

La fusion des services de l'inspection du travail Quelle place pour l'inspection du travail en milieu maritime ? Un enjeu national et international

Florian THOMAS

Master 1 de Droit Maritime et Océanique
Université de Nantes

Introduction

En France, la conception généraliste de l'inspection du travail n'a jamais été un absolu puisque se côtoyaient quatre inspections chacune rattachée à son ministère de tutelle¹. Parmi celles-ci, l'inspection du travail maritime (ITM) a été créée en 1996². Son organisation ainsi que sa relative clarification sont intervenues en 1999³. L'ITM, autonomisée au sein des affaires maritimes, répondait à la limite de la conception généraliste de l'inspection du travail à savoir la technicité d'une matière, la matière maritime. Elle reposait de fait sur une dualité mettant en scène, aux côtés de l'ITM, l'inspecteur de centre de sécurité des navires et de préventions des risques professionnels maritimes (ISNPRPM). Les deux inspections ayant compétence en matière de prévention des risques professionnels, la frontière était poreuse et peu claire dans l'exercice de leurs compétences respectives. Pourtant leurs activités concouraient d'ambitions communes qui se pénétraient l'une l'autre, le bien-être des marins et la sécurité du navire⁴. La coopération entre les deux s'imposait donc⁵.

Une coopération nationale tout d'abord, rendue nécessaire par l'évolution de la situation du secteur maritime qui peut être symbolisée par deux phénomènes: la diminution importante du nombre de navire et de navigants⁶ d'une part, le vieillissement de la flotte d'autre part. Le nombre de navires de pêche a chuté entre 1990 et 2000 de 8734 à 5815⁷ tandis que le nombre de navigants de la marine marchande entre 2005 et 2008 a baissé de 8,1%, passant de 6847 à 6291 pour les navires immatriculés en France métropolitaine. Le vieillissement de la flotte française est un autre sujet préoccupant. La moyenne d'âge des navires, principalement de pêche, a bondi de 15,4 ans en 1991 à 24 ans en 2008, soit un âge moyen supérieur de 6 mois par an. Dans une situation économique difficile les pêcheurs

¹ Les inspections, généraliste, du travail agricole, des transports et du travail maritime.

² Loi « transports » n° 96-151 du 26 février 1996.

³ Décret n° 99-488 du 7 juin 1999.

⁴ Christodoulou-Varotsi. I., « Les défis du bien être des marins dans le nouveau contexte de la convention du travail maritime consolidée de l'OIT », contribution au « Fourth colloquium on maritime Law Research » Nantes, le 29-30 septembre 2006, *Annuaire de Droit Maritime et Océanique* ADMO T. XXV, 2007, pp. 141-156.

⁵ Chaumette P. « De l'évolution du droit social des gens de mer. Les marins sont-ils des salariés comme les autres ? Spécificités, banalisation et imbrication des sources ». ADMO T. XXVII, 2009, pp. 471-499.

⁶ Sauf navigants sous pavillon RIF passés de 2043 en 2005 à 2844 en 2008, et officiers de la marine marchande. Grövel A. *Emploi dans la marine marchande au 31 décembre 2008, situation de l'emploi, évolution et perspective*, rapport n°1, février 2010.

⁷ Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture. Département des systèmes d'information des affaires maritimes. Ces chiffres correspondent au total des navires hors culture marine et culture marine petite pêche.

privilégient le rapiècement et le « ré-armement » d'anciens navires en équipements plus modernes, à leur remplacement. Conséquence, les navires s'alourdissent, augmentant d'autant le risque d'accidents professionnels corollaire de l'évolution du nombre de navigants, la dangerosité en étant une des causes.

Une coopération à l'international ensuite. La logique du pavillonnement a exacerbé la concurrence entre pavillons, faisant le jeu d'une course vers le bas en termes de sécurité des navires mais aussi de conditions de vie et de travail des marins. Les contrôles par l'Etat du port se sont développés afin que la concurrence internationale n'ait pas pour conséquence un affaiblissement des normes sociales et techniques à un point tel que ces dernières aboutissent à des catastrophes humanitaires et écologiques. Comme le souligne le professeur Chaumette, « le travail maritime est sorti des cadres nationaux [...] pour s'insérer [...] dans le lacis des marchés nationaux mis en concurrence, par la libre immatriculation des navires, fruit inattendu de la décolonisation [...]. Le marché international du travail maritime [qui est] une activité mondialisée dans des marchés d'archipels, est à la recherche d'une nouvelle police »⁸. Une police avant tout technique⁹ qui s'est « socialisée » sous l'action de l'OIT. Plusieurs conventions virent le jour, consacrées par la Convention du Travail Maritime (CTM) adoptée le 23 février 2006 bientôt applicable¹⁰ et qui semblait renforcer¹¹ le mouvement attribuant à l'ITM une compétence en matière de Port state control¹².

