une diminution du tonnage enregistré au Libéria, dont on peut déduire un large transfert de navires d'armements asiatiques entre ces deux pavillons ;

- **le Royaume-Uni immatricule 36,7 % de sa flotte sous pavillon étranger aux Bermudes ;**

- les pavillons de complaisance méditerranéens accueillent une grande part du **tonnage grec sous pavillon étranger (30 % à Malte, 25,2 % à Chypre) ;**

- **la Norvège et la Russie immatriculent une grande partie de leur tonnage sous pavillon étranger au Libéria (respectivement 35,6 % et 57 %) ;**

- d'autres pays comme les États-Unis, la France et l'Allemagne dispersent davantage leur flotte, ou immatriculent sous des pavillons gérant des flottes de moindre volume (Îles Marshall pour les États-Unis, Saint-Vincent pour la France et la Barbade pour l'Allemagne).

On constate globalement pour les **six principaux pavillons de complaisance, que sont le Panama, le Libéria, Chypre, les Bahamas, Malte et les Bermudes**, que le tonnage immatriculé a augmenté entre 1990 et 2000. Mais l'évolution du tonnage de ces pavillons sur cette période n'est pas identique. Le tonnage a doublé au Panama et s'est accru de 31 % aux Bahamas, alors qu'il est resté à peu près constant à Chypre et au Libéria. De plus, on remarque qu'en 2000 la part du tonnage contrôlé par ces six pays est quasi nulle, atteignant au mieux 2,1% pour Chypre.

Par ailleurs, pour l'ensemble des cinq principaux pavillons de complaisance (Panama, Libéria, Chypre, Bahamas, Bermudes) la part des pétroliers diminue, ainsi que celle des navires de charge classique, au profit des vraquiers et des porte-conteneurs, suivant en cela la tendance de la flotte mondiale. En outre, la répartition des navires ne se ressemble pas d'un pavillon à l'autre. **Le Libéria, les Bahamas et les Bermudes sont des pays où sont immatriculés une majorité de pétroliers, tandis que la plupart des navires immatriculés au Panama et à Chypre sont des vraquiers.** Par ailleurs, on observe pour tous ces pavillons, à l'exception des Bermudes, une augmentation significative des porte-conteneurs.

L'état actuel de la marine marchande dans le monde et la nature de ses principaux problèmes s'éclaire par un regard rétrospectif sur des évolutions économiques mondiales au cours des vingt cinq – trente dernières années.

La fin du « *pacte colonial* », qui a progressivement dépolarisé les structures d'échange, et dans une moindre mesure la chute du mur de Berlin, ont

mis fin pour le transport maritime aux espaces réservés. Il en est résulté un nouvel élan au multilatéralisme des trafics maritimes.

Parallèlement les pays producteurs de pétrole ont recouvré la souveraineté sur leurs ressources. La crise du pétrole de 1973-79, c'est-à-dire l'enchérissement de son prix par trois, deux fois sur un faible espace de temps, a réduit la croissance industrielle mondiale et le besoin de transport maritime durant une quinzaine d'année. Cette baisse de croissance a induit une sur-offre de la capacité navale et une chute consécutive de la rémunération du transport maritime. Durant cette période les délocalisations industrielles se sont multipliées, facilitées par le bas prix du transport maritime ; tandis que le bas prix du transport maritime poussait à l'immatriculation sous registres de complaisance, qui représentent une version maritime des délocalisations.

Les flottes de pavillon national des pays développés qui avaient massivement dominé jusque-là le transport maritime mondial se sont progressivement étiolées, à commencer par le secteur du transport du pétrole dont les producteurs de pétrole s'étaient dégagés, notamment les « *Majors* ». Il en a été de même et progressivement pour les autres secteurs du transport en vrac puis plus tard pour l'armement de ligne régulière.

Comme les flottes contrôlées hors pavillon national se développaient, on a assisté à la multiplication des affrètements spot et non plus de durée ; tandis que pour les marins se multipliaient les pays de recrutement, les marins non stabilisés et les compagnies de manning. Les carrières des personnels des anciens pays de recrutement devenaient courtes et y prenait fin la promotion sociale. Dans le même temps se développait de façon rapide de nouveaux modes d'intermédiation financière pour l'acquisition des navires ou leur construction.

Somme toute **la libéralisation des marchés, leur déréglementation, s'est accompagnée de la déstabilisation par perte de rentabilité du transport maritime** alors que même la faillite d'une entreprise laissait disponible sur le marché la capacité de transport qu'elle représentait, reprise mais sous un autre régime d'exploitation, dont la main-d'œuvre a constitué la principale variable d'ajustement (niveau des salaires, protection sociale, et niveau de qualification...).

Il en est résulté un vieillissement des flottes par insuffisance de renouvellement, mauvais entretien des navires, équipages composites parfois sous-qualifiés. Les organisations internationales concernées ont d'abord réagi en termes d'élévation des standards puis ont été confrontées aux questions de leur applicabilité ou du moins du contrôle de leur application, questions qu'affrontent encore tant l'OMI³ que l'OIT⁴ pour ce qui concerne les

³ Organisation maritime internationale.

⁴ Organisation internationale du travail.

marins. Le développement du contrôle de l'état du port a été un essai de réponse à la baisse du contrôle de l'Etat du pavillon.

Le contre-choc dollar de 1986, la croissance américaine à compter de 1990, la montée en puissance de l'activité manufacturière des dragons asiatiques puis de la Chine a globalement favorisé l'expansion du transport maritime et la remontée des rémunérations, qui restent néanmoins marquée par un contexte d'intense concurrence.

La globalisation du transport maritime a également apporté une grande souplesse opérationnelle aux armateurs, à travers la possibilité d'affréter sous tout pavillon pour opérer sur tout trafic. Dans le transport de ligne notamment, les opérateurs utilisent une part importante de navires affrétés sur un marché mondial de l'affrètement, qu'il peuvent aisément ne pas ré-affréter ou échanger contre des navires plus grands ou plus petits pour s'ajuster finement aux évolutions des volumes sur leurs différents marchés. Les 2/3 environ des flottes contrôlées par les armateurs des pays de l'OCDE se trouvent sous registres ouverts (pavillons de complaisance). Pour l'essentiel ceux ci ne sont pas une réalité indépendante des opérateurs économiques des pays riches, mais une modalité de leur fonctionnement.

Des dispositions nouvelles ont été prises dans les pays de l'OCDE, pour soutenir leurs pavillons nationaux : dispositions fiscales favorables comme la taxe au tonnage, aides à l'investissement, par exemple par des régimes quirataires, exemptions de charges sociales ou assouplissements sur l'emploi des étrangers. Ces mesures ont fini au cours des années 1990 par amener une relative stabilisation du déclin de ces flottes.

Dans le même temps une lente amélioration de la qualité pouvait s'observer sur certains grands registres ouverts ; malheureusement de nouveaux registres de complaisance sont apparus (Cambodge, Colombie, Tonga ...) pour accueillir les plus mauvais navires chassés par les grands registres en quête d'une plus grande respectabilité. Il demeure ainsi une frange de très mauvais navires, que l'on ne trouve néanmoins pas seulement sous registre ouvert mais aussi sous les registres authentiquement nationaux de certains pays en difficulté économique.

Il conviendrait aussi que ne soit pas oubliée la question de l'harmonisation des conditions d'aide à la construction navale débattue au sein de l'OCDE, importante pour la régulation du volume des flottes en compétition et l'assainissement des conditions de fonctionnement du marché du transport maritime.

B. L'ÉVOLUTION DE LA MARINE MARCHANDE EN FRANCE

1. Les caractéristiques de la marine marchande

La flotte française compte 209 navires de commerce de plus de 100 TJB, totalisant 7 millions de port en lourd. Cette flotte après avoir décliné fortement dans les années 70 et 80, se maintient depuis les années 90 grâce notamment au système quirataire, puis depuis 1998 au GIE fiscal, qui favorisent l'investissement maritime (55 GIE ont été accordés depuis 1998).

La plupart des navires opérant dans des conditions de concurrence internationale sont inscrits au registre des terres australes et antarctiques (TAAF), à l'exception des navires à passagers qui n'ont pas légalement cette possibilité. Les navires de croisière sous pavillon français sont inscrits au registre de Wallis et Futuna. Ces registres permettent l'emploi de marins étrangers, à l'exception du capitaine et de son suppléant, et dans la limite de 65 % de l'équipage à bord des navires TAAF.

La flotte sous pavillon français est la 27^{ème} mondiale. En terme de flotte contrôlée par ses armateurs, tous pavillons confondus, la France vient au 23^{ème} rang mondial, une part qui correspond à peu près au volume de son commerce qui est transporté par voie maritime.

CMA-CGM est le 8^{ème} armement mondial pour le transport de ligne ; Louis Dreyfus Armement est un acteur important pour le transport de charbon et minerais.

Pour le transport de pétrole brut, la présence de navire sous pavillon français est essentiellement imputable à l'obligation légale faite aux raffineurs installés sur le territoire français de disposer d'une capacité de transport sous pavillon français proportionnelle à leur capacité de raffinage. Pour remplir leur obligation, les raffineurs affrètent pour l'essentiel des navires aux filiales françaises de groupe étrangers (The green tankers, Euronav, V Ships).

Pour les produits raffinés et les produits chimiques, il existe quelques armateurs spécialisés bien établis, mais d'un rang modeste à l'échelle mondiale, tel que Pétromarine ou Fouquet Sacop. Socatra arme à la fois des transports de produits raffinés et de brut. Quelques armements assurent du transport de gaz, tel que Gazocéan ou Messigaz, mais à une échelle là encore relativement réduite.

La France est la quatrième puissance commerciale du monde : 56 % des ses importations et près de 40 % de ses exportations en volume empruntent la voie maritime (71 % hors de l'Union européenne). La flotte de commerce française compte environ **110 entreprises dégageant un chiffre d'affaires de 3,964 milliards d'euros en 1999.**

La flotte sous pavillon français comprenait 209 navires au 1er janvier 2003 (représentant plus de 5 millions de jauge brute et plus 7 millions de tonnes de port en lourd). **Elle emploie environ 18 000 personnes** (12 000 navigants et 6 000 sédentaires).

. L'activité des armateurs français

Les lignes régulières de long cours assurent l'essentiel du transport intercontinental des **marchandises** générales, les deux tiers de ces marchandises étant transportés en conteneurs. Ce métier, particulièrement complexe, nécessite une couverture commerciale étendue des marchés, une maîtrise des procédures logistiques et informatiques et enfin une forte aptitude à nouer des alliances. Ce secteur comprend actuellement **deux grands ensembles, le groupe CMA-CGM et le groupe Bolloré (armement Delmas), qui assurent plus des deux tiers du chiffre d'affaires du secteur,** auxquels s'ajoutent quelques PME dynamiques.

Le transport de passagers, au niveau international, concerne les lignes de courte distance et les croisières. Les lignes de courte distance desservies à l'intérieur de l'Union européenne sont soumises à une concurrence vive en raison des disparités tant au niveau des charges salariales que des taux de change ainsi que par la concurrence très vive du tunnel sous la Manche.

Hormis les trafics côtiers, qui représentent à eux seuls environ un millier d'emplois embarqués très saisonniers, le transport de passagers constitue un ensemble très concentré autour de **trois entreprises : la Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM), la société Bretagne-Angleterre-Irlande (BAI-Brittany Ferries) et SeaFrance (filiale de la SNCF sur le détroit du Pas-de-Calais).** Elles représentent ensemble environ 4 000 emplois embarqués.

L'essentiel du trafic de passagers touchant la France concerne la Manche et la Méditerranée. Pour ces deux zones, le nombre des passagers transportés peut être estimé à plus de 21 millions de passagers en 2001. Ce nombre est en baisse par rapport à 1998 (24 millions de passagers) notamment en raison de la chute du marché transmanche après la suppression des ventes hors taxes à bord des navires au 1^{er} juillet 1999 et de la concurrence d'Eurotunnel. Le trafic maritime transmanche s'est élevé à 19,78 millions en 2000 et à 19,54 millions en 2001

En ce qui concerne les marchandises, sur le marché du vrac sec, le résultat de l'activité de l'armement français s'établit à 22,3 millions de tonnes en 1999 en tenant compte du grand vrac, c'est-à-dire du transport de cargaisons de produits bruts et de matières premières, ainsi que des transports spécialisés (produits chimiques, colis lourds, liquides...). Le transport

d'hydrocarbures et de gaz s'établit à 62,4 millions de tonnes et les marchandises diverses à 16,2 millions de tonnes.

Le grand vrac est opéré par une quarantaine de navires armés ou affrétés par six groupes ou compagnies françaises, dont au premier rang l'armement Louis-Dreyfus. Les 4/5^{ème} du tonnage sont transportés sur des trafics entre pays étrangers.

Le transport de pétrole est un secteur spécifique concentré autour de deux types d'activité : le transport du pétrole brut et le transport de produits pétroliers qui représente un marché plus diversifié. Il est assuré au 1^{er} juillet 2002 par une flotte de 49 navires représentant 4,915 millions de tpl (56 navires avec les transporteurs de gaz liquéfié) mis en ligne par une dizaine d'armements français. L'âge moyen des navires est en diminution : 12,8 ans au 1^{er} janvier 2001 et 7,5 ans au 1^{er} juillet 2002.

Les autres activités concernent, à côté de la prestation de services de remorquage en France et à l'étranger, le transport de passagers aux Antilles, le secteur du ravitaillement de plates-formes pétrolières et les services offshore tels que la recherche sismique marine.

. La compétitivité des armements français

Pour l'année 2000, dernière année ayant fait l'objet d'une enquête professionnelle d'activité, les armements français ont transporté sur leur flotte propre ou afftée, 91,5 Millions de tonnes de marchandises, soit 327 160 millions de tonnes-milles. Si, mesurée en tonnes, les transports réalisés par les armements français représentent un tonnage proche de celui chargé et déchargé dans les ports français à destination ou en provenance de nos partenaires de l'Union européenne, mesuré en tonnes-milles, ils représentent une activité 6 fois supérieure. C'est dire l'engagement de l'armement français dans le transport intercontinental.

Sur les 82 millions de tonnes transportées par les armements français à l'international, 30 millions de tonnes l'ont été au sein du secteur qui fait l'objet de la plus vive concurrence, puisque réalisée entre deux pays étrangers tiers, représentant donc un pur service d'exportation.

Bien placé sur un nombre important de grands trafics internationaux, notamment ceux à destination ou en provenance de pays émergents comme la Chine, l'armement français participe activement aux trafics Nord-Sud et maintient une bonne présence au cabotage international en Europe et Méditerranée.

Depuis 1999 le renouvellement de la flotte sous pavillon français s'est accéléré, assurant sa modernisation technique, et son âge moyen qui était de 15,3 ans en 1999 s'est abaissé à 8,4 ans au 1^{er} janvier 2002. C'est ainsi que la flotte des 35 caboteurs pétroliers comporte 11 navires construits

postérieurement au 1^{er} janvier 1997 et a 8 ans d'âge moyen. Elle constitue avec 18 unités de capacité de transport supérieure à 20 000 tonnes de port en lourd une flotte apte à intervenir sur tous les marchés internationaux. La flotte vraquière sèche comprend 8 navires entrés en service après le 1^{er} janvier 1998, dont 4 relèvent du type « *Suez Max* » et 4 du type « *Panamax* » (de 30 000 à 60 000 tonnes de port en lourd.). La catégorie des porte-conteneurs intégraux s'est certes réduite à 15 unités, perdant de la capacité d'emport, mais 7 navires neufs sont entrés en service depuis 1999. Leur taille moyenne (49 000 tonnes de port en lourd) s'est par contre accrue tandis que leur âge moyen a été ramené à 7 ans. Les transporteurs de pétrole brut et de gaz naturel, secteur qui avait le moins participé jusque là à l'effort de renouvellement, s'y sont engagés à leur tour avec 15 navires neufs entrés en flotte depuis le 1^{er} janvier 1999. Le secteur des navires à passagers dont les seules entrées de navires neufs avaient été celles des navires rapides, s'est lui aussi engagé au cours des deux dernières années dans la voie de son renouvellement, en Manche et en Méditerranée, notamment.

Actifs sur les principaux marchés intéressant notre commerce extérieur, les transporteurs maritimes français ont aussi développé leur activité vers la pure exportation de services (liaisons entre pays étrangers) en utilisant de plus en plus des navires étrangers principalement en location et en conservant une proportion importante de navires français immatriculés pour l'essentiel sur le registre des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF).

. Poids économique des armements français

Le chiffre d'affaires de l'armement français s'est élevé à 23,99 milliards d'euros en 2000 (17,79 en 1999), et le résultat net à 2,38 milliards.

Au total, les entreprises de transport maritime ont dégagé (hors TVA) une valeur ajoutée brute de 4,51 milliards d'euros, réalisant un profit brut courant avant impôt de 1,07 milliards d'euros.

Le pavillon français occupe le 27^{ème} rang mondial en 2001 pour les navires de plus de 300 tonneaux de jauge brute. Les entreprises françaises ne s'en comportent pas moins très honorablement dans plusieurs compartiments du marché. Le groupe CMA-CGM figure désormais parmi les premiers armements mondiaux de lignes régulières et Delmas, filiale du groupe Bolloré, est rangé parmi les armements les plus performants dans les trafics Nord-Sud. Pour le vrac sec, le groupe Louis-Dreyfus est également dans les dix premiers mondiaux et le premier en France.

Il existe cependant des points de faiblesse notamment dans le secteur de la croisière à cause de la forte intensité capitaliste de ce métier et de la part des coûts de main d'œuvre d'exploitation. Sur certains marchés

spécialisés où le commerce extérieur français est actif, le pavillon français et les entreprises françaises de transport maritime sont faibles, qu'il s'agisse de transports sous température dirigée ou des transports de voitures.

Au total, avec quelques grandes entreprises et un ensemble d'entreprises moyennes très spécialisées, le tissu *armatorial* français offre une gamme assez complète de services non seulement aux exportateurs et importateurs français mais à de très nombreux clients étrangers puisque les deux tiers des tonnages transportés ne relèvent pas de notre commerce extérieur. La modernisation est aujourd'hui pour l'armement français une réalité positive dès lors que la compétition se fait sur des bases homogènes notamment pour le coût des navires et des navigants.

