



La certification sociale des navires : responsabilités de l'État du pavillon et de l'État du port.

Exposé de la problématique

L'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime le 20 août 2013 et plus récemment, le 16 novembre 2017 de la Convention n°188 sur le travail dans le secteur de la pêche, ont introduit de nouvelles responsabilités pour les États du pavillon qui les ont ratifiés : transposition et adaptation du droit national, mise en œuvre d'un système d'inspection et de certification sociale. Le mécanisme de contrôle par l'État du port prévu par ces conventions impose également aux États membres, le contrôle des normes sociales à bord des navires étrangers. Quel est l'exemple de sa mise en œuvre par la France, de la transposition de ces textes dans le corpus juridique communautaire et national à la mise en œuvre des visites de certification et de contrôle ?

Résumé

Un lien très fort existe entre mondialisation et transport maritime qui absorbe près de 90 % des échanges mondiaux de marchandise. Ainsi plus de 1,5 millions de marins de commerce sillonnent les mers et océans du monde. A cela s'ajoutent environ 38 millions de marins pêcheurs œuvrant sur près de 4 millions de navires. Dans ce contexte mondialisé et ultra-concurrentiel, l'Organisation Internationale du Travail (OIT) a mené dès 2001 des travaux visant à établir une véritable charte des gens de mer, garante de l'application de normes sociales minimales pour les marins. La Convention du travail maritime de 2006 a créé le premier système mondial de certification des conditions de travail en introduisant une procédure de certification sociale des navires de commerce et de contrôle par l'État du port qui répond à l'objectif de s'assurer du maintien des normes certifiées initialement et de lutter efficacement contre la persistance de navires sous normes.

Le secteur de la pêche dispose également avec l'entrée en vigueur le 16 novembre 2017 de la Convention n°188 d'un ensemble complet de normes couvrant les différents domaines du droit social. Poursuivant une logique identique à la Convention du travail maritime, ce texte prévoit un processus de certification des navires de pêche plus de 24 m et de façon totalement innovante la possibilité de contrôler les navires de pêche qui font escale dans un port d'un pays dont ils ne battent pas le pavillon, en appliquant le principe dit du « *traitement pas plus favorable* ».

Abstract

Social certification of ships: responsibilities of the flag State and the port State.

A very close link exists between globalization and shipping, which account for nearly 90 % of world

Mots clefs : Organisation internationale du travail – Convention du travail maritime 2006 – Convention 188 – Certification sociale – État du pavillon et du port



merchandise trade. In this highly competitive context, the International Labor Organization (ILO) has been working since 2001 to put in place a real charter for seafarers, guaranteeing the application of minimum social standards. The Maritime Labor Convention of 2006 introduced the principle of the social certification of commercial vessels and port State control, which aims to ensure that initial certification standards and are maintained and to effectively combat the persistence of substandard ships. The fishing sector now has, with the entry into force of Convention No. 188, a comprehensive set of standards covering the different areas of social law. Following a logic identical to that of the Maritime Labor Convention, this text provides for a process for the certification of fishing vessels over 24 m in length and, in a totally new way, the possibility of controlling fishing vessels calling port of a nonmember country by applying the principle of « *no more favorable treatment* ».