Qu'en est-il après la fusion des services de l'inspection du travail par deux décrets en date du 31 décembre 2008¹³? Deux problématiques apparaissent, la première étant relative à la place de l'IT dans le milieu maritime national, et la seconde à l'intégration de l'IT dans le Port state control.

La fusion institue au plan national un nouveau dualisme dont une partie est désormais indépendante des affaires maritime, qui complique l'ancrage de l'IT jusqu'à rendre son avenir incertain dans certaines régions (I). A l'international la réforme semble engager un revirement par l'éloignement de l'inspection du travail du Port state control, soulevant nombre de difficultés (II).

Ce qui surgit en filigrane c'est l'autonomie du droit maritime ou sa spécificité qui semble s'effriter. C'est aussi la reconnaissance de la longueur du chemin qui reste à accomplir pour offrir des conditions de travail décentes à tous les marins.

⁸ Chaumette P., préface à l'ouvrage d'Alexandre Charbonneau, *Marché international du travail maritime, un cadre juridique en formation*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009, p. 11.

⁹ Convention SOLAS, relayé par le MoU Paris du 26 janvier 1982 et des différentes directives communautaires qui l'accompagnent la dernière en date étant la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en date du 23 avril 2009 et relative au contrôle par l'Etat du port.

¹⁰ Ratifiée par le Libéria, les Iles Marshall, les Bahamas, la Norvège, et plus récemment la confédération Helvétique, premier Etat sans frontière maritime mais avec des intérêts maritimes à le faire. La première condition est donc remplie, à savoir plus de 33% de la jauge brute de la marine marchande mondiale (48% actuellement). Reste la ratification par 30 Etats. Une résolution du Parlement européen incitant les Etats membres à la ratifier sans délai ayant été actée, son adoption ne devrait plus tarder.

¹¹ Charbonneau A., *Op. cit.* p. 281 et s. ; Chaumette P. *Op. cit.*, p. 481 ; Kapp T., Ramackers P., Terrier J-P., *Le système d'inspection du travail en France, missions, statuts, moyens et fonctionnements*, éd. Liaisons, 2009, p. 47.

¹² Guillou M., *Promouvoir un véritable contrôle « social » à bord de tous les navires, un enjeu pour les nouveaux inspecteurs du travail maritime*, Mémoire pour le DEA de droit maritime et océanique, Chaumette P. (dir.), Université de Nantes, 2002 ; ainsi que la synthèse de ce mémoire : Guillou M., « De l'inspection du travail maritime en France : une compétence limitée mais internationale », *Droit social*, 2003, p. 169 et s.

¹³ Décret n° 2008-1503 et 2008-1510 en date du 31 décembre 2008.

I. La nouvelle dualité de l'inspection du travail en milieu maritime

A l'instar de l'autonomie juridique dont faisait historiquement l'objet le droit social maritime, l'autonomie institutionnelle dans laquelle il s'est développé s'essouffle, laissant place à un système spécifique. Les affaires maritimes « a » perdu peu à peu de « son » importance » et « n'a » plus le temps ni les moyens d'effectuer les contrôles nécessaires. L'ITM est créée en 1996 dans ce contexte d'urgence avant d'être transférée à l'inspection du travail généraliste. Une nouvelle dualité s'instaure donc entre ISNPRPM et IT qui doit faire face aux spécificités maritimes tout en traçant les chemins d'une coordination efficiente (A). Les disparités régionales et sectorielles qu'instaure la fusion nous font douter du succès d'une telle entreprise, sans pour autant le rendre irréaliste (B).

A. Un dualisme partiellement généralisé à l'épreuve du maritime

La fusion des services de l'inspection du travail s'inscrit dans une approche généraliste de l'IT entendue comme l'affirmation « d'une compétence générale et d'une volonté d'appréhension globale de la relation de travail »¹⁴. Elle pose en ce sens deux questions : celle de la difficulté d'appréhension du maritime par l'inspection du travail généraliste (1), et celle, plus particulière, de l'organisation de cette dualité originale (2).

1. Les difficultés d'appréhension du secteur maritime par l'inspection du travail

Un rapport de 2007¹⁵ pointait déjà les défaillances de l'inspection du travail maritime à un triple niveau : juridique, budgétaire et méthodologique. La première défaillance, qui nous occupera, était caractérisée par un vice de conception relatif à l'imprécision des compétences attribuées à l'ITM. La loi de 1996 ne lui conférait ni la qualité d'inspecteur du travail¹⁶, ni ne définissait la notion d'inspection en tant que service en soi. Le décret de 1999 ne levait pas plus les ambiguïtés puisque, établissant une analogie entre la fonction d'ITM et celle d'IT, il faisait abstraction de la nécessité d'une clarification sur ces questions. Les agents qui tentèrent l'expérience par goût pour « l'aventure » s'essoufflèrent rapidement dans une période où la débrouille n'était pas viable face à des changements aussi importants que l'arrivée des 35 heures et des RTT dans le secteur maritime. Ainsi l'ITM laisse sa place.