Situation des principaux armements

SeaFrance : SeaFrance est la seule compagnie maritime française exploitant la ligne Calais-Douvre. Elle est désormais une filiale à 100 % de la SNCF. Recapitalisée fin 1999 par la SNCF, elle a rationalisé ses structures financières en devenant propriétaire à 100 % de la « Société propriétaire des navires » à la fin de l'année 2000 et en prenant ainsi le contrôle complet de sa flotte.

Avec une clientèle pour les trois-quarts britanniques, SeaFrance a fortement subi les conséquences de la suppression des ventes hors taxes au 1er juillet 1999 avec une régression de tous ses trafics par rapport à 1998 : -9,7 % pour les passagers, -1,7 % pour les véhicules, -4 % pour les camions, et un effritement des ses parts de marché. La contraction du marché s'est poursuivie en 2000 et la baisse de l'activité de SeaFrance s'est accentuée : avec une offre de transport en baisse de -6 %, son trafic passagers avait reculé de -25%, celui des véhicules de -20 % et le fret de -6,6 %.

En 2001, deux ans après la suppression des ventes hors taxes, le marché du tourisme reste déprimé. Le nombre des passagers et des voitures a régressé de -5 % en 2001 par rapport à 2000 (maritime et tunnel) et de -20 % par rapport à 1999. Seul le trafic fret routier continue sa progression à un rythme plus modéré : +5,5 % en 2001 (tous opérateurs confondus), contre +10 % en 2000.

Dans ce contexte toujours difficile, l'exploitation de SeaFrance s'est nettement redressée en 2001. Sur un marché encore en baisse, le nombre des passagers transportés a progressé de +9 % (2,75 millions) et celui des voitures de +12 % (521 000). Pour le fret, avec 481 800 camions transportés, SeaFrance retrouve ses performances de 1999 en progressant de +6 % (contre +5,5 % seulement pour le marché).

SeaFrance a modernisé sa flotte en 2001 avec la mise en service en novembre 2001 d'un nouveau transbordeur neuf de forte capacité : le « Rodin » (1 900 passagers, 120 camions ou 700 véhicules) en remplacement du « Renoir ». La compagnie exploite régulièrement trois transbordeurs et un frétier. Le « Renoir » conservé, a permis de fiabiliser l'offre de transport et est notamment utilisé pendant les arrêts techniques des autres navires.

Dans ce contexte, le chiffre d'affaires de SeaFrance revient également en 2001 à son niveau de 1999 en s'établissant à 202,84 M€ (+15,7 % par rapport à 2000) en dépit d'un léger fléchissement de la Livre (-2 %). Au total, le résultat courant 2001 de SeaFrance ressort à -3,2 M€ contre -7,65 M€ en 2000. Au final, un bénéfice net de +3,37 M€ est dégagé contre une perte de -3,52 M€ en 2000.

En 2002 SeaFrance continue d'évoluer dans un marché très fortement concurrentiel marqué par la poursuite du développement de l'offre d'Eurotunnel, l'intensification de la concurrence de Norfolk Line entre Dunkerque et Douvres, la pression d'Hoverspeed et le renforcement de l'offre de P&O-Stena. Le premier semestre 2002 s'avère cependant très positif pour SeaFrance : sur un marché Calais-Douvres passagers stable (+0,8 %), SeaFrance voit son trafic progresser de +31 %, celui des voitures de +36 % (marché -0,7 %) et celui des camions de +35 % (marché +6 % avec Dunkerque). Les tarifs subissent toujours la pression à la hausse des leaders du marché, Eurotunnel et P&O-Stena, avec +10 % pour le fret en 2002 par rapport à 2001 et +5 % pour les voitures.

Avec une offre fiabilisée, de meilleure qualité et une plus grande maîtrise de ses coûts, SeaFrance renforce sa crédibilité d'opérateur majeur de Détroit. SeaFrance entend poursuivre son développement et étudie avec son actionnaire, la SNCF, les conditions de l'acquisition d'un nouveau car-ferry pour remplacer le « Cézanne » ou le « Manet ».

BAI : le groupe BAI-Brittany ferries comprend notamment les sociétés BAI (transport de passagers), Truckline (transport de fret) Serestel (hôtellerie) et les sociétés d'économie mixte Somacal, Sabemen, Senacal et Senamanche.

Brittany-ferries dessert l'Angleterre et l'Irlande à partir de la France ainsi que l'Espagne à partir de l'Angleterre. La compagnie associe à son activité de transporteur maritime celle de tour opérateur en offrant des produits touristiques.

L'armement exploite 6 lignes avec une flotte composée de 7 navires transbordeurs de grande capacité renforcée par un navire cargo affrété. A l'automne 2002, BAI mettra en service un nouveau transbordeur, le « Mont Saint-Michel » (2 200 passagers, 880 voitures) qui permettra de consolider l'offre de l'entreprise sur la ligne Caen Portsmouth

Compte tenu de la nature de son réseau et du poids de ses autres activités, Brittany-ferries était moins dépendante des ventes hors taxes qui ne représentaient que 18% de son chiffre d'affaires en 1998 dernière année complète d'application de ce régime. Les traversées sur la Manche-Ouest, plus longues et plus coûteuses que celles du Détroit excluent les « excursionnistes » d'un jour dont la première motivation est l'achat hors taxes.

Après les difficultés financières rencontrées en 1995/1996 notamment en raison de la baisse du trafic et de la faiblesse de la Livre, l'armement a pu redresser sa situation grâce aux mesures internes prises (vente de deux navires, économies internes, plan social) et au concours de l'État et des collectivités territoriales actionnaires.

Sur le secteur de la Manche-Ouest, le nombre des passagers transportés par BAI en 1999/2000 s'était inscrit en recul de -5,8 %, celui des voitures de -4,3 % (suppression des ventes hors taxes, mais aussi diminution du nombre des touristes suite à l'accident de l'Erika). Son trafic de camions et de véhicules de fret par contre avait progressé de +1,5 %.

Sur l'exercice 2000/2001, les navires du groupe ont transporté 2,535 millions de passagers en progression de +1,4 % par rapport à 1999/2000. Le nombre des voitures transportées, 744 000 progresse également de +1,9 %. Son trafic de camions et de véhicules de fret par contre régresse avec 169 900 unités transportées (-3,7 %). Globalement, Brittany-Ferries voit ses positions maintenues sur un marché stable (+0,7 % pour les passagers et +0,6 % pour le fret) avec respectivement 52,8 % du marché pour les passagers (52,6 % en 2000) et 54,1 % pour le fret (56,4 % en 2000).

Les comptes financiers du groupe font apparaître pour l'exercice 2000/2001 un chiffre d'affaires consolidé de 322,3 millions d'euros en progression de +10,3 % par rapport à 1999/2000. Au total, le résultat courant avant impôt s'inscrit positivement à +19,9 M€, contre +6,73 M€ en 1999/2000. Ce résultat a permis à l'entreprise d'honorer la totalité des engagements restant dus concernant les reports partiels de loyers accordés à la compagnie dans le cadre de son plan de restructuration 1996/1998. Il en résulte un résultat net après impôts de +2,7 M€.

Les résultats de l'exercice 2001, comme ceux de 2000, sont donc positifs malgré l'épidémie de fièvre aphteuse ayant sévi en Grande-Bretagne. Deux ans après la suppression des ventes hors taxes, la Compagnie a retrouvé son équilibre sur un marché où les pratiques tarifaires se sont assainies, situation confortée par le maintien à un niveau élevé et quasi stable pendant l'exercice du cours de la Livre, l'essentiel des recettes de BAI étant réalisé dans cette devise.

Les premiers mois de l'exercice 2002 (octobre 2001 à février 2002) sont conformes aux prévisions de l'entreprise avec un volume de passager transporté en progression de +12 % et un chiffre d'affaires en hausse de +14 %. La mise en ligne du « Mont saint-Michel » va permettre à Brittany-ferries de consolider encore ses positions sur la Manche Ouest. Pour poursuivre la modernisation de sa flotte et améliorer son offre, BAI a commandé, au printemps 2002, un nouveau car-ferry (remplacement du « Duc de Normandie ») pour ses lignes de l'Ouest vers l'Irlande et l'Espagne.

SNCM : la Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) est une société anonyme de droit privé, dont le capital est détenu à 80 % par la Compagnie générale maritime et financière (CGMF), société holding appartenant à l'État et par la SNCF. Elle a pour activité principale la desserte de la Corse et du Maghreb. La SNCM relie les six ports insulaires aux trois ports continentaux : Marseille, Nice, Toulon.

Sur la Corse, sur un marché en forte hausse entre la France continentale et la Corse (+14,5 %), la SNCM a assuré en 2001 le transport 1,394 millions de passagers (1,433 million en 2000) en baisse de -2,2 %, et de 0,462 millions de véhicules (0,478 million en) en baisse de -3 %. Après 5 ans de hausse consécutive, le nombre des passagers transportés connaît une réduction sensible. Compte tenu de l'intensification de la concurrence et de la forte hausse de l'offre de transport, la SNCM a toutefois su préserver son activité, l'ensemble Marseille Toulon ne connaissant qu'une légère baisse (-0,3 %), Nice reculant, avec une offre réduite, de -6 %.

L'essor du tourisme dans l'île soutient le trafic de fret avec la Corse assuré conjointement par la SNCM et la CMN. Au total, 1,450 millions de mètres linéaires (ML) de fret ont été transportés entre le continent français et la Corse. La SNCM, pour sa part, a enregistré une légère baisse des volumes (-1,4 %) avec 773 400 ML de véhicules de marchandises transportés (784 000 ML en 2000). La SNCM a assuré 52,6 % du trafic de fret avec la Corse en 2001 (54,6 % en 2000). Les nouveaux services offerts par la concurrence à Toulon ont eu un faible impact en 2001 (41 000 ML, soit 2,7 % du trafic global).

Le trafic sur le réseau international poursuit son développement en 2001 :

- le trafic global avec l'Algérie confirme son redressement avec 346 000 passagers (+11 %), mais la SNCM, en raison de l'intensification de la concurrence de l'armement national algérien et de difficultés techniques voit son trafic fléchir de -3 % avec 68 500 passagers transportés en 2001 (70 700 en 2000) et 21 500 véhicules (22 000 en 2000). Sa part de marché se trouve ainsi réduite à 19 % en 2001 (21,6 % en 2000). La SNCM prévoit un développement de ses activités sur le Maghreb en 2002 par un nombre de rotations accru.

- sur le réseau maritime tunisien le nombre des passagers transportés a progressé de 7 % en 2001.

La SNCM enregistre une croissance de près de +6 % de ses trafics au départ de Marseille avec 92 600 passagers transportés en 2001 (91 800 en 2000) et 35 800 véhicules. La part de marché de la SNCM évolue peu et s'élève à 43 %. La SNCM devrait progresser en 2002 sur ce marché en modernisant son offre avec la mise en ligne du « Méditerranée » (ex « Danielle Casanova »).

- le fret international « Europe-Maghreb » est exploité par Sud-Cargos, filiale à 50 % de la SNCM avec Delmas (groupe Bolloré). Après plusieurs années déficitaires Sud-cargos voit ses activités progresser de +9,2 % (988 000 tonnes) et retrouve un résultat positif de +1,2 M.

Au total en 2001, toutes lignes confondues, la SNCM a transporté 1,588 million de passagers (1,664 million en 2000 et 1,550 millions en 1999).

En ce qui concerne la flotte, l'année 2001 aura été marquée par la poursuite de sa modernisation afin de l'adapter aux évolutions de la demande et aux caractéristiques du cahier des charges de la nouvelle convention de service public pour la desserte de la Corse. Le nouveau « Danielle Casanova » a été mis en service en juillet 2002. Un cargo roulier mixte, le « Pascal Paoli » viendra remplacer le « Monte Rotondo » début 2003.

L'évolution des différentes activités de la SNCM a conduit en 2001 à une quasi stabilité de son chiffre d'affaires à 204,1 M€ contre 205 en 2000 (-0,3 %) et 195 M€ en 1999. La SNCM a perçu 86,7 M€ (85,4 en 2000) de la Collectivité territoriale de Corse au titre de la mise en oeuvre de la convention de service public 1996-2001.

La recette nette, toutes activités, progresse de +1 % et passe de 152,06 M€ en 2000 à 153,57 M€ en 2001 (notamment en raison de l'amélioration de la recette unitaire). Globalement, le résultat d'exploitation de la SNCM reste négatif à -1,2 M€ contre -9,3 M€ en 2000. Le résultat financier s'inscrit à -3,9 M€, en amélioration de +1,5 M€ par rapport à 2000. Au total le résultat net de la compagnie, après contribution positive de ses filiales, s'inscrit à -40,4 M€ (-6,9 M€ en 2000), ce qui portera le report à nouveau de -29,6 M€ à -69,9 M€.

L'environnement économique de la SNCM change radicalement à partir de 2002. Les délégations de service public de 25 ans (1976-2001) dont sont titulaires la SNCM et la CMN pour assurer la continuité territoriale avec la Corse, ont pris fin au 31 décembre 2001. A l'issue d'un appel d'offres européen, la Collectivité territoriale de Corse a désigné la SNCM et la CMN pour assurer le service public 2002 - 2006.

A fin 2001, le contexte économique est donc caractérisé pour la SNCM par une diminution du périmètre de son activité de service public (limité aux liaisons entre le seul port de Marseille et les ports corses) et par une concurrence renforcée. Les conséquences pour l'entreprise sont une diminution significative de ses ressources publiques ainsi qu'une diminution du nombre de passagers transportés et de ses recettes commerciales. Ces changements ont conduit l'entreprise à mettre en œuvre, à la demande des pouvoirs publics, un plan de restructuration pour adapter l'ensemble de ses activités à ce nouveau contexte.

Pour le début de l'année 2002, la SNCM est dans la ligne de son Plan industriel. Sur les 5 premiers mois, son trafic avec la Corse est en retrait de -5 % par rapport à 2001, baisse inférieure aux prévisions. Les premiers résultats sur le Maghreb sont plus contrastés avec une progression de +6 % sur l'Algérie mais une chute sensible en début d'année sur la Tunisie. La mise en service du « Méditerranée » sur la ligne de Tunis devrait permettre d'inverser cette tendance.

CMN : la Compagnie méridionale de navigation est contrôlée depuis 1992 par le groupe spécialiste du transport à température contrôlée STEF-TFE, son actionnaire principal étant la Compagnie méridionale de participations (CMP). L'essentiel de son activité porte sur **le transport de fret entre le continent français (Marseille) et la Corse**, et marginalement entre la Corse et la Sardaigne (Propriano – Porto Torres).

Le volume des marchandises transportées par la CMN en 2001 a atteint 637 400 mètres linéaires (610 000 en 2000) soit une augmentation de 4,49 %, le trafic Roll représentant près de 98 % du total. La CMN détient ainsi 48,5 % du marché fret sur les ports principaux et 27,9 % sur les ports départementaux corses. Le trafic des passagers et des convoyeurs reste peu important (103 500 en 2001) et ne représente que 6 % du trafic total. Il a augmenté de 3,6 % en 2001, mais le nombre des convoyeurs transportés a baissé en raison de la concurrence exercée désormais par Toulon pour les véhicules accompagnés. Sur la Sardaigne, la CMN assure pour l'essentiel le transport de voitures neuves, 4 100 unités en 2001 (+27 %) après deux années de forte baisse.

La Méridionale disposait en 2001 d'une flotte composée de 3 Cargos mixtes. Cependant les nouvelles spécifications du cahier des charges pour la desserte de la Corse l'ont conduite à acquérir un nouveau cargo-mixte d'occasion (livré en janvier 2002, le « Girolata » a remplacé le Santa Regina) et à prévoir en 2002 la modification du « Kallisté » pour porter sa capacité à 500 passagers.

Le chiffre d'affaires de la CMN a atteint 35,992 M€ en 2001 (33,104 en 2000) le résultat d'exploitation ressortant à 7,692 M€ (3,060 en 2000). L'exercice 2001 dégage ainsi un bénéfice de 3,81 M€. La subvention versée par la Collectivité territoriale Corse au titre du service public assuré par la compagnie s'est élevée à 22,62 M€ en 2001.

La CMN, associée à la SNCM pour assurer le service public de la continuité territoriale avec la Corse depuis 1976, a été retenue par la Collectivité territoriale de Corse, à l'issue d'un appel d'offres européen, pour assurer le service public de la continuité territoriale avec la Corse pour la période 2002 – 2006. A partir de 2002, le nombre des passagers transportés devrait augmenter très sensiblement, la Méridionale devant alors exploiter des cargos mixtes à plus forte capacité passagers (500) pour répondre aux critères fixés par la Collectivité pour le service public.

Groupe CMA-CGM : depuis le 19 novembre 1996 date de sa privatisation après recapitalisation, l'entreprise n'est plus sous la tutelle de l'État. Les pouvoirs publics demeurent toutefois attentifs à l'évolution économique de la **première entreprise française de lignes régulières**, compte tenu du rôle qu'elle exerce dans l'outremer et des conséquences, notamment en termes d'emploi, des décisions structurelles prises en son sein.

CGM.SA et CMA.SA ont fusionné en 1999, la CMA étant absorbé par la CGM. Cette nouvelle entité a été restructurée en deux grandes divisions (lignes Est-Ouest et lignes Nord-Sud) et a ouvert de nouvelles lignes maritimes.

Exclusivement consacré au transport maritime de lignes régulières de conteneurs, le groupe CMA-CGM a été confronté à une conjoncture maritime qui s'est dégradée au fil des mois en 2001. Les volumes de conteneurs transportés ont peu progressé (+3,4 % contre +13,1 % en 2000) alors que la flotte mondiale des porte-conteneurs s'est accrue en nombre de navires et en capacité. La conséquence est une dégradation des taux de fret, notamment entre l'Asie et l'Amérique du Nord et l'Europe.

Toutefois, CMA-CGM a bien résisté à cette année difficile et a poursuivi sa croissance, consolidé ses positions antérieures et développé des lignes nouvelles. En 2000 de nouvelles lignes ont été ouvertes entre l'Asie et la côte Ouest des États-Unis dans le prolongement du service entre l'Europe, la Chine et le Japon vers l'Amérique du Nord, entre l'Inde et la côte Est des États-Unis et entre la France et l'Algérie. En 2001, huit nouveaux services ont été ouverts, notamment entre l'Amérique du nord et l'Amérique du Sud, entre l'Asie et l'Afrique de l'Ouest et dans la zone australe.