Dès 1975, le président Mitterrand affirmait : « la fusion des trois inspections du travail au sein du ministère du travail est l'objectif de notre ministère »¹⁷. Dans le cadre de la RGPP le processus s'accélère. Après plus de 30 ans de stagnation la réforme va s'effectuer en à peine deux années, avec un moment de fulgurance en 2008. Les deux décrets de 2008 organisent un transfert total de l'activité d'ITM des affaires maritimes au ministère du travail, et à travers lui à l'inspection du travail. Corrigent-ils les écueils faits à l'ITM ? La réponse appelle nuance. On peut certes reconnaître que, faisant désormais partie de la « machine » du ministère du travail et non plus des « faiblissantes » affaires maritimes, la critique relative au budget soit apaisée¹⁸, mais n'oublions pas celles formulées par le rapport Simon-Rovetto concernant le flou de répartition des compétences.

¹⁴ Auvergnon Ph. *Pour l'effectivité du droit du travail : quel système d'inspection et quelle indépendance des inspecteurs ?*, Actes du Séminaire international, 2005, p.1.

¹⁵ Simon-Rovetto, *Rapport sur la mise en place de l'inspection du travail maritime*, décembre 2007.

¹⁶ Cette qualité ne lui sera reconnue que par une loi 2006-10 du 5 janvier 2006.

¹⁷ *L'inspection du travail en France en 2006*, Rapport BIT-DGT de 2008, p. 43. Voir encore le rapport du BIT sur l'inspection du travail en France en 2008.

¹⁸ Voir lettre du syndicat national des personnels de l'administration de la mer CGT au ministre de l'équipement, du transport, du logement, du tourisme et de la mer en date du 26 janvier 2004.

La réforme pose par ailleurs la question de la prise de l'inspection du travail généraliste sur le milieu maritime et *in fine* de la spécificité du droit social maritime. Quelle est l'efficacité d'un système ultra généraliste dans lequel un inspecteur omnipotent aurait en charge l'inspection de tous les secteurs d'activité pour l'ensemble relation de travail ? A ce titre, on conviendra avec Philippe Auvergnon¹⁹, que le cœur de la fonction d'inspecteur du travail réside dans l'application de la loi, et que les connaissances techniques ne constituent pas le cœur du métier. On conviendra également que la multiplication de systèmes d'inspections spécialisés fragmente les statuts, le droit applicable, et finalement le salariat aboutissant à une absence de contrôle ou *a contrario* à des situations ubuesques de triple contrôle²⁰.

Le choix fait n'est donc pas dénué de sens, mais sans apporter les corrections nécessaires, inhérentes à la spécificité maritime, il pourrait tout aussi bien avoir des effets préjudiciables. Ces « généralistes experts en droit du travail et « petits experts en technique »²¹ éprouvent en effet des difficultés dans l'appréhension du droit social maritime et ses connections internationales. Ainsi se glisse entre l'inspecteur du travail et le demandeur un autre acteur, souvent universitaire spécialiste du droit du travail maritime. Ces turbulences dans le relationnel direct perturbent le processus d'implantation de l'IT dans la mentalité de ceux qui font appel à lui pour conseil. Revenons plus en avant dans l'obscur problème jusque là seulement entrevu de la relation ISNPRPM, IT.

2. *Le dualisme de l'inspection maritime : l'entente cordiale entre les ISNPRPM et les IT*

Les ISNPRPM et les IT sont compétents en matière de prévention des risques maritimes ainsi que concernant la constatation des infractions aux dispositions du code du travail applicables aux gens de mer. Le premier de nos deux compères est en effet explicitement compétent dans ce dernier domaine aux termes du Code des transports²². Le second est compétent en matière de prévention des risques professionnels sans exclusion ainsi qu'en dispose le Code du travail²³ mais aussi les nombreux renvois au Code du travail qui jonchent le sol du Code des transports et pour lesquels l'IT est concerné. Il est en ce sens compétent en matière de temps de travail, de travail de nuit, ou encore pour les dérogations jeunes travailleurs²⁴. Il est bien évident qu'inversement et intrinsèquement à leur fonction, nos deux inspecteurs ont l'un et l'autre compétence en matière de prévention des risques professionnels maritimes ainsi que pour constater les infractions aux dispositions du Code du travail applicables aux gens de mer.

La brume se fait plus opaque. Les informations recueillies²⁵ vont dans ce sens et la réforme, en ne clarifiant pas la situation rend difficile le travail en commun, attise les incertitudes et l'incompréhension d'autant que cette dernière est aussi culturelle. L'IT effectue généralement des contrôles *a posteriori* au cours d'un chantier. Or, la spécificité maritime suppose de procéder à des contrôles *a priori*, si ce n'est être bon nageur. Cet état théorique a

¹⁹ Auvergnon P. *Op. cit.*

²⁰ Par exemple au Port autonome de Nantes-St Nazaire, lors du déchargement d'un navire, les ITT étaient compétentes concernant les grutiers, les IT généralistes pour les dockers et les ITM pour les marins !

²¹ Tiano V. *Les inspecteurs du travail à l'épreuve de l'évaluation des risques, une profession sous tension*, thèse pour l'obtention du titre de docteur en sociologie, Université d'Aix-Marseille II, 19 décembre 2003, p. 328.

²² Article L 5548-3, C. Transp « indépendamment des inspecteurs et contrôleurs du travail, les officiers et inspecteurs des affaires maritimes et les agents assermentés des affaires maritimes sont chargés de constater les infractions aux dispositions du Code du travail en tant qu'elles sont applicables aux gens de mer ».

²³ Article R. 8112-1, C. Trav., « [...] l'inspecteur du travail contribue, notamment, à la prévention des risques professionnels, ainsi qu'à l'amélioration des conditions de travail et des relations sociales ».

²⁴ Article L 5545-8, C. Transp.

²⁵ Pour des raisons de temps (et de moyens !) les éléments recueillis proviennent exclusivement de fonctionnaires exerçant en Pays de la Loire et en Bretagne.

conduit à une absence de visites sur les navires, au profit de collaborations dans le cadre d'évènements particuliers ce qui n'est pas souhaitable à terme.

La fusion soulève un autre risque, celui de la disparition pour le marin d'un circuit d'information en la « personne » des affaires maritimes. Une administration qui peut prêter à la personnification tant son côté paternaliste est marqué²⁶. Celui qui attendait qu'on vienne à lui doit donc désormais faire une action positive, chose rendue moins aisée par l'éloignement des DIRECCTE²⁷ des ports. La situation est enfin source de confusions pour les autres acteurs. Ainsi les ISNPRPM, au même titre que les IT sont destinataires de l'évaluation des risques liés à l'amiante (nature et durée de l'exposition des marins), à laquelle l'armateur doit procéder ou encore des résultats des vérifications des installations et des appareils de protection collective²⁸. L'implantation des IT dans le paysage de l'inspection maritime est fragile, d'autant plus que la fusion institue des disparités régionales sources de doutes quant à son avenir, plus particulièrement dans le secteur de la pêche.

B. Un avenir incertain fonction des disparités régionales et des secteurs d'activités

La fusion des services de l'inspection du travail s'inscrit dans un schéma plus global visant la réorganisation de l'administration des affaires maritimes et du ministère du travail. Suppression des structures, fusion des échelons, « philosophie » du guichet unique. Les affaires maritimes dont le nom n'est plus porté qu'à Paris, et le « super-ministère-du-travail » font peau neuve introduisant d'importantes disparités régionales et sectorielles (1). Néanmoins, des possibilités existent, afin que l'implantation de l'inspection du travail réussisse (2).

1. Un nouveau cadre organisationnel facteur de disparités régionales et sectorielles

L'administration maritime s'est recomposée autour des DIRM, des DDTM et des DML. Les directions interrégionales de la mer sont instituées par un décret du 11 février 2010²⁹ et se substituent aux directions régionales des affaires maritimes³⁰. Les directions départementales des affaires maritimes sont, pour leur part, intégrées aux directions départementales des territoires et de la mer (DDTM) auxquelles sont jointes les délégations de la mer et du littoral (DML) pour les départements ayant une façade maritime.

La DIRECCTE est l'échelon régional de l'administration du travail. Organisée par un décret du 10 novembre 2009³¹, ses compétences et son organisation sont définies aux articles R 8122-1 et suivantes du Code du travail. Son directeur « coordonne l'action de ses services avec les autres services de l'Etat et les organismes chargés de la prévention ou du contrôle, en matière d'inspection de la législation du travail, de prévention des risques professionnels et d'amélioration des conditions de travail (...)»³². C'est dans le cadre de cette structure que l'inspecteur du travail exerce son activité.

²⁶ Chaumette P. *Op. cit.*, p 475.

²⁷ Direction régionale de la consommation de la concurrence du travail et de l'emploi.

²⁸ Décret n° 2000-564 du 16 juin 2000 relatif à la protection des marins contre les risques d'inhalation des poussières d'amiante ; Article 2 section I et article 9 section II.