CMA-CGM poursuit ainsi son développement et la modernisation de sa flotte. Le nombre et la taille des navires mis en ligne se sont accrues en 2001. Parmi les évolutions les plus significatives, on notera la mise en ligne de huit navires gros porteurs (6 500 EVP⁵) et trois navires de la catégorie des 2 200/2 500 EVP. Au total la flotte progresse de 16 unités et sa capacité passe de 149 000 EVP à 203 000 EVP (+36 %). Au 31 décembre 2001, la flotte opérée par le groupe comptait 96 navires et gérait un parc de 320 000 conteneurs.

Elle confirme sa place à l'échelle mondiale et occupe désormais le **huitième rang mondial** parmi les armateurs (10^{ème} rang à fin 2000 et 12^{ème} en 1999) et occupe le 1^{er} rang français.

Le chiffre d'affaires au 31 décembre 2001 s'établissait à 2,238 milliards d'euros en progression de 10,9 % (2,018 milliards d'euros en 2000). Le résultat d'exploitation 2001 ressort à 44,7 millions d'euros contre 116,5 millions en 2000. Le résultat net, part du groupe s'établissant à 28,1 millions. Cette évolution traduit l'augmentation des volumes transportés (+17,2 %) et la baisse du taux de fret moyen (-5 %) avec des disparités importantes selon les axes desservis.

Les perspectives 2002 devraient être encore une année de forte croissance pour CMA-CGM avec le développement de nouveaux services (Europe-Afrique du Nord, Baltique, Chine...). CMA-CGM prévoit une progression de l'ordre de 10 % des volumes transportés et la mise en service de nouveaux navires. Toutefois, compte tenu des importants investissements réalisés en 2001, le groupe n'envisage pas actuellement d'accroître sa flotte de navires en propriété de façon significative.

Armement Delmas : l'armement Delmas appartient au groupe Bolloré. Spécialisé dans le **transport maritime par lignes régulières, plus particulièrement à destination de l'Afrique**, Delmas constitue le maillon maritime d'une entreprise de transport assurant la prise en charge des marchandises de bout en bout.

Delmas a connu une bonne année 2001, avec un chiffre d'affaires de 600 M€, généré par les dessertes Europe/Afrique. Bolloré investissements a connu une année difficile en 1999, due à l'effondrement des taux de fret sur la côte ouest de l'Afrique, conséquence du doublement de la capacité de transport de son concurrent, l'armement danois Maersk. En 2000, Delmas avait répondu à cette offensive de Maersk en doublant également sa propre offre de transport, lui permettant de reconquérir ses parts de marché (20 %), puis de les étendre. Il devrait atteindre 25 % à terme. Le dynamisme est également dû à une remontée des taux de fret (environ +10 %) qui marque la fin de la guerre tarifaire entre Bolloré et Maersk.

Le chiffre d'affaires de Bolloré Investissements est de 5,1 milliards d'euros. La branche transport et logistique affiche un chiffre d'affaires de 2,8 milliards d'euros, en progression de 11,4 % par rapport à l'année précédente et le nombre de salariés est passé de 16 300 à 17 900.

En 2001, Bolloré s'est renforcé en prenant le contrôle de l'italien Setramar dont le chiffre d'affaires annuel est de l'ordre de 20 M€. A court et moyen terme, Bolloré ne prévoit aucun développement de l'activité maritime autrement que centrée sur l'Afrique.

Louis Dreyfus armateurs (LDA) : Cet armement intervient principalement dans le **secteur du transport en vrac mais s'est engagé depuis plusieurs années dans le développement d'une flotte de navires spécialisés.**

⁵ La capacité des porte-conteneurs est mesurée en « équivalent vingt pieds », les dimensions des conteneurs s'exprimant en pieds. 6 500 EVP correspondent à un navire d'environ 300 m de long, 40 m de large et transportant 4 600 conteneurs. Un navire de 2 200 EVP : 220m de long, 30 m de large.

A travers sa filiale Cetrappa, LDA est le premier intervenant et un des leaders mondiaux pour le transport du vrac sec. Sa flotte est constituée d'environ 12 vraquiers « *cape size* » et « *panamax* ». Par ailleurs, la société affrète régulièrement des navires de même type. LDA exerce aussi une activité de petits vraquiers pour laquelle elle affrète chaque année plus de 100 navires pour le transport d'acier, de céréales, d'engrais et de charbon.

Chaque année, **LDA transporte environ 45 millions de tonnes de marchandises** sur les principales voies maritimes à l'aide de plus de 40 navires (14 navires sous pavillon français dont 4 navires câbliers). Il emploie environ 700 marins dont 200 français.

En association avec Gaz de France, LDA transporte également du gaz entre l'Algérie et la France.

LDA a développé ses activités dans le domaine des navires spécialisés. Il a acquis en 10 ans un savoir faire dans l'armement de navires à haute technologie : reconnaissance des fonds marins (notamment pour la pose de câbles sous marins), pose et ensouillage de câbles, participation dans la recherche et la récupération de cargaisons de valeurs dans les épaves, acquisition de données géophysiques. LDA gère en particulier une flotte de quatre navires sismiques affrétés par la Compagnie générale de géophysique dans le capital de laquelle il est entré.

Fort de cette compétence acquise dans ce domaine des navires spécialisés, LDA a répondu en 1999 à un appel d'offres lancé par Alcatel Submarine Network SA pour assurer la gestion de trois navires de pose de câbles sous-marins et d'un navire de maintenance. C'est à cette occasion qu'a été créée la filiale commune Alda marine SA. Ces navires ont été financés dans le cadre de GIE fiscaux et sont entrés en service à la fin de l'année 2001.

Enfin, LDA a remporté l'appel d'offres pour le transport des éléments de fuselage de l'Airbus A 380. Un navire roulier spécialisé est en construction pour lequel LDA a demandé un GIE fiscal.

LDA rencontre toutefois dans son développement sous pavillon français des difficultés liées à la pénurie de marins français, d'officiers principalement. L'armement de certains navires de pose de câbles ne pourra se faire que par un redéploiement des équipages des navigants français embarqués sur les vraquiers, ces navires quittant alors le pavillon français.

Groupe Bourbon : Le groupe Bourbon, était traditionnellement présent dans **trois secteurs économiques principaux : la distribution, l'agroalimentaire et le maritime.** Le groupe Bourbon s'est développé dans le domaine maritime depuis 1991, par la voie d'acquisition de sociétés : compagnie Chambon, Abeilles en 1996. Ce groupe exerce les métiers de remorquage et assistance, de transport en vrac, de grande pêche, et le service maritime en milieu pétrolier offshore. **C'est le seul armateur français à opérer dans le secteur de l'offshore pétrolier.**

Bourbon Maritime, branche maritime du groupe Bourbon, exploite une flotte de plus de 100 navires au travers de ses différentes filiales que sont **Les Abeilles SA et Les Abeilles International (remorquage et sauvetage)**, Surf SAS (marine de services), Setaf-Saget (transport de vrac). Sa flotte comprend notamment 83 remorqueurs portuaires et 4 remorqueurs de haute mer et des navires spécialisés pour l'offshore profond : 3 remorqueurs pour terminaux pétroliers, 7 navires ravitailleurs (et 8 en construction), 3 navires « *surfers* » (et 1 en construction), 1 navire ravitailleur releveur d'ancres (et 2 releveurs d'ancres en construction). La flotte comprend également 3 vraquiers (et 1 en construction) avec 25 à 30 autres vraquiers en affrètement.

Cette flotte ne comprend plus de navires à passagers depuis que Bourbon Maritime a décidé, au cours de ces derniers mois, de se recentrer sur le remorquage, le transport de vrac et l'offshore. Les filiales Antilles Transport Express et Rivages Croisières ont donc été vendues.

Recentré depuis février 2001 sur la distribution et le maritime après s'être séparé de son activité sucrière, le groupe Bourbon a connu une année 2001 particulièrement favorable : 1 089 M€ de chiffre d'affaires (+9,4 %) pour un résultat d'exploitation de 74,7 M€. Le secteur maritime représente 30 % du chiffre d'affaires.

Le Groupe poursuit sa stratégie visant à renforcer les activités offshores. En 2001, il a acheté 51 % de la compagnie Island Offshore II qui possède un navire ravitailleur releveur d'ancre et fait construire 2 navires releveurs d'ancre et adaptés aux marchés en expansion du Brésil et de COA ainsi qu'à celui de la mer du nord. Il a également pris une participation de 25 % dans le capital de Havila Supply maison mère de Havila Supply Ships, société norvégienne de services maritimes à l'offshore pétrolier. Une quinzaine de navires devraient être commandés en 2002 (dont 10 vedettes type « surfer » pour lesquels le Groupe a demandé à bénéficier de GIE fiscaux.

Il a mis en place un plan d'investissement d'un montant de 600 M€ pour la période 2002/2006 dont 500 M€ pour le seul offshore profond, afin de proposer un service complet aux pétroliers et se maintenir sur le secteur de la sous-traitance pétrolière offshore, devenu très fortement concurrentiel ces dernières années.

Corsica-Ferries : Corsica-ferries est l'une des trois filiales de la société Lota Maritime dont l'essentiel des activités sont liées au marché italien. Principale compagnie concurrente de la SNCM pour la desserte maritime de la Corse qu'elle dessert à partir du port de Nice depuis 1996 et de Toulon et la Corse depuis la fin de l'année 2000. Depuis la mi-2001 deux nouveaux navires transbordeurs « Méga-express » ont été mis en service à Toulon.

Corsica-ferries, premier opérateur entre l'Italie et la Corse, est devenu en 2002 le leader sur le marché Corse toutes liaisons confondues. Entre l'Italie et la Corse il a transporté 867 000 passagers en 2001 (858 000 en 2000) et détient plus de 70 % de parts de ce marché. A partir de Nice et de Toulon, il a transporté 533 900 passagers (217 000 passagers en 2000) en 2001.

Bien que n'ayant pas répondu à l'appel d'offres 2001 de l'Office des transports de la Corse (OTC) pour la desserte de l'île pour la période 2002-2006, la compagnie nourrit de très fortes ambitions pour développer son trafic entre la France continentale et la Corse. Corsica-ferries n'exploite plus en 2002 de navires sous pavillon français.

Source : Ministère des transports.

C. LA SITUATION DE L'EMPLOI MARITIME EN FRANCE ET DANS LE MONDE

1. La situation de l'emploi maritime dans le monde

Selon la dernière étude internationale, le nombre de marins naviguant au commerce dans le monde s'élevait à 1 227 000 en 2000, dont 404 000 officiers et 823 000 marins d'équipage. Les 30 pays de l'OCDE demeurent la principale source pour les officiers (147 000 officiers, soit

36 %), mais l'Extrême-Orient a augmenté sa part depuis 1995 et reste de loin le principal pourvoyeur en marins d'équipage (40 % contre 23 % à l'OCDE).

Zone d'origine	OFF	PE	Total
Sous-continent indien	32 000	104 000	136 000
Extrême Orient	128 000	332 000	460 000
Afrique/Amérique latine	35 000	89 000	124 000
Europe de l'Est	62 000	107 000	169 000
OCDE	147 000	191 000	338 000
Monde	404 000	823 000	1 227 000

Source BIMCO/ISF 2000 – Ministère des transports.

La situation de l'emploi maritime au plan mondial se caractérise par :

- **un écart grandissant entre l'offre et la demande d'officiers ;**
- **un déplacement du centre de gravité des origines des marins, des pays de l'OCDE vers les pays d'Asie et d'Europe orientale ;**
- un raccourcissement des carrières, dû à des sorties prématurées de la profession ;
- des fonctions de commandement exercées en majorité par des officiers des pays de l'OCDE ;
- un vieillissement de la population des officiers issus des pays de l'OCDE ;
- une augmentation encore insuffisante des élèves-officiers.

. Les emplois d'officiers

La pénurie d'officiers est nette et les besoins ne devraient pas diminuer dans les dix années à venir.

La demande mondiale d'officiers est estimée à 420 000 en 2000, ce qui représente un manque de 16 000 officiers, proche de ce qu'il était déjà en 1995.

Le vieillissement des officiers originaires des pays de l'OCDE, l'évaporation, notamment celles des élèves-officiers (30 % ne vont pas au terme de leurs études) et le manque d'attractivité dû à une mauvaise image du métier risquent d'entretenir cette pénurie pendant les 5 à 10 années à venir.

En effet, du côté de la demande, les navires et leurs modalités d'exploitation ne devraient guère évoluer durant cette période. Après avoir légèrement diminué au cours des dix dernières années, l'effectif des équipages à bord des navires de commerce ne devrait plus varier tant par l'effet de la stabilité de leur conception et de leurs technologies que par celui des règlements internationaux et des législations (temps de travail par exemple). Par contre, le nombre des navires passera grosso modo de 46 500 à 52 000 durant cette période, tandis que la demande en anciens marins qualifiés pour la gestion à terre (dans les armements) et l'enseignement dans les écoles, devrait également augmenter.

On estime ainsi qu'en 2010, à taux de recrutement (formation) et d'évaporation constants (c'est-à-dire si des mesures ne sont pas prises), la pénurie aujourd'hui modérée ne pourra que s'aggraver : le manque serait de 46 000 officiers en 2010.

. Les emplois de marins

En ce qui concerne les marins d'équipage, il y aurait plutôt **excédent de main d'œuvre**, la demande étant estimée à 599 000 marins. Cette évaluation ne doit pas cependant masquer la forte demande de marins dotés de qualifications pratiques de base, non satisfaite à cause des formations jugées trop théoriques et inadaptées aux besoins actuels et futurs. Ainsi les matelots issus des pays de l'OCDE sont-ils moins recherchés que les officiers originaires de ces mêmes pays. Les armements leur préfèrent des matelots issus des pays du tiers-monde. Ceci explique d'ailleurs **la baisse depuis dix ans du salaire international moyen de matelot : de 1762 dollars en 1992 à 1 318 dollars en 1999 selon l'OIT.**

Répartition des salaires mensuels moyens des gens de mer (en dollars)

< 500 \$	18 %
500 – 1 099 \$	34 %
1 100 – 1 499 \$	13 %
1 500 – 1 999 \$	12 %
2 000 – 3 000 \$	12 %
3 000- 4 000 \$	6 %
> 4 000 \$	5 %

Source MORI/ITF – Ministère des transports.

Il n'est pas sûr par ailleurs que la relève des officiers originaires des pays de l'OCDE puisse à l'avenir être durablement assuré par les marins

asiatiques (Extrême-Orient, sous-continent indien), qui occupent en nombre croissant les fonctions de commandement à bord des navires du monde entier : cette population présente en effet la tendance remarquablement persistante depuis 10 ans de ne pas rester à la mer au-delà de 50 ans.

Cette situation de pénurie pourrait donc conduire les armements de la flotte marchande mondiale, y compris ceux des pays de l'OCDE (34 % du total des navires), à recourir de plus en plus à des officiers en provenance des pays d'Europe centrale et orientale, moins coûteux et moins rares que les officiers issus des pays de l'OCDE. A terme, la réussite de ce recrutement de substitution risquerait de faire diminuer la demande future de marins en provenance des pays de l'OCDE, dont la France, menaçant par là même l'avenir de leurs écoles d'enseignement maritime.

2. La situation et les caractéristiques de l'emploi maritime en France

. Caractéristiques de l'emploi maritime français au commerce.

La situation de l'emploi des marins français au commerce est caractérisée par :

- une pénurie d'officiers ;
- un raccourcissement des carrières lié à une forte évaporation ;
- un turn-over important des jeunes officiers ;
- des entraves fortes à la promotion sociale dues notamment au système de formation ;
- une difficulté à s'ouvrir aux qualifications terrestres ;
- une absence de visibilité prospective ;
- un manque de suivi des carrières des marins.

. Situation de l'emploi maritime au 31 décembre 2001⁶.

Il y a environ 12 500 marins français au commerce en 2001, dont 9 315 recensés par l'enquête annuelle effectuée par la DAMGM auprès des principaux armements français.

Au 31/12/1999, le nombre de marin français s'élevait à 9 522 se répartissant comme suit, par catégorie, entre les différents secteurs d'activité :

⁶ *Les chiffres fournis ci-dessous concernent les effectifs de marins employés par les principaux armements français de la marine marchande, et n'englobent donc pas ni les marins français naviguant pour le compte d'armements étrangers, ni les marins employés par des armements étrangers et naviguant sous pavillon français.*

Secteur d'activité	Officiers	Personnels d'exécution	Total	Répartition en %
Lignes régulières	328	573	901	9%
Transport de passagers	623	3 398	4 021	42%
Transport à la demande	357	197	554	6%
Pétrole	519	359	878	9%
Cabotage	137	139	276	3%
Services publics	178	445	623	7%
Activités portuaires	697	1 572	2 269	24%
Total	2 839	6 683	9 522	100%

Source: Ministère des transports.

Le personnel d'exécution représente environ 70 % des effectifs.

Les CDD (contrats à durée déterminée) ne représentent que 10 % des emplois.

La retraite et la démission viennent en tête des causes des cessations d'emplois permanents.

Près des trois quarts (72 %) des marins français sont employés dans les secteurs du transport de passagers (ferries), des services publics et des activités portuaires.

La proportion globale de marins français naviguant sur des navires immatriculés au registre TAAF est stable depuis 5 ans autour de 19 %.

Les secteurs de lignes régulières, du transport à la demande, du pétrole, et du cabotage, ouverts à la navigation internationale et donc à l'immatriculation des navires au registre TAAF, emploient en effet 2 598 marins français, dont 1 719 navigent sous registre TAAF (soit 66 % des marins employés dans ces secteurs d'activité).