²⁹ Décret n° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de mer.

³⁰ Y sont en outre rattachés les services des phares et balises les cinq centres de sécurité des navires et les deux centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage de la façade maritime (CROSS).

³¹ Décret n° 2009-1377 du 10 novembre 2009 relatif à l'organisation et aux missions des directions régionales des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi.

³² Article R 8122-1, 3°.

Ce nouveau schéma institue des organisations régionales polymorphes aux problématiques différenciées. L'organisation territoriale de l'IT en sections³³ se fait à la discrétion de la DIRECCTE³⁴ selon les besoins de la région³⁵ sans qu'aucune obligation n'existe ce qui n'est pas le cas des sections agricoles³⁶.

En Bretagne ont été mises en place deux sections maritimes, une couvrant les départements du Finistère et des Côtes d'Armor et l'autre couvrant ceux d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan. Ces deux sections sont prises en charge par deux inspecteurs³⁷ ayant occupé auparavant les fonctions d'ITM, et disposant à cet égard d'une expérience certaine dans le domaine maritime. Ainsi, bien que les DIRECCTE soient loin des grands ports (Quimper et Rennes) ils réussissent à s'implanter avec davantage de facilités.

Dans les Pays de la Loire, la situation est bien différente puisqu'a été décidé que l'activité maritime serait incorporée dans les compétences de deux sections généralistes, l'une au fret et au commerce, l'autre à la pêche. Dans ces sections le maritime ne représente qu'une part très faible de l'activité globale : 5 à 10% à la pêche, pas supérieur à 20% dans le commerce et le fret³⁸, ce qui favorise la concentration des problèmes³⁹ synonymes d'une implication progressive des IT. L'éloignement géographique des DIRECCTE n'a pas aidé en ce sens « loin des yeux, loin du cœur ». Cette maxime s'applique également aux relations des IT et des armateurs qui ne voient en ces premiers qu'un contrôle supplémentaire opéré par des « méchants rouges », reliquat d'une imagerie populaire.

L'échelle de l'incertitude en l'avenir des IT, malgré sa variabilité, se rencontre aussi bien dans les régions à sections maritimes spécialisées que dans les généralistes. Concernant ces dernières la remarque est évidente, rejoignant les griefs faits à l'inspection du travail généralistes. Quid de l'activité spécifique quand elle ne représente qu'au mieux 20% de l'activité globale d'une section ? En ce sens la présence et la formation requises sont synonymes d'un temps que les IT généralistes n'ont pas. Au sujet des premières il ne faut pas oublier qu'elles sont dépendantes de la personnalité de l'IT en fonction. Pour le moment aucun circuit d'information n'existe qui permettrait, en cas de mutation d'un inspecteur, de conserver les acquis. A ces disparités régionales s'ajoutent des disparités sectorielles.

Le milieu de la pêche est considéré comme un secteur difficile et problématique. Il existe une certaine réticence des inspecteurs à effectuer les contrôles nécessaires, qui, combinée à l'absence d'initiative du marin à contacter l'IT, contribue à l'effacement de la rencontre direct au profit d'une relation indirecte préjudiciable.

³³ L'article R 8122-3 C. Trav. dispose que la section d'inspection du travail est l'échelon territorial d'intervention dans l'entreprise.

³⁴ Article R 8122-4 alinéa 1 C. Trav. « dans les limites de sa circonscription territoriale, le directeur régional (...) décide de la localisation et de la délimitation des sections d'inspection ».

³⁵ Décret de 2009, *Op. Cit.*, Article 3, IV, « Lorsque la démographie, les conditions économiques ou les caractéristiques des bassins d'emploi le justifient, des unités territoriales dont le ressort n'est pas départemental peuvent être créées ».

³⁶ Article R 8122-4 alinéa 2 C. Trav. « Dans chaque département, une section est chargée du contrôle des professions agricoles telles que définies par l'article L. 717-1 du Code rural ».

³⁷ Respectivement Mr. Péron et Mr. Martin. Deux inspecteurs au lieu d'un avant la réforme.

³⁸ Statistiques données à titre purement indicatif par les IT rencontrés, et ne s'appuyant aucun chiffre établi

³⁹ Absence de collaboration avec les ISNPRPM, récupération incomplète des dossiers, difficulté d'inspecter à bord du navire par manque de formation, oubli de la formation par l'absence d'une pratique suffisante, temps à consacrer au maritime insuffisant d'où une non participation aux CHSCT concernés etc.

L'appréhension de l'armement au long cours n'est pas non plus aisée. Comment contrôler ces navires absents des côtes françaises, quand on ne dispose d'aucune information concernant leur position géographique ?

2. *Des solutions envisageables*

Le secteur maritime donne lieu à des situations complexes, internationales, qui, faute de temps et de formation, introduisent une dépendance certaine aux universitaires spécialistes de droit maritime et favorisent la résolution judiciaire des conflits. On pourrait envisager la création d'un poste de référent juridique régional spécialiste des questions maritimes et intégré aux DIRECCTE. Cette solution permettrait en outre de favoriser l'intégration de l'IT en le rendant capable de remplir son rôle d'information et de conseil, au moins indirectement. Le référent serait enfin le liant nécessaire lors des périodes de transition relatives aux mutations des inspecteurs. La nouvelle structure administrative maritime pourrait par ailleurs impulser une dynamique par la mise en place de synergies interrégionales.

Les DIRM en ce qu'elles sont « chargées de conduire les politiques de l'Etat, (...) de coordonner, en veillant à leur cohérence, les politiques de régulation des activités exercées en mer et sur le littoral »⁴⁰ pourraient constituer un véritable arbre de transmission des compétences entre les régions. Les Pays de la Loire et la Bretagne, à travers la DIRM-NAMO, en sont une parfaite illustration. Ils ont reconstruit un groupe des « préventeurs » composé d'inspecteurs du travail, des services sociaux, d'ISNPRPM (DIRM), de médecins des gens de mer, et des DML⁴¹. Ce groupe s'est chargé d'étudier, entre autres, le recensement des informations pour organiser la transition en cas de mutation d'un IT, la toxicomanie à bord des navires, celui du temps de travail⁴², la convention MLC 2006, ou encore la clarification des compétences des centres de sécurité des navires dans la prévention des risques au travail etc.

On peut encore envisager d'engager des plans « d'action régionale » ciblés. A l'instar du BTP pour les chutes de hauteur et l'hygiène ou de l'action sur le travail illégal, il pourrait être développée une « action mer » qui viserait à l'implantation de l'IT dans le secteur maritime. Sur un plan local, à l'image de l'action de contrôle sur l'opération de dépollution de l'estuaire de Nantes, il nous semblerait bénéfique de mettre en place une action centrée sur la prévention des risques à la pêche notamment menée de concert avec les ISNPRPM.

Enfin l'inspecteur du travail peut bénéficier du projet de délégation de service public aux sociétés de contrôle agréées qui vise à faire face à l'accroissement des obligations de l'ISNPRPM⁴³. Le gouvernement prévoit en effet de déléguer aux sociétés de classification agréées « la délivrance et le renouvellement du visa des certificats internationaux de sécurité (SOLAS) et de prévention de la pollution (MARPOL) des navires battant pavillon français de charge d'une jauge brute supérieure à 500, affectés à la navigation internationale⁴⁴. Le CSN pourrait délivrer dans cette hypothèse un permis de navigation aux navires battant pavillon français au vu des certificats délivrés par la société de classification »⁴⁵. On imagine alors l'IT s'engouffrer dans la brèche de l'incompréhension disparue avec la mise à l'écart de l'INSRPM.

⁴⁰ Décret n°2010-130, Op. cit. Article 3, I, 1°.

⁴¹ On ne soulèvera pas le problème consécutif de la réorganisation de l'administration maritime qui n'a pas clarifié la situation entre DIRM et DML et qui donne lieu à des difficultés, notamment pour l'organisation des réunions et les compétences de signature.

⁴² Les bateaux à effectif stable sont très peu accidentogènes.

⁴³ Cf. *Supra*, II, B, 1.

⁴⁴ A l'exception des certificats ISM (qualité), ISPS (sûreté), MLC 2006 (certification sociale)

⁴⁵ Réponse du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat. JO Sénat 13 mai 2005, page 1224.

En conclusion, il nous semble que, d'un droit autonome et précurseur qui en fait son originalité, le droit social maritime se rapproche du droit commun. Pour envisager une véritable autonomie il faudrait qu'il soit gouverné « par un corpus juridique et des institutions particulières, relevant d'un invincible non-conformisme justifié par les conditions qui président à sa mise en œuvre, et tout particulièrement par les risques qui y sont attachés»⁴⁶. Or comment considérer qu'il se suffit à lui-même, étant partiellement intégré pour ce qui nous concerne à une institution de droit commun, l'inspection du travail ? Le droit social maritime reste autonome par déduction tant que les difficultés présentes sont le fruit de son histoire spécifique et il cesse de l'être dès qu'il fait appel à des institutions de droit « terrestre »⁴⁷ pour les adapter au monde maritime, libre à chacun de juger, selon que l'on s'attache à la philosophie générale de la réforme ou aux difficultés qu'elle entraîne.