MARINS FRANÇAIS 2001

	Officiers				Marins d'équipage				Ensemble			
	Nombre	%	Dont TAAF	%	Nombre	%	Dont TAAF	%	Nombre	%	Dont TAAF	%
Lignes régulières	317	11	251	79	514	8	331	64	831	9	582	70
Transport à la demande	416	15	365	88	283	4	208	73	699	8	573	82
Transport pétrolier	488	17	305	63	308	5	128	42	796	9	433	54
Cabotage	134	5	104	78	138	2	27	20	272	3	131	48
S/Total contexte international	1 355	48	1 025	76	1 243	19	694	56	2 598	28	1 719	66
Transport de passagers	635	22	19	3	3 384	52	76	2	4 019	43	95	2
Services publics	168	6	0	0	413	6	0	0	581	6	0	0
Activités portuaires	693	24	0	0	1 424	22	2	2	2 117	23	0	0
S/Total contexte « protégé »	1 496	52	19	1	5 221	81	76	1	6 717	72	95	1
TOTAL GÉNÉRAL	2 851	100	1 044	37	6 464	100	770	12	9 315	100	1 814	19,5

. Évolution de l'emploi des marins français.

De 45 000 marins à la fin des années 1950, l'emploi maritime français n'a cessé de décliner jusqu'à une époque récente : 30 000 en 1970, 23 000 en 1980. Cette baisse ne s'est ralentie que depuis 1997.

Après une année 1998 exceptionnelle pour l'emploi maritime (avec le seul taux positif connu depuis la guerre : + 7,2 % !), l'effectif de marins français semble se stabiliser depuis trois ans avec une baisse annuelle autour de - 1 %.

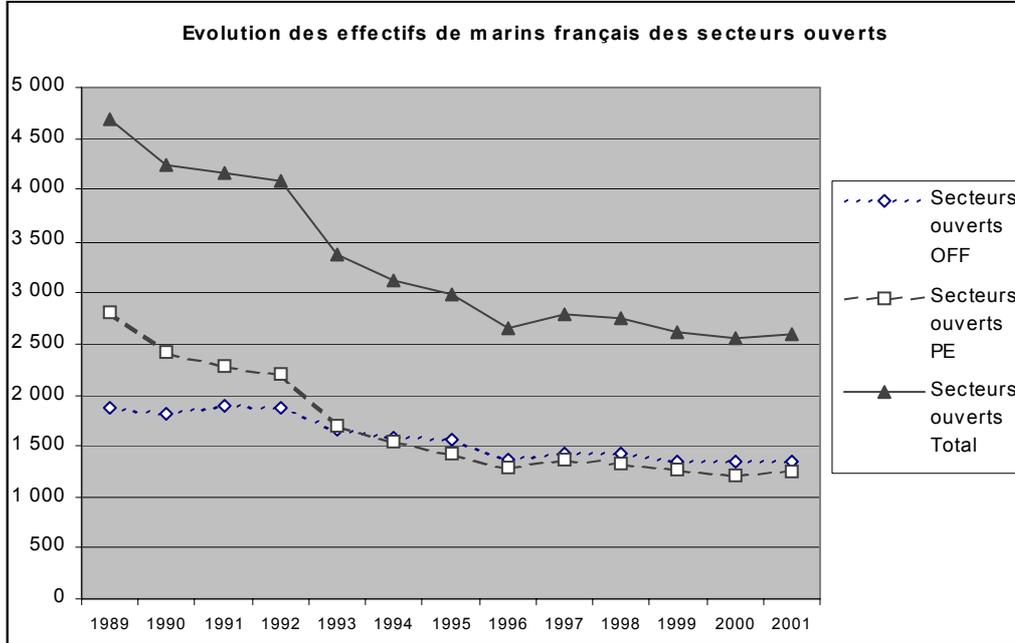
Depuis 1998, les pertes d'emploi ont surtout concerné deux secteurs : les lignes régulières et les activités portuaires. L'emploi a progressé au transport à la demande et au transport de passagers.

Sur cette période, la baisse est surtout due à la diminution du nombre de personnels d'exécution, le nombre d'officiers restant stable.

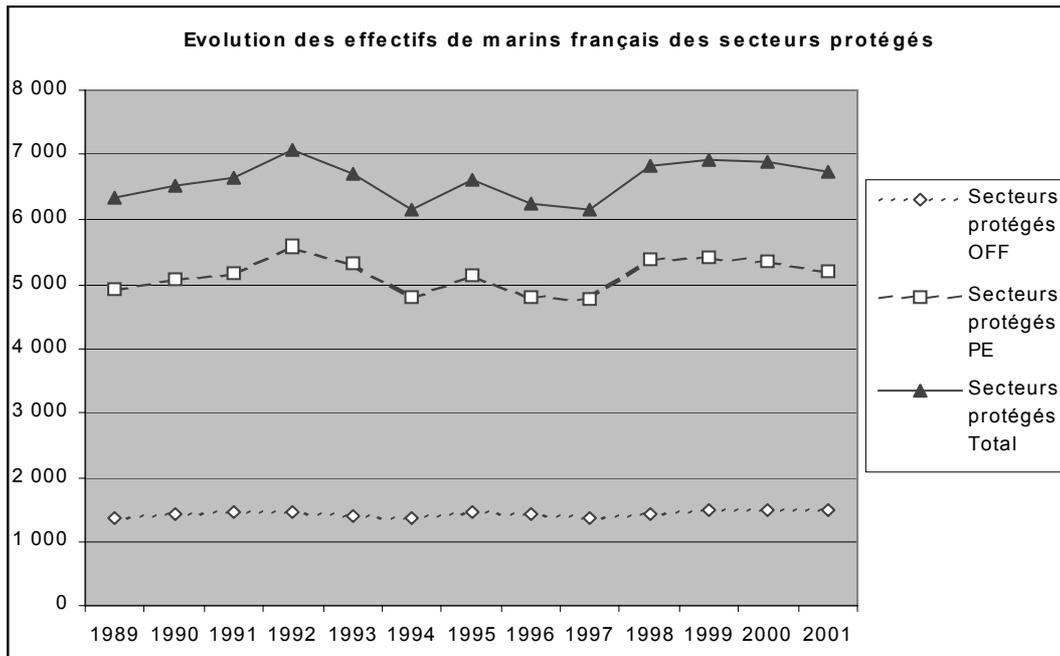
Dans le même temps on observe une progression des emplois permanents (CDI) et une forte diminution des emplois précaires (CDD) notamment dans le transport de passagers.

S'agissant des secteurs ouverts à la navigation internationale, on observe une chute jusqu'en 1996 suivie d'un ralentissement certain de la baisse, avec un effectif identique d'officiers et de marins d'équipage

français depuis dix ans. Sur les navires immatriculés au TAAF, les armateurs ont en effet la possibilité d'embarquer des marins étrangers dans certaines limites : 35 % de l'équipage, dont les officiers, doivent être de nationalité française.



L'effectif de marins français dans les secteurs d'activité, dont l'emploi est « protégé » avec l'impossibilité d'embaucher des marins non communautaires, est stable depuis 1989.



. Situation et évolution de l'emploi des marins étrangers employés par les armements français.

On recense dans l'enquête 2001 **un effectif de 1 829 marins étrangers, dont 1 225 au registre TAAF**, 101 au registre français Mata-Utu et les autres dans différents registres tiers. (Il y a évidemment un bien plus grand nombre de marins étrangers naviguant sur des navires de croisière immatriculés au registre Mata-Utu mais appartenant à *des* compagnies étrangères).

Plus des trois quarts des marins étrangers sont des personnels d'exécution.

Les marins philippins représentent un tiers de cette population étrangère issue au total de 25 pays différents.

La part des marins étrangers dans l'ensemble des effectifs naviguant au commerce est quasiment stable depuis 1997 autour de 16 %.

C'est le secteur du transport pétrolier qui est le premier secteur employeur de main d'œuvre étrangère (35 % de ses effectifs) devant les lignes régulières (30 %) et le transport à la demande (30 % également).

Les ressortissants des pays d'Europe centrale et orientale (PECO) sont au nombre de 658 en 2001 (contre 582 en 1997), après une forte hausse en 2001.

II. ARTICLE 1ER - LA CONVENTION N° 163 : LE BIEN-ÊTRE DES GENS DE MER, EN MER ET DANS LES PORTS – 8 OCTOBRE 1987

La convention n° 163 sur le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, a été adoptée lors de la 74^e session de l'Organisation internationale du travail (OIT) à Genève en septembre 1987. Elle fait suite aux recommandations de l'OIT de 1936 et de 1970 sur le même sujet. **Elle est en vigueur depuis 1991 et a été ratifiée par 12 pays.**

A. LE CHAMP D'APPLICATION

La convention n° 163, comme les autres conventions sur les gens de mer, commence dans son article 1^{er} par définir le terme de « *gens de mer* » ou de « *marin* ». Ces termes « *désignent toutes les personnes qui sont employées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer, de propriété publique ou privée, autre qu'un navire de guerre* ».

Les États parties devront désigner, après consultations des organisations syndicales et patronales, quels sont les navires concernés par cette convention. Par ailleurs, dans la mesure où, cela est réalisable, les dispositions de la présente convention s'appliqueront à la pêche maritime commerciale.

Les « *moyens et services de bien-être* » désignent « *des moyens et services de bien-être, culturels, de loisirs et d'information* ».

B. LES ENGAGEMENTS DES ÉTATS

Chaque État membre « *s'engage à veiller à ce que des moyens et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer tant dans les ports qu'à bord des navires* ». Ils doivent notamment s'assurer du financement de tels dispositifs (article 2).

Ces moyens doivent être fournis **dans les ports « appropriés » sans discrimination à tous les marins** quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale, et quel que soit l'État où est immatriculé le navire à bord duquel ils sont employés (article 3).

De même, ces moyens et services présents **à bord de navires** battant pavillon de l'État partie doivent être accessibles à tous (article 4).

L'État s'engage en outre à « *réexaminer fréquemment* » ces dispositifs pour veiller à ce qu'ils soient « *adaptés aux besoins compte tenu de*

l'évolution de la technique et de l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans l'industrie des transports maritimes» (article 5). A cet effet, **la compétence de la commission de prévention des accidents du travail des gens de mer, créée auprès du ministre chargé des gens de mer, sera étendue** aux questions de bien-être des marins.

Enfin, les États parties s'engagent à coopérer entre eux (article 6).

C. DISPOSITIONS FINALES

Votre rapporteur reprend ici les dispositions finales de la présente convention. Elles sont classiques et reprises à l'identique, sauf mention contraire, dans les sept autres conventions.

Les ratifications de la convention sont transmises et enregistrées par le Directeur général du Bureau international du Travail (article 7). Il les notifie à l'ensemble des membres, ainsi que les dates d'entrée en vigueur (article 10). Le Directeur général effectue les formalités d'enregistrement auprès du secrétariat général de l'ONU conformément à l'article 102 de la Charte (article 11).

Seuls les membres ayant ratifié sont liés par la convention, douze mois après l'enregistrement de leur ratification. Elle entre en vigueur douze mois après les deux premières ratifications (article 8).

Les États parties peuvent la dénoncer à l'issue d'une période de dix ans selon une procédure définie à l'article 9.

Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présentera un rapport sur l'application de la convention chaque fois que nécessaire et pourra proposer sa révision (article 12).

Au cas où la Conférence des États parties adopterait une nouvelle convention portant révision de la présente, celle-ci cesserait d'être ouverte à la ratification au profit de la nouvelle convention (article 13)

Les versions française et anglaise font foi (article 14).

D. LES DISPOSITIFS D'ACCUEIL DANS LES PORTS FRANÇAIS

Les structures facilitant les conditions de séjour des marins dans les ports français peuvent être regroupées en **deux catégories principales**.

D'une part, la France a créé, **dès 1945, l'Association pour la gestion des institutions sociales maritimes (AGISM)** investie d'une mission

d'intérêt général. Cette association est dirigée par un conseil au sein duquel siègent des représentants des navigants, des groupements professionnels patronaux et des personnalités qualifiées. Elle gère huit maisons des gens de mer, situées dans les principaux ports, ainsi qu'un foyer. Afin d'accomplir sa mission d'accueil des marins l'AGISM reçoit de l'État, via l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM), une aide importante à travers la mise à disposition d'une grande partie du parc immobilier qu'elle exploite (5 maisons), une subvention de financement qui augmente de 70 % en 2001 pour être portée à 2,505 MF, une subvention d'équipement de 0,8 MF pour cette même année, une subvention de fonctionnement (1,5 MF en 2001), et une subvention en capital de 1,1 MF. L'État aide donc financièrement au fonctionnement de foyers d'accueil.

D'autre part, **différents foyers d'accueil** se sont progressivement mis en place dans d'autres ports français. Regroupés au sein de la fédération des associations d'accueil des marins, ils ont le statut d'association de droit privé, placée sous le régime de la loi du 1^{er} juillet 1901. Subventionnés notamment par les collectivités locales, les organisations professionnelles et les dons privés, ils ne reçoivent pas de contribution régulière de l'Etat, celui-ci assumant ses obligations en contribuant de manière importante au fonctionnement de l'AGISM. Cependant, l'ENIM après avis de son Conseil Supérieur, participe au financement de projets particuliers présentés par ces foyers d'accueil.

III. ARTICLE 2 : LA CONVENTION N° 164, LA PROTECTION DE LA SANTÉ ET LES SOINS MÉDICAUX – 9 OCTOBRE 1987

La convention n° 164 sur la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer a été adoptée par la Conférence générale de l'OIT lors de sa 74^e session, en pleine coopération avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Elle se fonde notamment sur la convention sur l'examen médical des gens de mer de 1946, les recommandations sur les pharmacies de bord et sur les consultations en mer de 1958, et la convention sur la prévention des accidents de 1970.

Elle est **en vigueur depuis 1991 et a été ratifiée par 11 États.**

La convention édicte les principes de base régissant la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mers et réglementent plus précisément certaines obligations.

A. LES PRINCIPES FONDAMENTAUX

La convention n° 164, par son article 3, prévoit que **les armateurs auront la responsabilité de veiller à ce que les navires soient tenus dans des conditions sanitaires et hygiéniques adéquates.**

Par son article 4, elle édicte les principes suivants :

- assurer aux gens de mer **protection de la santé au travail et soins médicaux d'une façon aussi comparable que possible que ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre ;**
- assurer soins médicaux et protection de la santé au travail doivent être **fournis gratuitement**, conformément à la législation et à la pratique nationale ;
- garantir **le droit à des visites médicales sans délai dans les ports d'escale**, lorsque cela est réalisable ;
- ces actions ne doivent pas se limiter aux soins mais il doit y avoir une volonté de **prévention** importante.

Par ailleurs, **tout navire doit**, lorsque cela est réalisable, **fournir toute l'assistance médicale possible à d'autres navires** qui peuvent la solliciter (article 10).

B. LES OBLIGATIONS PARTICULIÈRES : PHARMACIE, CONSULTATION, FORMATION

L'article 5 dispose que tout navire doit avoir une **pharmacie de bord**. Le contenu de cette pharmacie et le matériel médical qui doit être détenu, sont définis par l'autorité nationale compétente. Ils doivent être entretenus et inspectés régulièrement à des intervalles ne dépassant pas 12 mois. Notamment, le contenu de la pharmacie doit faire l'objet d'une liste et doit porter des étiquettes mentionnant les noms génériques, les dates de péremption et les conditions de conservation.

Lorsqu'un navire transporte **une cargaison dangereuse**, les personnels de bord doivent disposer des informations nécessaires sur la cargaison, les risques encourus, et des matériels de protection individuelle, des procédures médicales et des antidotes spécifiques.

Tout navire doit disposer d'un **guide médical de bord** (article 6). *« Le guide médical doit expliquer l'usage du contenu de la pharmacie de bord et être conçu de façon à permettre à des personnes autres que des médecins de donner des soins aux malades et aux blessés à bord, avec ou sans consultation médicale »*. Ce guide médical peut se fonder sur des guides internationaux existants.

Des consultations médicales par satellite ou radio, y compris de spécialistes, doivent être possibles pour les navires en mer à toutes heures du jour de la nuit (article 7). Ces consultations doivent être assurées gratuitement à tous les navires. Ceci implique que soient mis en place des centres de consultations médicales maritimes.

Tout navire qui embarque cent marins ou davantage et effectue normalement des voyages internationaux de plus de trois jours doit avoir parmi les membres de l'équipage **un médecin** chargé des soins médicaux (article 8).

A défaut, tout navire, n'ayant pas de médecin à son bord, doit compter dans son équipage **une plusieurs personnes désignées pour assurer la charge des soins médicaux** (article 9). Ces personnes doivent avoir suivi une formation théorique et pratique notamment dans les services d'urgence. Ils devraient suivre des cours de perfectionnement tous les cinq ans. Par ailleurs, tous les gens de mer doivent recevoir une formation les préparant aux mesures d'urgence à prendre en cas d'accident au cours de leur formation initiale.

Une infirmerie distincte doit être prévue à bord de tous les navires de plus de 500 tjb, embarquant 15 marins ou plus et affectés à un voyage d'une durée de plus de trois jours (article 11).

Enfin, la convention prévoit que les États parties doivent coopérer entre eux pour améliorer les conditions de sauvetage et de soins des marins (article 13).

C. UN FAIBLE IMPACT SUR LA LÉGISLATION FRANÇAISE

La réglementation française intègre toutes ces obligations dans l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires, dans l'instruction interministérielle du 29 avril 1983 **créant le centre de consultation médicales maritimes de Toulouse** et dans l'arrêté du 2 juillet 1999 relatif à la formation médicale des personnels servant à bord des navires de commerce et de plaisance armés avec un rôle d'équipage.

Il existe toutefois un vide réglementaire. Il concerne la formation aux matières médicales pour les marins à la pêche non intégrés dans le dernier arrêté cité.

IV. ARTICLE 3 : LA CONVENTION N° 166, LE RAPATRIEMENT DES MARINS – 9 OCTOBRE 1987

La convention n° 166 relative au rapatriement des marins a été adoptée lors de la 74^e session de la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail. Elle révisé et complète la convention n° 23 relative au rapatriement des marins et la recommandation n° 27 relative au rapatriement du capitaine et des apprentis de 1926.

Elle est entrée en vigueur en 1991 et a été ratifiée par 9 États.

A. LES DROITS DES MARINS

. Le droit au rapatriement

Tout marin aura le droit d'être rapatrié dans les cas suivants (article 2):

- à l'achèvement du contrat à durée déterminée ou non,
- en cas de maladie ou d'accident l'empêchant de poursuivre,
- en cas de naufrage,
- **quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause de faillite, de vente du navire, de changement d'immatriculation,**
- quand un navire fait route vers une zone de guerre,
- en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin.

La législation nationale, qui mettra en œuvre la présente convention, ou les conventions collectives devront prévoir **des durées maximales d'embarquement inférieures à 12 mois, au terme desquelles le marin a droit au rapatriement.**

. Le droit au choix de la destination de rapatriement

Les destinations de rapatriement, prévues par la législation nationale, doivent comprendre : le lieu où le marin a accepté de s'engager, le lieu stipulé par la convention collective, le pays de résidence du marin ou tout autre lieu convenu à l'avance. **Le marin a le droit de choisir.**

. Les droits connexes

Afin d'être rapatrié, le marin doit être en mesure d'obtenir son passeport (article 6).

Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doivent pas être déduits des congés payés acquis (article 7).

Le texte de la présente convention doit être à la disposition des membres de l'équipage, dans une langue appropriée, sur tous les navires immatriculés dans les États parties (article 12).

B. LES RESPONSABILITÉS DES ARMATEURS ET DES ÉTATS

La responsabilité d'organiser et de prendre en charge les frais de rapatriement incombe à l'armateur (article 4). Il existe une seule exception : le rapatriement d'un marin reconnu coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi. L'article 4 liste l'ensemble des frais à la charge de l'armateur et précise notamment qu'il ne peut exiger une avance du marin ou recouvrer auprès du marin les frais du rapatriement, sauf dans le cas évoqué ci-dessus.

En cas de défaillance de l'armateur, l'État du pavillon doit organiser le rapatriement et en assumer les frais (article 5).

En cas de défaillance de l'État du pavillon, l'État du port ou l'État dont le marin est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État du pavillon.

L'État du pavillon peut recouvrer les frais auprès de l'armateur. Il a d'ailleurs la responsabilité de contrôler l'armateur (article 11).

Enfin, tous les États parties s'engagent à mettre en œuvre la présente convention dans leur législation nationale (article 9) et à faciliter le rapatriement des marins qui servent sur les navires faisant escale dans leurs ports ou traversant leurs eaux territoriales, ainsi que leur remplacement à bord (article 10).

C. ÉVOLUTION DE LA LÉGISLATION FRANÇAISE

Les dispositions de la convention n° 166 précitée sont, pour partie, déjà prises en compte dans le code du travail maritime sous sa « Section IV - Du rapatriement et de la conduite » (Actuels articles 87 à 90 du code du travail maritime).

Le code du travail maritime devra cependant être modifié pour tenir compte de certaines dispositions de la convention n° 166 et notamment de ses articles suivants :

- Articles 87 et 90, en vue de prendre en compte les destinations de rapatriement prévues par la convention, et notamment le pays de résidence, lorsque les marins sont étrangers.
- Article 87 du code du travail maritime : celui-ci devra être modifié afin de préciser la responsabilité de l'armateur, notamment en prévoyant une obligation d'informer sans délai l'inspecteur du travail maritime.
- Article 88 : cet article sera complété en ce qui concerne l'étendue des frais à charge de l'armateur.
- Article 89 : il devra être modifié afin de préciser les cas dans lesquels l'armateur pourra recouvrer les frais de rapatriement auprès du marin.
- Une procédure de mise en demeure de l'armateur défaillant, en cas de non rapatriement, permettra l'intervention, si nécessaire, des dispositifs d'aide d'urgence en faveur des marins et, le cas échéant, le recouvrement auprès des armateurs défaillants, des frais engagés pour le rapatriement du ou des marins concernés. Des dispositions réglementaires sont nécessaires.

Par ailleurs, deux résolutions n° A.930 portant adoption de directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et n° A.931 sur les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort de gens de mer ont été adoptées par l'Assemblée de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et le Conseil d'Administration de l'Organisation Internationale du Travail (OIT).

Elles sont en vigueur depuis l'année 2002 et font suite aux conclusions des travaux d'un groupe mixte d'experts tripartite mis en place à l'OMI, sous l'égide de ces deux organisations en 1999, présidé par un représentant de notre pays. Leur mise en œuvre devrait également permettre de compléter le code du travail maritime par une définition de l'abandon des marins et de mettre en place un système adapté de garantie financière.

Dans l'attente de la mise en œuvre de règles internationales contraignantes, qui seront examinées par l'OMI et l'OIT en fin d'année 2003, à la suite de la prochaine réunion de ce groupe de travail, et pour faire face à des situations d'abandon, toujours dramatiques sur le plan humain, un fonds d'intervention d'urgence en faveur des marins a été créé dans le cadre des lois de finances 2002 et 2003 (305.000 euros sur le chapitre 46-32 art.10 mer).

L'Association pour la Gestion des Institutions Sociales Maritimes (AGISM) a été chargée, dans le cadre d'une convention conclue avec le MELTM, d'apporter une aide aux marins abandonnés, soit pour les frais de subsistance, soit sous forme d'avances sur créances salariales récupérables, le cas échéant, sur la vente des navires, et d'assurer leur rapatriement, en lien avec l'Office des Migrations Internationales.

Au 31 décembre 2002, une trentaine de marins abandonnés, appartenant aux équipages de trois navires, le Florenz à Sète (Panama), le Khalifeh I au Tréport (Tonga) et l'Alliance à Saint-Nazaire (Chypre), ont bénéficié d'une aide, pour un montant d'environ 90 000 euros dont 60.000 ont été récupérés sur la vente de l'un d'eux (Florenz).

V. ARTICLE 4 : LA CONVENTION N° 178, L'INSPECTION DES CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE VIE – 22 OCTOBRE 1996

Votre rapporteur présentera l'inspection de conditions de travail à bord des navires en France avant d'aborder les dispositions de la convention n° 178.

A. L'INSPECTION DES CONDITIONS DE TRAVAIL À BORD DES NAVIRES EN FRANCE

1. L'inspection de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels

L'inspection de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels est en charge du contrôle des navires professionnels et non professionnels battant pavillon français et des navires faisant escale dans les ports du littoral français **au titre du contrôle de l'État du port**.

Au titre du contrôle de l'État du port, sont vérifiées l'application des normes internationales aux navires de plus de 500 tonneaux de jauge brute.

Les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels effectuent des visites périodiques annuelles des navires sous pavillon en vue, notamment, du renouvellement des certificats concernant le statut, la construction, l'équipement, les systèmes de communication ainsi que de la conformité aux normes de protection de l'environnement, du navire.

Des visites spéciales et inopinées sont également prévues sur les navires battant pavillon, sur réclamation des équipages portant sur la sécurité des hommes et du navire, l'hygiène et l'habitabilité à bord.

Lors de ces visites les registres relatifs à la durée du travail sont examinés sur tous les navires y compris ceux immatriculés aux TAAF.

S'agissant des bateaux de plaisance, construits à l'unité, les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels délivrent les approbations de navigation.

Construits en série, dans le cadre d'une procédure de certification prévue par une directive européenne, soumis à cahier des charges, les inspecteurs de la sécurité des navires ont en charge le contrôle du produit fini.

Par ailleurs, lors des visites en cales sèches et de francs bords est examiné l'état des coques, de l'étanchéité et de stabilité permettant de constater plus précisément les conditions de sécurité de navigation de tous les navires ayant une activité de nature professionnelle.

Enfin, certaines missions peuvent être déléguées par les inspecteurs aux sociétés de classification notamment lorsque les navires se trouvent à l'étranger.

Les centres de sécurité des navires sont qualifiés dans le cadre de la gestion de la sécurité maritime à procéder à des audits des compagnies et des navires.

En ce qui concerne le contrôle des navires au titre de l'État du port, les centres de sécurité des navires contrôlent l'application des conventions OMI relatives aux lignes de charges, aux jauges, à la prévention des abordages en mer, à la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74), à la prévention de la pollution (MARPOL 73-78) et ses annexes concernant les hydrocarbures, produits chimiques, déchets, nocifs et toxiques, formation à la veille et certification des gens de mer (STCW), indemnisation et responsabilité en cas de pollution (CLC 92) quel que soit le pavillon et enfin le respect des dispositions de la Convention OIT n° 147 qui fixe les modalités du contrôle sur la base d'un grand nombre de conventions.

2. L'inspection du travail maritime

Créée par la loi n° 96-151 du 26 février 1996, l'inspection du travail des marins de commerce, de la pêche et de la plaisance, dont les missions sont prévues par le décret n° 99-489 du 7 juin 1999, a commencé son implantation sur le littoral le 1^{er} septembre 2001.

A sa création, quinze services d'inspection du travail maritimes ont été estimés nécessaires en prenant en compte les missions traditionnelles de l'inspection du travail. Ces services ont été définis par arrêté du 11 juin 2002.

L'inspection du travail maritime compte au 31 décembre 2002, quatre inspecteurs du travail maritime (Le Havre, Lorient, Nantes et Marseille) et cinq contrôleurs du travail maritime (Boulogne, Le Havre, Saint-Brieuc, Nantes et Marseille). La loi de finances 2003 autorise la création de six emplois d'inspecteurs du travail, ce qui portera à 15 le nombre d'emplois d'agents de l'inspection du travail maritime à la fin de l'année 2003.

L'inspecteur du travail maritime exerce l'ensemble des missions et la totalité des compétences de sa fonction, avec les mêmes prérogatives et les mêmes obligations que l'inspecteur du travail placé sous l'autorité du ministre chargé du travail, mentionné à l'article L. 611-1 du code du travail.

L'inspection du travail maritime s'inscrit dans la conception française généraliste de l'inspection du travail, chargée d'intervenir sur l'ensemble des réalités sociales des entreprises. Elle assure le respect de la législation du travail maritime contribue à la prévention des risques professionnels maritimes, ainsi qu'à l'amélioration des conditions de travail et des relations sociales maritimes.

La qualité de marin fonde la compétence du service d'inspection du travail maritime et l'application du code du travail maritime (loi du 13 décembre 1926).

Les frontières de compétence des services d'inspection du travail sont déterminées par la distinction : sédentaires, navigants, non marins embarqués et l'activité des entreprises assujettis au contrôle des lois et conventions sociales.

Il convient de noter que l'inspection du travail maritime, compétente pour l'ensemble des gens de mer, employés sur des navires de pêches ou des navires autres que de pêche le sera également pour les salariés non marins employés à bord des navires, en accord avec le Ministère des Affaires Sociales, du Travail et de la Solidarité.

En cohérence avec la ratification du protocole de 1996 à la convention 147 et de la convention 180, les agents de contrôle de l'inspection du travail maritime sont, d'ores et déjà, habilités par arrêté du 13 décembre 2002, à participer aux contrôles de l'État du port.

L'évolution des missions et des compétences de l'inspection du travail maritime et des objectifs qui s'imposent à l'État implique des modifications du décret en Conseil d'Etat n° 99-489 du 7 juin 1999 pris en application de l'article L 42-1 du code du travail relatif à l'inspection du travail maritime et des dispositions législatives prenant en compte l'extension des missions sus évoquées.

La convention n° 178 relative à l'inspection du travail remplace la recommandation sur l'inspection du travail des gens de mer de 1926. Ses articles 3, 4 et 5 portent sur l'organisation du service de l'inspection du travail maritime et prévoit notamment que chaque Membre **veillera à ce que tous les navires immatriculés sur son territoire soient inspectés à des intervalles n'excédant pas trois ans et, lorsque cela est réalisable, chaque année,** afin de vérifier que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord sont conformes à la législation nationale.

B. LES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION

La convention n° 178 a été adoptée en octobre 1996, lors de la 84^e session de la Conférence générale de l'OIT. Elle remplace la recommandation de 1926 relative à l'inspection du travail des gens de mer.

Elle est en vigueur depuis 2001 et a été ratifiée par 8 États.

1. Le champ d'application

Par rapport aux autres conventions soumises à l'approbation du Sénat, la convention n° 178 a un champ d'application particulier.

Elle ne s'applique qu'à l'État du pavillon, c'est à dire à tout navire immatriculé dans un État partie.

Elle ne s'applique pas aux navires d'une jauge brute inférieure à 500, ni aux plates-formes de forage et d'exploitations qui ne sont pas utilisés pour la navigation. Elle s'applique en revanche aux remorqueurs de haute mer.

Par « *inspecteur* », la convention désigne « *tout fonctionnaire ou autre agent public chargé d'inspecter tout aspect des conditions de travail et de vie des gens de mer, ainsi que toute autre personne munie de titres justificatifs appropriés qui procède à de telles inspections pour le compte d'une institution ou d'une organisation autorisée* ».

Enfin, par « *conditions de travail et de vie des gens de mer* » la convention désigne « *les normes d'entretien et de propreté des lieux de vie et de travail à bord, l'âge minimum, les contrats d'engagement, l'alimentation et le service à table, le logement de l'équipage, le recrutement, les effectifs, les qualifications, la durée du travail, les examens médicaux, la prévention des accidents du travail, les soins médicaux, les prestations de maladie et d'accident, le bien-être et les questions connexes, le rapatriement, les conditions et les modalités d'emploi soumis à la législation nationale et la liberté syndicale* ».

2. Les engagements des États

Par la présente convention, **les États parties s'engagent à organiser un système d'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer** (article 2).

Chaque État partie devra inspecter les navires battant son pavillon à des intervalles n'excédant pas trois ans et lorsque cela est

réalisable chaque année. En cas de plainte ou si l'État acquiert la preuve d'un manquement, il procède à l'inspection dès que possible. Enfin, en cas de changements significatifs dans la construction ou les aménagements du navire, il est procédé à l'inspection dans les trois mois (article 3).

Les États doivent désigner des **inspecteurs qualifiés en nombre suffisant** (article 4). Leurs statuts et leurs conditions de service doivent les rendre **indépendants**.

Ces inspecteurs auront pouvoir de :

- monter à bord et pénétrer dans les locaux,
- procéder à tout examen qu'ils jugent nécessaires,
- **exiger qu'il soit remédié aux carences,**
- **immobiliser le navire** dans l'attente de mise en conformité (article 5).

Plus généralement, en cas de non respect de la réglementation ou d'obstruction à l'activité des inspecteurs, les armateurs peuvent faire l'objet de sanctions (article 7). En contrepartie, ils ont un droit de recours, notamment sur les décisions d'immobilisation et peuvent prétendre à une compensation pour le préjudice subi (article 6).

Les rapports d'inspection sont remis au capitaine du navire et affiché à bord pour l'information des gens de mer (article 9).

VI. ARTICLE 5 : LA CONVENTION N° 179, LE RECRUTEMENT ET LE PLACEMENT – 22 OCTOBRE 1996

Votre rapporteur présentera les dispositions de la convention n° 179 avant son impact sur la législation française.

A. LES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION N° 179

La convention n° 179 a été adoptée lors de la 84^e session de la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail et révisé la convention n° 9 sur le placement des marins de 1920.

Elle est entrée en vigueur en 2000 et a été ratifiée par 7 États.

1. Le champ d'application

La convention précise la définition des termes « *d'armateur* » et de « *service de recrutement et de placement* ».

Le terme **d'armateur** désigne « *le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle l'armateur a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations afférentes* ». Cette définition a pour but de prendre en compte les évolutions du secteur de la marine marchande, notamment **le démembrement de la fonction d'armateur**.

Par service de recrutement et de placement, la convention désigne « *toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou privé exerçant des activités relatives au recrutement des gens de mer pour le compte d'employeurs ou au placement de gens de mer auprès d'employeurs* ».

Par ailleurs, la convention n'interdit pas l'existence d'un service public gratuit de recrutement et de placement, ni n'impose d'établir un système privé (article 2).

2. Le contrôle des organismes de recrutement et de placement

Les États s'engagent à assurer le contrôle et à réglementer les activités des organismes de recrutement et de placement dont l'activité anarchique est source des graves difficultés pour les marins et pour la sécurité maritimes.

Ainsi, **cette activité doit être soumise à la détention d'une licence ou d'un agrément**. La convention précise même : « *La prolifération de ces services de recrutement et de placement privés ne devra pas être encouragée* » (article 2).

Les États doivent réglementer : les honoraires de ces organismes, les conditions de placement à l'étranger et l'usage des données personnelles (article 4). Par ailleurs, **l'autorité nationale responsable de ce secteur doit être à même de superviser « étroitement » ces organismes**, de vérifier s'ils remplissent les conditions prévues par la législation nationale pour se voir renouveler leur licence, si leurs personnels sont suffisamment qualifiés. Elle doit **obliger ces organismes à s'assurer que l'employeur a les moyens d'éviter que les gens de mer ne soient abandonnés dans un port étranger**. Enfin, elle s'assure qu'un système de protection, par exemple sous forme **d'assurance, est à même d'indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires**.

Les services de recrutement, soumis à l'inspection d'une autorité nationale, doivent **tenir un registre de l'ensemble des gens de mer recrutés** ou placés par leur intermédiaire. Ils doivent s'assurer qu'ils possèdent les qualifications requises pour occuper les postes proposés, que les contrats de travail proposés sont conformes à la législation, que les marins sont informés de leurs droits et obligations et qu'une copie de leur contrat leur a été remise (article 5).

Enfin, l'autorité nationale compétente doit être à même d'enquêter pour vérifier l'application de ses obligations. Toute plainte doit notamment faire l'objet d'un examen et d'une réponse (article 6).

B. LES MESURES LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES LIÉES À LA RATIFICATION DE LA CONVENTION N° 179

La ratification de la convention n° 179 de l'OIT sur le placement des gens de mer n'implique que peu de modifications d'ordre législatif ou réglementaire. En effet, **dans notre pays, les gens de mer relèvent du service public de placement** défini par l'article L.311-1 du code du travail, lequel est **assuré par l'Agence nationale pour l'emploi (ANPE)** relevant de la tutelle du ministère des affaires sociales, du travail et de la solidarité.

De ce fait, la plupart des obligations de la convention 179 sont déjà respectées. De plus, la France avait déjà ratifié l'ancienne convention n° 9 de l'OIT sur le placement des marins (1920) à laquelle la convention 179 se substitue.