II. Quelle place pour l'inspection du travail dans le Port State Control ?

La concurrence internationale en matière de travail maritime, soutenue par la logique du pavillonnement, a renversé la balance de l'effectif des marins du côté des navires sous-normes. Ce mouvement de balancier nécessite qu'une police internationale efficace soit créée.

En France, l'évolution de l'ITM semblait aller vers l'attribution d'un rôle aux organes d'inspection du travail accentuée en cela par le nouveau cadre juridique international en matière de normes sociales, et par l'adoption de la CTM 2006. Pourtant l'IT ne peut se projeter dans le contrôle par l'Etat du port et la fusion en accentue l'éloignement (A). Pire, ne sonne-t-elle pas le glas du mouvement attribuant à l'IT une compétence internationale au profit du seul ISNPRPM ? (B).

A. L'absence d'identité internationale de l'IT dans le cadre juridique international et communautaire

Originellement axé sur les réglementations de sécurité liées aux navires, le contrôle par l'Etat du port s'enrichit d'une nécessaire dimension sociale. Tant au niveau européen, à travers le Mémoire de Paris puis les directives européennes⁴⁸ 95/21 et 2009/16⁴⁹, qu'au niveau mondial, on assiste à la mise en place d'un véritable cadre juridique international symbolisé par la CTM 2006 considérée comme le quatrième pilier⁵⁰ de la réglementation internationale du secteur maritime (1).

Les nouveaux instruments juridiques qu'elle met en œuvre ne sont pas sans poser des questions sur l'identité du « fonctionnaire autorisé » à effectuer le contrôle. On remarque à cet égard plusieurs mouvements pour le moins étranges. D'un côté le nouveau Code des transports semble s'inscrire dans la logique d'attribution à l'IT d'une compétence internationale. D'un autre côté la fusion des services de l'IT, combinée aux textes internationaux, participe d'une logique inverse (2).

⁴⁶ Montas A. « Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et autonomie », DMF, avril 2008, p 307.

⁴⁷ Montas A. *Ibid.*, citant le Professeur Vialard, p. 312.

⁴⁸ Qui intègrent le MoU et prennent en compte la plupart des Conventions de l'OIT/OMI (se référant à la CTM 2006).

⁴⁹ Directive 95/21 du Conseil en date du 19 juin 1995 et la directive 2009/16 du Parlement européen et du Conseil en date du 23 avril 2009.

⁵⁰ Avec les Conventions SOLAS, MARPOL et STCW.

1. La mise en place d'un véritable cadre juridique international et communautaire

La Convention du travail maritime de 2006 tant dans sa structure que dans son contenu, est présidée par une volonté d'effectivité illustrée par son titre V relatif à la conformité et à la mise en application de ses dispositions. Ce dernier vise les responsabilités de l'Etat du pavillon puisqu'il a pour objet « d'assurer que tout membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent (...) à l'égard des navires battant son pavillon »⁵¹ et que les conditions de travail dans ces derniers soient et demeurent conformes aux normes de la Convention⁵². Pour atteindre ce dessein deux mécanismes ont été développés qui intéressent l'inspection du travail.

En premier lieu la certification du travail maritime et la conformité du travail maritime⁵³ qui sont « une » sorte de « labellisation » des conditions de travail maritime attestera la réalisation d'une inspection à bord »⁵⁴. Elle oblige les Etats à exiger des navires battant leur pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour un certificat de travail maritime assurant le bon respect des prescriptions nationales et internationales en matière de travail maritime.

En second lieu la plainte, divisée en deux étapes l'une en mer et l'autre à terre⁵⁵. L'inspection qui fait suite à la plainte en mer ne se borne dans un premier temps qu'au contrôle du certificat et de la déclaration de conformité. Si la plainte ne peut être réglée en interne, l'inspecteur qui en est saisi pendant son contrôle peut, s'il la juge fondée, effectuer une inspection plus approfondie relative à son objet⁵⁶. Le système repose donc sur une graduation de l'inspection plus ou moins approfondie selon les exigences de la situation⁵⁷.

Vient ensuite la plainte à terre proprement dite⁵⁸, déposée auprès d'un « fonctionnaire autorisé » du port qui peut procéder à une enquête initiale. Il doit caractériser la plainte et définir si elle est individuelle ou concerne le collectif du bord. Dans le premier cas le conflit est renvoyé à un règlement en interne dans le second, il peut poursuivre l'instruction.

Les plaintes des gens de mer à bord ou à terre à la suite d'une inspection, renvoient à l'instar de la certification sociale à la définition du fonctionnaire compétent et n'est pas sans soulever des interrogations relatives à la confidentialité, l'autonomie, et l'indépendance de ce dernier. Avant toute chose l'IT répond-il aux exigences internationales et communautaires pour être inspecteur de l'Etat du port?