Ces dispositions concerneront, en France, l'ensemble des gens de mer, pêche maritime comprise, ainsi que c'est déjà le cas actuellement. Les

partenaires sociaux maritimes sont régulièrement consultés sur les questions relatives à l'emploi au sein des sections pêche et commerce de la Commission nationale de l'emploi maritime, réunies chaque année par l'administration des gens de mer.

Le code du travail maritime ne comporte que peu de dispositions spécifiques au placement des marins. Celles-ci figurent dans un seul article, **l'article 6, dont la rédaction, déjà ancienne, sera actualisée** pour tenir compte de l'existence du service public de placement et préciser :

- les organismes habilités à participer, par voie d'agrément ou de conventionnement, aux actions de placement, dont l'ANPE détient le monopole ;
- les coûts et frais, directs et indirects, qui, en application de l'article 4.1 a) de la convention, ne peuvent être mis à la charge du marin à l'occasion des opérations de placement ou de recrutement. Le texte actuel du code du travail maritime mentionne l'interdiction d'une rémunération quelconque, alors que la convention emploie les termes d'« *honoraires ou autres frais destinés au recrutement ou à l'emploi des gens de mer* » qui ne doivent pas être imputés « *directement ou indirectement, en totalité ou en partie, à la charge de ceux-ci* ».

Une précision sera apportée à l'article 10-1 du code du travail maritime dont l'alinéa 1er sera complété par une seconde phrase relative à la remise du contrat d'engagement au marin, pour répondre précisément à l'alinéa d) de l'article 5 de la convention.

Le reste des dispositions de la convention 179 relève de mesures internes à l'ANPE. Il s'agit de s'assurer de la formation adaptée des personnels en charge du placement des gens de mer, des procédures de vérification des titres des gens de mer et d'apporter les précisions nécessaires aux conventions conclues avec les organismes de placement des gens de mer.

Certaines dispositions sont relatives au contrôle des dispositions des contrats d'engagement et à l'information des gens de mer. Celles-ci seront assurées par l'établissement de relations entre services chargés du placement des gens de mer et les nouveaux services d'inspection du travail maritime qui se mettent en place sur le littoral, en application notamment de la convention n° 178 de l'OIT.

En particulier, de façon à permettre aux gens de mer, **préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement, d'être informés de leurs droits et obligations en vertu de leur contrat de travail et de leur contrat d'engagement, la liste des adresses et permanences** de l'inspection du travail maritime sera tenue à leur disposition.

VII. ARTICLE 6 : LA CONVENTION N° 180, LA DURÉE DU TRAVAIL ET LES EFFECTIFS DES NAVIRES – 22 OCTOBRE 1996

A. LES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION N° 180

La convention n° 180 relative à la durée du travail des gens de mer et aux effectifs des navires a été adoptée lors de la 84^e session de la Conférence générale de l'OIT. Elle révisé les conventions sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs de 1936, 1946, 1949 et 1958.

Elle est **en vigueur depuis septembre 2002**, six mois après que les ratifications de cinq États, y compris trois dont les flottes marchandes atteignent chacune un tonnage brut égal ou supérieur à un million. Elle est aujourd'hui **ratifiée par 15 États**.

1. Le champ d'application

L'article 1^{er} de la convention précise qu'elle ne s'applique pas aux bateaux en bois de construction traditionnelle (boutes ou jonques).

L'expression « *durée du travail* » désigne « *le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire* ».

L'expression « *heure de repos* » désigne « *le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail, cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée* ».

2. Les règles en matière de droit du travail et de repos

La durée de travail sera soit fixée par le nombre maximum d'heures de travail, soit, *a contrario*, par le nombre minimum d'heures de repos dans une période donnée (article 3).

L'article 4 fixe la norme **de 8 heures par jour, avec un jour de repos par semaine auquel s'ajoute les jours fériés : semaine de 48 heures.**

Selon l'article 5, les heures de travail ou de repos doivent donc être établies comme suit :

- le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser 14h par 24h et 72 heures par semaine ;

- le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à 10h par 24h et 77h par semaine.

Les heures de repos ne doivent pas être scindées en plus de deux périodes dont l'une d'au moins 6h. L'intervalle entre deux périodes consécutives ne doit pas dépasser 14h.

Les périodes d'astreintes doivent être compensées.

L'organisation du travail à bord doit être affichée à un endroit facilement accessible. Il doit indiquer le programme du service à la mer et au port et le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos. Chaque marin doit recevoir un registre émarginé le concernant et il doit pouvoir consulter les dispositions légales.

Aucun marin âgé de moins de 18 ans ne doit travailler de nuit (9h consécutives au moins, y compris une période se situant entre minuit et cinq heures du matin), sauf période de formation effective (article 6).

Ces dispositions ne portent évidemment pas atteinte au droit du capitaine d'exiger d'un marin, lors de ces heures de repos, qu'il contribue à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord, de la cargaison, ou participe aux secours apportés à d'autres navires ou à des personnes en détresse en mer (article 7).

3. Les règles en matière d'effectif et les responsabilités de l'armateur, du capitaine et de l'État du pavillon

L'article 11 édicte le principe d'un équipage suffisant en nombre et en qualité. Cette obligation est soumise au contrôle de l'État du pavillon qui peut procéder à la révision de l'effectif du navire en cas d'infractions à la réglementation sur le temps de travail (article 10).

Aucune personne âgée de moins de 16 ans ne doit travailler à bord d'un navire (article 12).

Les États du pavillon s'engagent à faire appliquer la convention et à la transposer dans leur législation (article 14), à prévoir des sanctions, à mettre en place des services d'inspection et des procédures d'instruction des plaintes (article 15).

B. LES RÈGLES APPLICABLES EN FRANCE EN MATIÈRE DE TEMPS DE TRAVAIL DANS LA MARINE MARCHANDE ET L'IMPACT DE LA CONVENTION

Les règles applicables en France en matière de durée du travail des gens de mer sont fixées par les articles 24 à 26-2 du code du travail maritime et par les décrets pris pour leur application.

Il s'agit des décrets n° 83-793, pris pour l'application de l'article 25 du code du travail maritime, n° 3-794, pris pour l'application de l'article 24 du code du travail maritime et n° 83-795 du 6 septembre 1983, pris pour l'application de l'article 26-1 du code du travail maritime.

Le code du travail maritime, renvoie pour partie au code du travail ou adapte ses dispositions pour tenir compte des particularités de la navigation maritime.

1. La définition du temps de travail effectif

Cette définition est donnée par l'article 5 du décret n° 83-793 du 6 septembre 1983 et concerne les navires autres que de pêche maritime, soit la navigation de commerce : *« temps pendant lequel le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine, hors des locaux qui lui servent d'habitation à bord »*.

Le texte donne également, a contrario, la définition du temps de repos.

2. La durée quotidienne du travail

Celle-ci est fixée par l'article 24 du code du travail maritime qui renvoie à l'article L 212-1 du code du travail qui prévoit que **la durée quotidienne de travail effectif ne peut excéder 10 heures sauf dérogation** fixée par décret.

Le décret n° 83-793 fixe le principe d'une organisation du travail sur la **base de huit heures par jour** (article 5) mais prévoit des possibilités de dérogations à la durée maximale quotidienne de travail.

Actuellement, **la possibilité est ouverte d'aller jusqu'à douze heures de travail quotidien à bord des navires armés au cabotage et à la navigation côtière, des remorqueurs et chalands** qui ne sortent pas des ports et rades ou de la partie maritime des fleuves et rivières, des bâtiments et

engins employés aux **travaux maritimes** et des bâtiments munis d'un permis de circulation (Article 1^{er} du Décret 83-794).

Cette possibilité de dérogation va être portée à 14 heures pour toutes les activités de navigations autre que de pêche maritime, compte tenu des **modifications nécessitées par la transposition de la directive 1999/63/CE du 21 juin 1999**, soit à titre exceptionnel, sous l'autorité du capitaine (modification de l'article 1^{er} du décret n° 83-794), soit dans certaines situations, notamment dans les activités portuaires (modification de l'article 7 du décret n° 83-793).

Cependant ces possibilités ne sont ouvertes que sur le fondement d'un accord de branche ou d'une convention collective étendus, devant prévoir les mesures compensatoires adéquates.

Par ailleurs, en cas de travail organisé par cycles réguliers de six semaines maximum, la durée quotidienne du travail est décomptée en moyenne sur le cycle de travail.

Enfin, certaines **circonstances précises** permettent aussi le dépassement de la durée maximale quotidienne du travail. Elles concernent toutes les catégories de navigation maritime.

Il s'agit de l'article 3 du décret n° 83-793, pour les cas de **sauvetage, de brume, échouage, incendie, ou tout autre circonstance intéressant la sécurité du navire, pour débarquement d'un marin ne pouvant être remplacé** ou pour une exemption de service entraînant une insuffisance de personnel.

Cette liste sera complétée pour prendre en compte les opérations d'assistance aux autres navires ou aux personnes en détresse en mer.

Le dépassement est également possible, en application de l'article 4 du décret n° 83-793, à l'entrée et à la sortie des ports, fleuves et rivières, lorsque le personnel qui n'est pas de quart ou de veille est appelé à seconder la bordée en service pour l'appareillage

3. La notion d'astreinte

En application de l'article 24-2 du code du travail maritime, la période d'astreinte mentionnée à l'article L. 212-4 bis du même code a été rendue applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime dans des conditions fixées par décret. Ce décret, devra prendre en compte les résultats des consultations en cours des partenaires sociaux.

4. La durée hebdomadaire de travail

L'article 24 du code du travail maritime renvoie à l'article L.212-1 du code du travail. **La durée légale du travail effectif est donc fixée à 35 heures hebdomadaires.**

Notons que **la pêche maritime** bénéficie de la possibilité prévue par l'article 25-1 du code du travail maritime de fixer la durée du travail en **nombre de jours de mer.**

Le décret n° 83-793 a cette particularité qu'il est en premier lieu un texte d'organisation de la durée du travail à bord des navires ; il précise ensuite les limitations de la durée du travail hebdomadaire, en instaurant une **limitation de la durée du travail au cours de deux semaines consécutives à cent vingt-cinq heures ou cent cinquante heures sur les navires armés à deux bordées de navigation.**

Ce dispositif va être complété lors de la modification du décret par **l'introduction d'une limitation à la durée de travail sur sept jours de soixante-douze heures** pour être rendu conforme aux dispositions de la directive 1999/63/CE et de la convention n° 180 du BIT.

5. La durée maximale annuelle du travail

Les dispositions de l'article L.212-6 du code du travail en matière de contingent d'heures supplémentaires ne sont pas applicables dans le secteur maritime. Un autre contingent annuel de nature différente est prévu pour le travail maritime par l'article 26-1 alinéa 2 du code du travail maritime. Or, ce contingent détermine au seuil annuel de déclenchement de repos compensateur annuel.

L'article 6 du décret n° 83-793 pose le principe d'une **limitation de la durée annuelle du travail pour les navires autres que de pêche.** Ces limites peuvent être actuellement considérées comme **obsolètes, compte tenu de la nouvelle durée légale du travail de trente-cinq heures** et devraient pouvoir être revues prochainement après consultation en cour des partenaires sociaux.

Pour information elles sont encore de 2.240 heures dans l'année sur les navires armés au long cours, au pilotage et à la plaisance, les bateaux et engins employés aux travaux maritimes, enfin sur les navires de remorquage portuaire, quel que soit le type de navigation qu'ils pratiquent et de 2.500 heures sur les navires armés au cabotage et à la navigation côtière.

6. Les temps de repos

Le repos journalier se détermine essentiellement de l'application des diverses règles d'organisation du travail et de limitation de la durée quotidienne du travail. Toutefois, l'article 5 du décret n° 83-793 sera modifié de façon à prendre en compte les dispositions de la directive n° 99/63 en prévoyant de limiter à quatorze heures l'intervalle minimum entre deux repos et l'interdiction de scinder le repos en plus de deux périodes dont l'une de six heures consécutives minimum.

Repos hebdomadaire : en application de l'article 10 du décret n° 83-793, **le repos hebdomadaire, repos complet d'une journée par semaine, peut être pris de manière différée à terre.** Le code du travail maritime prévoit que ses modalités sont déterminées par voie de conventions collectives, ce qui est le cas pour la marine marchande et par un décret en Conseil d'État qui est à prendre.

7. Les congés

L'article 92-1 du code du travail maritime dispose que les marins embarqués pour servir à bord d'un navire ont droit à un congé payé à la charge de l'armateur, calculé à raison de trois jours par mois de service.

Pour tenir compte des dispositions de la directive n° 99/63, ainsi d'ailleurs que de la directive n° 2000-34 (pour la pêche maritime), une modification législative de l'article 92-1 sera prochainement proposée afin de préciser l'obligation de prendre les congés.

8. Le contrôle du temps de travail

Le code du travail maritime prévoyait déjà la tenue d'un tableau réglant l'organisation du travail à bord du navire et d'un registre des heures quotidiennes de travail et de repos des marins.

Afin d'assurer la transposition de la directive n° 99/63 ces documents seront conforme à un modèle défini par arrêté et conforme à celui annexé à la convention n° 180 de l'OIT.

Ces documents sont tenus à la disposition de l'inspecteur du travail maritime et, pour le tableau d'organisation du travail, visé régulièrement par ce dernier.

VIII. ARTICLE 7 : LA CONVENTION N° 185, LES PIÈCES D'IDENTITÉ DES GENS DE MER – 19 JUIN 2003

La convention n° 185 relative aux pièces d'identités des gens de mer (PIM) a été adoptée lors de la 91^e session de la Conférence générale de l'OIT, réunie en juin 2003. Elle a été adoptée pour moderniser et réviser la réglementation en la matière qui date de 1958, et pour prendre en compte les nouvelles nécessités de la lutte contre le terrorisme. Elle n'a encore été ratifiée par aucun État.

A. LES CONDITIONS DE DÉLIVRANCE ET L'UTILISATION DES PIM

Tout État partie **doit délivrer à chacun de ses ressortissants exerçant la profession de marin** et qui en fait la demande, une pièce d'identité des gens de mer. Cette délivrance est soumise aux **mêmes conditions que celles relatives à la délivrance de titres de voyage**. Il la **délivre également aux personnes bénéficiant du statut de résident permanent (article 2)**.

La PIM a pour but de **faciliter la descente à terre, le transit et le transfert des marins** (article 6).

Les marins n'étant pas tenus de posséder un visa pour être autorisés à descendre à terre, la PIM joue un rôle essentiel.

Pour le transit et le transfert, les marins doivent assortir la PIM d'un passeport. C'est le cas lorsqu'ils doivent embarquer à bord de leur navire ou être transférés à bord d'un autre, et passer en transit afin de rejoindre leur navire dans un autre pays ou d'y être rapatriés.

La PIM est normalement possédée en permanence par le marin sauf lorsqu'elle est sous la garde du capitaine du navire, avec l'accord écrit du marin (article 7).

B. LE CONTENU, LA FORME ET LES NORMES DE SÉCURITÉ

La teneur et la forme de la PIM sont **définies avec précision par l'annexe I de la convention** (article 3). **Comparable en tous points à un passeport**, elle doit être simple, résistante, **lisible en machine**, sûre et de faible coût de fabrication. Comme les passeports, elle doit **répondre aux normes de l'OACI** (document 9303). Notamment elle comprendra **un modèle biométrique correspondant à une empreinte digitale traduite sous forme de chiffres dans un code-barres** dans une norme internationale.

Elle est valable pour 10 ans maximum après un renouvellement au bout de cinq ans.

Chaque État partie tiendra à jour une base de données électronique nationale, dont le contenu est précisé par l'article 4 et l'annexe II. Un centre permanent devra être à même de répondre aux demandes en provenance des services de l'immigration ou des autres autorités compétentes. **Ces données seront disponibles immédiatement et en permanence à l'ensemble des membres soit électroniquement, soit par l'intermédiaire du centre permanent.**

Enfin, **la convention instaure un mécanisme de contrôle de la sécurité de la délivrance des PIM.** Ces procédures sont définies par l'annexe III. **Chaque État partie doit effectuer une évaluation indépendante, au moins tous les cinq ans,** du fonctionnement de son système de délivrance des pièces d'identité. Ces rapports sont transmis au Bureau international du travail qui les met à la disposition des autres États parties. **Le Conseil du BIT reçoit mission d'approuver la liste des États qui satisfont pleinement aux prescriptions minimales de sécurité (article 5).**

IX. ARTICLE 8 : LE PROTOCOLE RELATIF À LA CONVENTION DE 1976 SUR LA MARINE MARCHANDE – 22 OCTOBRE 1996

Le protocole relatif à la convention de 1976 édictant des normes minimales en matière de marine marchande a été adopté lors de la 84^e session de la Conférence générale de l'OIT.

Il est **entré en vigueur le 29 juin 2002**, un an après la ratification de cinq Etats, y compris trois dont les flottes marchandes atteignent chacune un tonnage brut égal ou supérieur à un million. Il est à présent **ratifié par 10 États**.

A. L'OBJECTIF DU PROTOCOLE

L'objectif du protocole est essentiellement **technique**. Il a pour but **d'étendre la liste des conventions figurant en annexe à la convention de 1976** et dont les normes doivent être respectées et mises en œuvre. Celle-ci sert notamment de **fondement aux contrôles de l'État du port** et lui permet de « *redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé* ».

Le protocole distingue deux listes. Une liste A dont la ratification est obligatoire :

- **C133 sur le logement des équipages de 1970**
- **et C180 sur la durée de travail et les effectifs de navires de 1996.**

La liste B rassemble les conventions que les États parties au protocole ne sont pas obligés d'accepter. Ils formulent alors des déclarations en ce sens. Il s'agit des **conventions :**

- **C108 sur les pièces d'identité des gens de mer de 1958,**
- **C135 sur les représentants des travailleurs de 1971,**
- **C164 sur la protection de la santé et des soins médicaux de 1987,**
- **C166 sur le rapatriement des marins de 1987.**

B. L'APPLICATION EN FRANCE

Il convient de noter que les mesures d'application en France des dispositions de la convention C.147 relèvent du contrôle des navires faisant

escale dans un port au titre du contrôle de l'État du port. Elles sont prévues par les dispositions de la division 150 annexée à l'arrêté du 23/11/87 relatif au contrôle de l'État du port.

Ces dispositions sont reprises progressivement, d'une part dans le cadre du **Mémoire d'entente de Paris** (Paris MOU), d'autre part par **l'Union européenne, sous forme d'une directive (95/21/CE)** du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires.

Elles traitent, notamment, des normes de sécurité de la navigation indissociables des qualification, durée du travail et effectif des équipages ainsi que des conditions d'emploi, de vie à bord et les mesures d'enquêtes faisant suite à un accident maritime grave. Une annexe prévoit en outre les conditions de logement, de représentation des travailleurs, de la protection de la santé et des soins médicaux ainsi que le rapatriement des marins.

Le Protocole de 1996 et la convention n° 180 ont été inclus récemment dans le projet de modification du règlement du mémorandum lors de la réunion du Comité du Paris MOU en mai 2002, ceci pour prise d'effet au 1^{er} juillet 2003, conformément aux règles du mémorandum.

CONCLUSION

Les évolutions du secteur maritime rendent nécessaire un relèvement des normes sociales minimales ainsi qu'un renforcement des contrôles de l'État du pavillon et de l'État du port, pour la France dans le cadre communautaire.

Les conventions internationales soumises à notre approbation ont toutes cet objectif et ne nécessiteront que des évolutions à la marge des normes françaises qui sont, dans la plupart des cas plus exigeantes.

Enfin la ratification de la France ne pourra qu'inciter à la fois ses partenaires de l'Union européenne à faire de même et plus largement l'ensemble des autres États afin de rendre effectives ces normes nouvelles.

C'est pourquoi, sous réserve des précédentes observations, **votre rapporteur vous propose d'adopter, sans modification, le présent projet de loi.**

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné le présent rapport lors de sa séance du 28 janvier 2004.

A la suite de l'exposé du rapporteur, M. André Dulait, président, a souhaité savoir si le Vietnam avait ratifié les différentes conventions et, avec M. Robert Del Picchia, s'est demandé de quelle pièce d'identité disposaient les marins des pays qui n'ont pas ratifié la convention de 2003.

M. André Rouvière s'est demandé si l'ensemble des pays de l'Union européenne avaient ratifié les présentes conventions et s'est interrogé sur leur impact réel dans l'hypothèse où les pays fournisseurs de main-d'œuvre ne les ratifiaient pas.

M. Louis Moinard s'est interrogé sur l'application des présentes conventions à la pêche commerciale.

M. André Boyer, rapporteur, a alors apporté les précisions suivantes :

- le Vietnam n'a pas ratifié les conventions ;
- les pays membres de l'Union européenne et les nouveaux adhérents n'ont pas tous adhéré à toutes les conventions de l'OIT concernant la marine marchande ;
- la réglementation des pièces d'identité des gens de mer dépend, pour l'instant, des conventions antérieures à celles de 2003, aucun Etat ne l'ayant encore ratifiée ;
- en droit international, ces conventions ne s'appliquent à un navire que si elles ont été ratifiées par l'Etat du pavillon ;
- la pêche commerciale peut entrer dans le champ d'application des conventions si les Etats le décident.

La commission a alors adopté le présent projet de loi.

PROJET DE LOI

(Texte déposé par le Gouvernement)

Article 1er

Est autorisée la ratification de la convention n° 163 de l'Organisation internationale du travail concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, adoptée à Genève le 8 octobre 1987, et dont le texte est annexé à la présente loi.⁷

Article 1^{er} bis (nouveau)

Est autorisée la ratification de la convention n° 164 de l'Organisation internationale du travail concernant la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer, adoptée à Genève le 8 octobre 1987, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 2

Est autorisée la ratification de la convention n° 166 de l'Organisation internationale du travail concernant le rapatriement des marins, adoptée à Genève le 9 octobre 1987, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 3

Est autorisée la ratification de la convention n° 178 de l'Organisation internationale du travail concernant l'inspection des conditions de travail et de la vie des gens de mer, adoptée à Genève le 22 octobre 1996, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 4

Est autorisée la ratification de la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail concernant le recrutement et le placement des gens de mer, adoptée à Genève le 22 octobre 1996, et dont le texte est annexé à la présente loi.

⁷ Voir le texte annexé au document Sénat n° 143 (2003-2004)

Article 5

Est autorisée la ratification de la convention n° 180 de l'Organisation internationale du travail concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, adoptée à Genève le 9 octobre 1987, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 5 bis (nouveau)

Est autorisée la ratification de la convention n° 185 de l'Organisation internationale du travail concernant les pièces d'identité des gens de mer (révisée), adoptée à Genève le 19 juin 2003, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 6

Est autorisée la ratification du protocole relatif à la convention n° 147 de l'Organisation internationale du travail concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, adopté à Genève le 22 octobre 1996, et dont le texte est annexé à la présente loi

**ANNEXE I -
ETUDE D'IMPACT –
CONVENTION N° 163⁸**

**Projet de loi autorisant la ratification de la Convention n° 163 de
l'Organisation internationale du Travail concernant le bien-être des gens
de mer, en mer et dans les ports**

**I - Etat de droit et situation de fait existants et leurs
insuffisances**

Le domaine maritime a longtemps été un territoire où la protection des droits des travailleurs était chose inconnue. L'Organisation internationale du Travail s'est attachée dans les années 1920-1930 à remédier à cette carence juridique.

Cependant, les conventions de cette époque ont vieilli et ne prennent pas en compte les conséquences néfastes de la mondialisation qui entraîne l'existence de deux mondes parallèles : d'une part des navires ultra-modernes, aux équipages peu nombreux, bien formés et correctement traités et de l'autre des navires vétustes, dont l'armateur est souvent dissimulé derrière des sociétés-écrans et dont l'équipage, recruté dans les pays en développement ou en transition, bénéficie rarement des conditions minimales de confort et de bien-être.

La Convention n° 163 s'efforce de remédier à cet état de choses en accordant aux marins le bénéfice de moyens et services de bien-être adéquats, indépendamment de leur race ou de leur religion, à bord comme dans les ports.

II - Bénéfices escomptés en matière :

** d'emploi*

L'amélioration des conditions de vie et d'accueil des marins dans les ports nationaux participe au renforcement de l'attractivité du métier et concourt au développement d'emplois de proximité liés au bien-être des gens de mer dans les ports.

⁸ Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.

** d'intérêt général*

En matière de bien-être des gens de mer dans les ports, la France remplit déjà ses obligations vis à vis de la population maritime, française ou étrangère présente dans ses ports, notamment en appliquant les prescriptions contenues dans la recommandation n° 48 de l'OIT du 24 octobre 1936 relative aux conditions de séjour des marins dans les ports.

La Convention permettra aux Gouvernements des pays industrialisés de plus aisément imposer aux entreprises qui affrètent des navires de se soucier du respect de la législation sociale par les armateurs. Elle devrait donc faciliter la lutte contre le "dumping social" et l'exploitation des marins des pays pauvres.

** financière*

Les structures facilitant les conditions de séjour des marins dans les ports français peuvent être regroupées en deux catégories principales.

D'une part, la France a créé, dès 1945, l'Association pour la gestion des institutions sociales maritimes (AGISM) investie d'une mission d'intérêt général. Cette association est dirigée par un conseil au sein duquel siègent des représentants des navigants, des groupements professionnels patronaux et des personnalités qualifiées. Elle gère huit maisons des gens de mer, situées dans les principaux ports, ainsi qu'un foyer. Afin d'accomplir sa mission d'accueil des marins l'AGISM reçoit de l'Etat, via l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM), une aide importante à travers la mise à disposition d'une grande partie du parc immobilier qu'elle exploite (5 maisons), une subvention de financement qui augmente de 70 % en 2001 pour être portée à 2,505 MF, une subvention d'équipement de 0,8 MF pour cette même année, une subvention de fonctionnement (1,5 MF en 2001), et une subvention en capital de 1,1 MF. L'Etat aide donc financièrement au fonctionnement de foyers d'accueil.

D'autre part, différents foyers d'accueil se sont progressivement mis en place dans d'autres ports français. Regroupés au sein de la fédération des associations d'accueil des marins, ils ont le statut d'association de droit privé, placée sous le régime de la loi du 1^{er} juillet 1901. Subventionnés notamment par les collectivités locales, les organisations professionnelles et les dons privés, ils ne reçoivent pas de contribution régulière de l'Etat, celui-ci assumant ses obligations en contribuant de manière importante au

fonctionnement de l'AGISM. Cependant, l'ENIM après avis de son Conseil Supérieur, participe au financement de projets particuliers présentés par ces foyers d'accueil.

L'adoption prochaine par la France de la Convention 163 peut donc conduire l'Etat français à redéfinir et à consolider les modalités de ses engagements touchant au bien-être des marins.

** de simplification des formalités administratives*

Les dispositions de la Convention n° 163 de l'OIT ne nécessitent pas la mise en œuvre de procédures administratives particulières pour son application. Seul le réexamen périodique de l'adaptation des moyens et services de bien-être prévu à l'article 5 demande un suivi administratif et peut faire l'objet de consultations tripartites dans le cadre de commissions d'hygiène et de prévention. Il n'en résulte cependant aucune formalité supplémentaire pour les marins bénéficiaires du dispositif.

** de complexité de l'ordonnancement juridique*

Sans objet, la législation française étant déjà conforme aux dispositions de la Convention.

**ANNEXE II -
ETUDE D'IMPACT –
CONVENTION N° 166⁹**

**Projet de loi autorisant la ratification de la Convention n° 166 de
l'Organisation internationale du Travail concernant le rapatriement
des marins (révisée)**

I - Etat de droit et situation de fait existants et leurs insuffisances

Dans la pratique, un marin est dit abandonné lorsqu'il n'a plus de lien avec l'armateur ou son représentant. Ceci se traduit soit par la cessation du versement de la rémunération, soit par l'absence d'instructions de la part de l'armateur, soit enfin par la perte de contact avec son représentant.

La multiplication récente des affaires d'abandon d'équipages sans ressources dans les ports français par des armateurs, dont le navire avait été jugé hors d'état de reprendre la mer par un contrôle de l'inspection maritime, illustre l'utilité de l'entrée en vigueur de la Convention n° 166. La Convention n° 23 de 1926 sur le rapatriement des marins ne correspondait plus aux réalités modernes et il convenait de donner aux Etats membres de nouvelles armes juridiques pour lutter contre les armateurs indécents.

II - Bénéfices escomptés en matière :

** d'emploi :*

La ratification de la Convention n° 166 constitue un signal fort pour le secteur maritime dans la mesure où elle manifeste la volonté de résorber les situations de marins abandonnés dans les ports nationaux. Elle renforce par là l'attractivité du métier, même si elle n'engendre pas d'effet direct sur le niveau de l'emploi des navigants français.

** d'intérêt général :*

⁹ Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.

La ratification de la Convention n° 166 présente un particulier intérêt lorsqu'il n'y a pas de retard dans le paiement des salaires et qu'il est possible de réduire sans délai un équipage d'exploitation à une équipe de garde.

L'intérêt de la France, comme du secteur maritime en général, serait de s'engager sur la voie d'une ratification coordonnée de cet instrument au sein de l'Union Européenne, afin qu'il soit ultérieurement intégré dans la Convention n° 147 de l'OIT (via l'annexe B du Protocole de 1996), autorisant ainsi son contrôle par l'Etat du port dans le cadre du Memorandum de Paris.

** financière :*

L'article 4 point 2 de la Convention prévoit que le rapatriement du marin est à la charge de son armateur.

Le rapatriement est actuellement organisé en liaison avec les autorités de l'Etat du pavillon, les autorités administratives françaises, les organisations représentant les marins et notamment la Fédération Internationale des Transports.

Si l'employeur n'assume pas son obligation de rapatriement, la situation du ressortissant français est examinée comme celle d'un ressortissant français en difficulté à l'étranger et peut donner lieu, sous certaines conditions, à un rapatriement pris en charge par les autorités consulaires françaises.

Le remboursement des frais avancés, s'il ne s'effectue pas de manière amiable, se fait par saisine de l'autorité juridictionnelle compétente.

La France ne recourt pas à des procédures de rapatriement forcé, d'expulsion ou de refoulement pour régler la situation des marins abandonnés.

Le régime obligatoire de sécurité sociale français, dans le cadre de son action sanitaire et sociale, vient en aide aux gens de mer affiliés à l'ENIM dès lors qu'ils rencontrent des difficultés dues à la maladie ou à un accident. Cette aide ne s'étend ni aux non affiliés, ni aux conséquences d'autres difficultés que la maladie ou l'accident. Il n'existe donc pas de fonds d'aide aux gens de mer.

** de simplification des formalités administratives :*

Conformément à l'article 6, tout marin en instance de rapatriement doit être en mesure d'obtenir son passeport et toute autre pièce d'identité. En conséquence, la France pourra faire pression sur l'Etat d'origine des marins, afin qu'il leur délivre d'urgence un nouveau passeport ou un laissez-passer dans le cas, fréquent, où l'armateur a saisi les passeports de l'équipage et a disparu.

** de complexité de l'ordonnement juridique :*

La législation française est déjà conforme aux dispositions de la Convention et il n'y aura donc pas de modification de l'ordre juridique interne.

En effet, la France a ratifié la Convention OIT n° 108 (décret du 16 janvier 1968). A ce titre, elle reconnaît les marins titulaires d'un livret professionnel correspondant aux prescriptions de cette convention comme possédant une véritable pièce d'identité, constituant un document international de transport. En application de cette convention, les marins étrangers titulaires d'un tel document sont autorisés, sans visa, à descendre à terre pendant la durée des escales et à transiter par le territoire français pour rejoindre leur port d'embarquement.

La durée de séjour de ces marins peut cependant être limitée dans le temps : elle est subordonnée, dans tous les cas, à la durée d'escale du navire et peut être précisée dans le cadre d'accords maritimes bilatéraux. Par ailleurs, et notamment dans la situation particulière d'abandon, certaines directions départementales du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins limitent leur liberté de circulation à la zone portuaire « stricto sensu ».

Les créances des marins résultant de leur contrat d'engagement maritime sont protégées par la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer. En application de cette loi (article 31), les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord sont des créances privilégiées de troisième rang.

La loi précise en outre (article 60) que la limitation de responsabilité de l'armateur n'est pas opposable aux créances des marins résultant du contrat d'engagement ainsi qu'aux créances de toute autre personne employée à bord du navire en vertu d'un contrat de travail.

Ces dispositions sont également applicables aux marins étrangers embarqués sur un navire battant pavillon français. Elles s'appliquent également aux marins embarqués sur les navires immatriculés sous registre des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) sous l'égide d'un contrat de travail de droit français, la loi du 3 janvier 1967 étant applicable à ce territoire.

La France n'applique pas de procédure de « rapatriement forcé » tant que les marins assurent la garde de leur navire. En principe, le rapatriement du marin abandonné ne s'effectue, au plus tôt, qu'après la prise de garantie des marins (saisie du navire et assignation devant les tribunaux).

L'assistance aux marins abandonnés pour la fourniture de nourriture et de vêtements est assurée :

- par les associations bénévoles et caritatives et notamment les associations d'accueil de marins ;
- par les services d'action sociale de la commune concernée ;
- par le service social des gens de mer (réseau d'assistantes sociales notamment) ;
- par les syndicats de marins.

Les services portuaires peuvent être conduits à fournir le navire en eau et électricité.

Les soins de santé de ces marins sont assurés par les associations humanitaires, ainsi que par les hôpitaux locaux, mais le service de santé des gens de mer peut être conduit à intervenir dans certaines situations.

Les marins, y compris étrangers, bénéficient de l'accès au système judiciaire. Ils peuvent, s'ils remplissent les conditions d'obtention, bénéficier d'une assistance juridictionnelle. Ils sont souvent aidés dans leur démarche, par les syndicats représentant les marins et leur réseau d'avocats.

Les marins bénéficient dans certaines situations particulièrement difficiles de l'action sociale communale. Ils peuvent, pour de courtes durées, être hébergés dans des foyers de marins, le problème étant la prise en charge financière de ce type de séjour.

En application des articles 87 à 90 du code du travail maritime, l'armateur a l'obligation légale de veiller au rapatriement du marin. Le marin a ainsi le droit d'être reconduit jusqu'à son port d'embarquement. Si le marin a été embarqué dans un département ou un territoire d'outre mer, le rapatriement est assuré jusqu'au port d'embarquement, à moins qu'il n'ait été stipulé qu'il serait ramené en France métropolitaine.

En cas de non prise en charge du rapatriement par l'armateur, il appartient au marin de saisir l'autorité maritime d'une demande de conciliation et en cas d'échec de saisir le tribunal d'instance compétent et faire valoir le manquement de l'armateur aux articles 87 à 90 du code du travail maritime.

Ces dispositions s'appliquent aux marins étrangers embarqués sur les navires battant pavillon français. En effet :

- d'une part, l'article 119 alinéa 2 du code du travail maritime dispose que l'armateur sera considéré comme ayant satisfait à l'obligation de rapatriement lorsque les marins étrangers sont ramenés à leur port d'embarquement.

- d'autre part, la Convention n° 23 de l'OIT ratifiée par la France, prévoit que l'autorité publique du pays dans lequel le navire est immatriculé est tenue de veiller au rapatriement de tous les marins sans distinction de nationalité, conformément à la législation de l'Etat du pavillon.

Sont à la charge de l'armateur le transport, le logement et la nourriture ; en cas de nécessité, à la suite d'un évènement de mer, par exemple, le capitaine doit faire l'avance des frais indispensables. En cas de difficultés sérieuses, les autorités consulaires peuvent également intervenir pour veiller au rapatriement du marin, ressortissant français, dans les meilleures conditions.

Il n'existe pas de dispositions législatives ou réglementaires assurant la prise en charge par l'Etat du port du rapatriement des marins de l'Etat du pavillon. La France a néanmoins conclu avec un certain nombre d'Etat des accords maritimes bilatéraux où figurent des clauses relatives notamment à l'assistance et au rapatriement des marins. Selon le principe de la primauté de ces accords sur la législation interne l'assistance et le rapatriement des marins ressortissants de ces états s'effectuent conformément aux dispositions de ces accords.

Enfin, dans certains cas limités d'une exceptionnelle gravité, la France a, en tant qu'Etat du port, pris en charge le rapatriement de marins étrangers à la place de l'armateur et de l'Etat du pavillon.

**ANNEXE III -
ETUDE D'IMPACT –
CONVENTION N° 178¹⁰**

**Projet de loi autorisant la ratification de la Convention n° 178 de
l'Organisation internationale du Travail concernant l'inspection des
conditions de travail et de vie des gens de mer**

I - Etat de droit et situation de fait existants et leurs insuffisances

La Convention n° 178 établit les règles minima de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, et remplace la recommandation sur l'inspection du travail des gens de mer de 1926.

Cette dernière était devenue obsolète et il convenait d'intégrer dans un nouveau texte les changements techniques intervenus dans le secteur maritime, ainsi que l'évolution juridique entraînée par l'entrée en vigueur le 16 novembre 1994 de la Convention sur le droit de la mer de 1982.

Pour la France, l'adoption par l'OIT de cette convention est intervenue alors que les structures et l'organisation des services d'inspection du travail maritime venaient d'être profondément remaniées par la loi du 26 février 1996.

II - Bénéfices escomptés en matière :

** d'emploi :*

Un des axes forts de la politique actuelle de l'inspection du travail sera la mise en œuvre du dispositif de réduction du temps de travail et le contrôle des effectifs à bord des navires. Outre son intérêt immédiat pour le régime de travail des marins, cette mission des services d'inspection aura un impact positif et mesurable sur l'emploi, la réduction du temps de travail des marins ayant un effet mécanique sur le coefficient d'emploi par poste embarqué. La ratification de la Convention 178 renforce de la légitimité des missions des services d'inspection du travail maritime.

** d'intérêt général :*

¹⁰ Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.

La ratification de la Convention n° 178 répond en partie à un besoin de renforcement du contrôle des conditions sociales d'exploitation des navires ainsi qu'au souhait de la profession. Dans la mesure où les conditions sociales sont parties prenantes de la sécurité maritime, la constitution des services d'inspection du travail maritime doit par ailleurs permettre de disposer de personnels aptes à conduire des procédures à l'encontre de navires battant pavillon d'Etats tiers faisant escale dans les ports nationaux, en application des dispositions de la directive 1999/95 CE et des mesures de contrôle mises en œuvre dans le cadre du Memorandum de Paris.

** financière :*

Néant, dans la mesure où les emplois budgétaires et les moyens de fonctionnement nécessaires à l'installation des services d'inspection ont déjà été prévus dans le cadre de l'application du décret du 7 juin 1999 et validés par le Comité interministériel de la mer.

** de simplification des formalités administratives :*

Néant.

** de complexité de l'ordonnancement juridique :*

Le décret du 7 juin 1999 a pour objet de répartir entre les agents des affaires maritimes les compétences attribuées respectivement en droit commun au contrôleur du travail, à l'inspecteur du travail, au directeur départemental et au directeur régional du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle du ministère du Travail.

Ce texte est pris en application de la loi du 26 février 1996, qui rénove profondément l'inspection du travail maritime. Il maintient au sein des services des affaires maritimes les missions de contrôle de la réglementation du travail, de conseil et d'information dans les domaines du travail maritime. L'exigence d'efficacité du service public trouve en effet sa solution dans l'approche globale des problèmes sociaux du secteur maritime, en s'ancrant dans la tradition maritime très appréciée du « guichet unique ».

Il était toutefois nécessaire de clarifier le rôle joué par les différents niveaux intervenant au sein de ces services, à l'instar de ce qui se fait pour les salariés terrestres, et dans le respect des règles déontologiques de l'inspection du travail. Chargée à l'origine, dans le domaine social, de l'inscription maritime et du contrôle de l'application des lois sur le contrat

d'engagement maritime, la santé et la sécurité en mer, l'autorité maritime a connu une extension considérable, mais hétéroclite, de ses attributions comme de ses modes d'intervention. La volonté du législateur a donc été de reconnaître au sein des affaires maritimes le caractère généraliste de la mission de l'inspection du travail française, chargée d'intervenir dans les différents domaines du droit du travail maritime. Pour cela, il donne à l'administration des affaires maritimes un outil essentiel d'observation et d'intervention dans les domaines du droit du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle.

**ANNEXE IV -
ETUDE D'IMPACT –
CONVENTION N° 179¹¹**

**Projet de loi autorisant la ratification de la Convention n° 179 de
l'Organisation internationale du Travail concernant le recrutement
et le placement des gens de mer**

I - Etat de droit et situation de fait existants et leurs insuffisances

La Convention n° 179 fixe les normes encadrant le fonctionnement des sociétés spécialisées assurant les services de recrutement et de placement des gens de mer.

Elle devrait permettre de moraliser et d'encadrer le recours aux prestataires de main-d'œuvre maritime, afin de faire respecter un certain nombre de règles minima : garanties de formation, de qualification, de rémunération, de solvabilité, de couverture sociale et de rapatriement des marins. La ratification de cette convention emporte révision de la Convention n° 9 sur le placement des marins de 1920.

II - Bénéfices escomptés en matière :

** d'emploi :*

La Convention a pour objectif de clarifier l'organisation du recrutement et du placement des gens de mer. Cette avancée du droit ne doit pas influencer le volume des emplois pourvus, qui répond à une demande des armateurs de niveau constant.

** d'intérêt général :*

Les sociétés de prestation de main-d'œuvre constituent le point d'entrée dans un système international où les conditions sociales d'exploitation des navires sont mieux encadrées. Les sociétés de placement constituent par ailleurs un démembrement de la fonction d'armateur, contribuant ainsi à l'opacité de la chaîne du transport maritime et à la dilution des responsabilités, ce qui n'est pas sans incidences potentielles sur la sécurité des transports maritimes.

¹¹ Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.

** financière :*

Néant.

** de simplification des formalités administratives :*

La Convention permettra de faciliter le contrôle des services de recrutement et de placement privés, qui doivent être agréés par l'Etat signataire. Ces services doivent en retour tenir un registre de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire. Ce registre est tenu à la disposition des services chargés de l'inspection du travail maritime.

** de complexité de l'ordonnancement juridique :*

Néant.

**ANNEXE V -
ETUDE D'IMPACT –
CONVENTION N° 180¹²**

**Projet de loi autorisant la ratification de la Convention n° 180 de
l'Organisation internationale du Travail concernant la durée du
travail des gens de mer et les effectifs des navires**

I - Etat de droit et situation de fait existants et leurs insuffisances

La Convention n° 180 établit les règles applicables en matière de temps de travail des marins, précise les limites des durées quotidienne et hebdomadaire de travail ainsi que le nombre minimal d'heures de repos. Obtenue principalement à l'initiative de la France, cette convention prévoit l'obligation de tenir à bord un registre normalisé des heures de travail et un tableau normalisé de l'organisation du travail. La ratification de cette convention induit la révision de la Convention n° 109 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs de 1958 (révisée 1996).

II - Bénéfices escomptés en matière :

** d'emploi :*

La limitation de la durée du travail à bord est un facteur déterminant du coefficient d'emploi par poste embarqué. L'encadrement du régime de travail et de repos des gens de mer tel que prévu par les dispositions de la Convention n° 180 de l'OIT est donc de nature à favoriser la demande de main-d'œuvre maritime à tous niveaux de responsabilité et dans tous les secteurs de la navigation maritime commerciale. Cet apport intervient de façon concomitante avec le dispositif de réduction du temps de travail, applicable au secteur et subordonné à un objectif analogue.

** d'intérêt général :*

La détermination d'un effectif embarqué suffisant en nombre et qualité présente un intérêt évident tant pour le régime de travail des marins que pour la sécurité de l'expédition maritime, dont la disponibilité, la qualification et l'aptitude à la veille de l'équipage et des officiers sont un facteur important.

¹² Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.

** financière :*

Néant.

** de simplification des formalités administratives :*

L'article 5.7 de la Convention prévoit qu'un tableau affiché dans un endroit facilement accessible précise l'organisation du travail à bord et indique pour chaque fonction au moins, le programme du service à la mer et au port, ainsi que, le nombre maxima d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation, la réglementation ou les conventions collectives en vigueur dans l'Etat du pavillon. Ce document présente une importance et un intérêt particuliers pour l'action de services chargés de l'inspection du travail maritime. Des modèles de tableaux ont été proposés à cette même fin en annexe à la directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999, dont la transposition en droit interne doit être assurée pour le 30 juin 2002. Des documents analogues existent d'ores et déjà à bord des navires battant pavillon français.

** de complexité de l'ordonnancement juridique :*

L'article 5 prévoit les limites des heures de travail et de repos.

Les dispositions de droit interne (articles 24, 24-1, 25, 28 et 29 du code du travail maritime ; article 1er du décret n° 83-794 du 6 septembre 1983 pris pour l'application de l'article 24 du code du travail maritime) permettent de respecter globalement ces critères, excepté en ce qui concerne les points ci-après.

En effet, les dispositions combinées des articles 7 et 8 du décret n° 83-793 du 6 septembre 1983 prévoient que les durées quotidiennes de travail (12 heures pour les navires armés à la navigation côtière ou au cabotage, les remorqueurs et les navires effectuant des travaux maritimes ; 10 heures pour la navigation au long cours en principe) peuvent être dépassées :

- dans toutes les circonstances intéressant le sauvetage, la sécurité du navire ;
- en cas de débarquement d'un marin ne pouvant être remplacé immédiatement ;

- en cas d'exemption de service de certains marins engendrant une insuffisance de personnel ;
- lors de l'entrée ou de la sortie des ports.

Bien que les durées maximales quotidiennes de travail effectif puissent être dépassées conformément à une convention ou un accord collectif dans un nombre limité de cas, cela ne peut avoir pour effet, sauf cas de force majeure intéressant la sécurité du navire, de porter la durée du travail au cours de deux semaines consécutives à plus de 125 heures à bord des navires armés à 3 bordées, ou 150 heures en cas d'armement à 2 bordées. Cette dernière disposition (article 8 du décret n° 83-793 du 6 septembre 1983) pose problème au regard de la clause 5-a)-ii) susvisée et doit donc être modifiée en conséquence. Il n'existe par ailleurs pas de durée maximum de travail journalière au long cours pour les personnels placés en dehors du quart. Cette lacune de la réglementation doit également être modifiée.

**ANNEXE VI -
ETUDE D'IMPACT –
CONVENTION N° 147¹³**

**Projet de loi autorisant la ratification du Protocole à la
Convention n° 147 de l'Organisation internationale du Travail sur les
normes minima en matière de marine marchande**

I - Etat de droit et situation de fait existants et leurs insuffisances

Le Protocole à la Convention n° 147 rappelle les dispositions des conventions de l'Organisation Maritime Internationale en matière de formation et de sécurité. Il prévoit que sa ratification comporte l'adhésion aux conventions n° 133 et 180 de l'OIT, ainsi que le cas échéant aux conventions n° 108, 135, 164 et 166.

La ratification de ces deux instruments s'inscrit dans un contexte communautaire même si elle demeure de la compétence propre des Etats membres. En effet, la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer (conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne) reflète les dispositions des conventions de l'OIT en matière de durée du travail.

Surtout, la directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté comporte un lien logique avec la Convention OIT n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, ainsi qu'avec le Protocole à la Convention n° 147 sur les normes minima dans la marine marchande. Elle vise en effet à permettre le contrôle du respect des normes de durée du travail de l'OIT à bord de tout navire faisant escale dans un port communautaire, quel que soit son pavillon.

¹³ Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.

L'article 8 de cette directive particulière prévoit que les Etats membres assurent une coopération entre leurs services d'inspection dans des conditions compatibles avec celles prévues à l'article 14 de la directive 95/21/CE du 19 juin 1995 (contrôle par l'Etat du port en matière de sécurité). Cette disposition ne nécessite pas de travail de transposition particulier dans le mesure où le droit interne est déjà conforme à la directive 95/21.

La Commission a donc adressé aux Etats membres de l'Union européenne une recommandation en date du 18 novembre 1998 leur demandant expressément d'engager les procédures de ratification de la Convention OIT n° 180 et du Protocole à la Convention n° 147.

II - Bénéfices escomptés en matière :

** d'emploi :*

La ratification coordonnée au sein de l'Union européenne du Protocole à la Convention n° 147 de l'OIT manifeste le besoin de relever les normes sociales internationales en matière d'emploi maritime. Cette tendance concourt au maintien du niveau de l'emploi communautaire, en général, et français, en particulier.

** d'intérêt général :*

Les Conventions annexées au Protocole de 1996 (Parties A et B) sont d'ores et déjà ratifiées par la France ou doivent l'être à l'occasion du présent projet de loi de ratification. L'adhésion au Protocole atteste l'avance relative dont bénéficie la France en matière de règles sociales maritimes.

** financière :*

Néant.

** de simplification des formalités administratives :*

Néant.

** de complexité de l'ordonnement juridique :*

En application des dispositions de la convention STCW de l'Organisation maritime internationale, les inspecteurs de la sécurité des navires sont actuellement habilités à contrôler le respect des normes

sociales minima contenues dans les Conventions 147 et 180 de l'OIT. La ratification proposée doit être l'occasion de préciser par voie réglementaire l'habilitation des inspecteurs du travail maritime, instituée par le décret du 7 juin 1999, à procéder à ce type de contrôle. De la même manière, les conditions de mise en oeuvre des procédures de rapport aux gouvernements et à l'OIT devront être précisées.

**ANNEXE VII -
PAYS AYANT RATIFIÉ LA CONVENTION N° 163**

Pays	Date de ratification
Brésil	04.03.1997
Danemark	16.09.1993
Espagne	03.10.1989
Finlande	30.06.1992
Hongrie	14.03.1989
Mexique	05.10.1990
Norvège	26.11.1993
République tchèque	01.01.1993
Roumanie	11.03.2002
Slovaquie	01.01.1993
Suède	21.02.1990
Suisse	15.11.1989

Source OIT

**ANNEXE VIII -
PAYS AYANT RATIFIÉ LA CONVENTION N° 164**

Pays	Date de ratification
Allemagne	17.10.1994
Brésil	04.03.1997
Espagne	03.07.1990
Finlande	17.01.1995
Hongrie	14.03.1989
Italie	07.11.2002
Mexique	05.10.1990
Norvège	11.06.1999
République tchèque	01.01.1993
Slovaquie	01.01.1993
Suède	21.02.1990

Source OIT

**ANNEXE IX -
PAYS AYANT RATIFIÉ LA CONVENTION N° 166**

Pays	Date de ratification
Australie	29.08.1995
Brésil	04.03.1997
Bulgarie	30.07.2003
Espagne	03.07.1990
Guyana	10.06.1996
Hongrie	14.03.1989
Luxembourg	15.02.1991
Mexique	05.10.1990
Roumanie	11.10.2000

Source OIT

**ANNEXE X -
PAYS AYANT RATIFIÉ LA CONVENTION N° 178**

Pays	Date de ratification
Albanie	24.07.2002
Finlande	24.02.1999
Irlande	22.04.1999
Maroc	01.12.2000
Norvège	11.06.1999
Pologne	09.08.2002
Royaume-Uni	02.07.2003
Suède	15.12.2000

Source OIT

**ANNEXE XI -
PAYS AYANT RATIFIÉ LA CONVENTION N° 179**

Pays	Date de ratification
Bulgarie	12.06.2003
Fédération de Russie	27.08.2001
Finlande	25.05.1999
Irlande	22.04.1999
Maroc	01.12.2000
Norvège	11.06.1999
Philippines	13.03.1998

Source OIT

**ANNEXE XII -
PAYS AYANT RATIFIÉ LA CONVENTION N° 180**

Pays	Date de ratification
Belgique	10.06.2003
Bulgarie	24.02.2003
Danemark	10.07.2003
Espagne	07.01.2004
Finlande	04.07.2002
Grèce	14.05.2002
Irlande	22.04.1999
Malte	19.09.2002
Maroc	01.12.2000
Norvège	22.10.2003
Pays-Bas	16.06.2003
Roumanie	11.10.2000
Royaume-Uni	20.12.2001
Saint-Vincent et les Grenadines	08.02.2002
Suède	15.12.2000

Source OIT

**ANNEXE XIII -
PAYS AYANT RATIFIÉ LE PROTOCOLE À LA CONVENTION
N° 147**

Pays	Date de ratification
Belgique	10.06.2003
Danemark	10.07.2003
Finlande	04.07.2002
Grèce	14.05.2002
Irlande	22.04.1999
Malte	10.01.2002
Pays-Bas	16.06.2003
Roumanie	15.05.2001
Royaume-Uni	29.06.2001
Suède	15.12.2000

Source OIT

**ANNEXE XIV -
LISTE DES CONVENTIONS PORTANT SUR LES GENS DE
MER N'AYANT PAS ÉTÉ RATIFIÉES PAR LA FRANCE**

- C57 Convention sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936
- C76 Convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946
- C93 Convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949
- C165 Convention sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987

**ANNEXE XV –
CONVENTIONS PORTANT SUR LES GENS DE MER AYANT ÉTÉ
RATIFIÉES PAR LA FRANCE**

- C9 Convention sur le placement des marins, 1920
- C16 Convention sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921
- C22 Convention sur le contrat d'engagement des marins, 1926
- C23 Convention sur le rapatriement des marins, 1926
- C54 Convention des congés payés des marins, 1936
- C55 Convention sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936
- C56 Convention sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936
- C58 Convention (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936
- C68 Convention sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946
- C69 Convention sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946
- C70 Convention sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946
- C71 Convention sur les pensions des gens de mer, 1946
- C73 Convention sur l'examen médical des gens de mer, 1946
- C74 Convention sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946
- C75 Convention sur le logement des équipages, 1946
- C91 Convention des congés payés des marins (révisée), 1949
- C92 Convention sur le logement des équipages (révisée), 1949
- C108 Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958
- C109 Convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958
- C112 Convention sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959
- C113 Convention sur l'examen médical des pêcheurs, 1959
- C114 Convention sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959
- C125 Convention sur les brevets de capacité des pêcheurs, 1966
- C126 Convention sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966
- C133 Convention sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970
- C134 Convention sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970

C145 Convention sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976

C146 Convention sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976

C147 Convention sur la marine marchande (normes minima), 1976

Source OIT