2. Un inspecteur du travail sans identité internationale, malgré les incohérences de la législation nationale

La liste dressée par la directive 2009/16⁵⁹ gravite autour de critères relatifs aux connaissances techniques et à l'expérience professionnelle obligatoires pour devenir inspecteur de l'Etat du port. Parmi ces critères on relèvera : l'exercice durant au moins 1 an

⁵¹ Objet sous règle 5.1 CTM 2006.

⁵² Règle 5.1.1, 2 CTM 2006.

⁵³ Règle 5.1.3 CTM 2006.

⁵⁴ Règle 5.1.3.3. Pour la citation, Charbonneau A. « Le bien-être après l'adoption de la Convention du travail maritime consolidée (OIT : quelles avancées pour quelles lacunes ?) », revue Neptunus, volume 12, 2006, p 8.

⁵⁵ Elle existait préalablement à la CTM 2006, mais n'avait pas de réelles implications (article 4 de la Convention OIT n° 147 entrée en vigueur le 28 novembre 1981 ou encore directive 99/63/CE du 21 juin).

⁵⁶ Règle A5.2.1.1 d).

⁵⁷ On remarque ici qu'il est mentionné qu'un Etat membre ne doit pas immobiliser ou de retarder indûment le navire sous peine de devoir des dommages intérêts, l'incitation n'est pas à l'inspection approfondie, bien au contraire.

⁵⁸ Règle 5.2.2.1

⁵⁹ Directive 2009/16, annexe XI (visée à l'article 22, § 1 et 5).

des fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon, la maîtrise de l'anglais ou encore la possession d'une expérience théorique et pratique suffisantes dans le domaine de la sûreté maritime.

De plus la loi 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, à l'instar du décret 84-810 du 30 août 1984 ne visent que les ISNPRPM⁶⁰. Au regard de cette incompétence, il est pour le moins étrange de relever la position du Code des transports⁶¹, position renforcée par l'ordonnance du 9 juin 2011⁶² qui adapte la partie législative du code des transports aux directives du paquet III et qui se positionne à contre courant des exigences communautaires, internationales et, illogiquement, nationales.

Notre nouveau Code dispose que « l'inspecteur ou le contrôleur du travail est chargé du contrôle de l'application de celles des dispositions de la législation du travail et de la législation sociale qui ont été rendues applicables aux équipages de navires battant pavillon étranger »⁶³, formulation limpide d'une attribution en matière de contrôle par l'Etat du port. Par ailleurs, Les inspecteurs « participe[nt] au contrôle de l'application des normes de l'Organisation internationale du travail relatives au travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français »⁶⁴. Quand bien même « participer » n'induit pas de compétences exclusives, une participation peut être autonome, indépendante. C'est ce qui ressort de l'article L. 5548-3 du Code, « indépendamment des inspecteurs et contrôleurs du travail, les officiers et inspecteurs des affaires maritimes et les agents assermentés des affaires maritimes sont chargés de constater les infractions aux dispositions du code du travail en tant qu'elles sont applicables aux gens de mer ».

Il n'est pas moins surprenant que le Code laisse à penser que l'inspecteur du travail serait compétent concernant le contrôle par l'Etat du Port s'opposant ainsi à la dernière division⁶⁵ sur le sujet qui entend par inspecteurs un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes⁶⁶ tandis que l'ISNPRPM le serait en matière « d'infraction aux dispositions du Code du travail en tant qu'elles sont applicables aux gens de mer ».

L'ordonnance du 9 juin 2011⁶⁷ renforce ces incohérences, puisque la combinaison de l'article L 5243-2-3 avec l'article L5243-4 permet aux inspecteurs du travail et contrôleurs du travail d'accéder à bord des navires sans autorisation du capitaine du navire pour exercer les compétences qui leur sont reconnues. Ils peuvent visiter le bâtiment et effectuer les contrôles liés au respect des conventions internationales. Ainsi les inspecteurs et contrôleurs du Travail auraient plus de facilités qu'antérieurement pour procéder aux enquêtes accident du travail, Que faut-il en conclure ? Pas grand-chose si on se réfère à la hiérarchie des normes. Pas grand-chose non plus si on regarde les évolutions qui caractérisent la place de l'IT dans le contrôle par l'Etat du port après la fusion.

⁶⁰ « Un inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime ayant qualité pour effectuer les inspections prévues dans le Mémoire d'entente sur le contrôle par l'Etat du port (...) ». Utilisant pour ce faire l'expression plus ou moins ambiguë « d'inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime ».

⁶¹ Attribution déjà mentionnée dans l'article L. 742-1-1 II et III ancien C.Trav.

⁶² Ordonnance n°2011-635 du 9 juin 2011 (JORF 10/6/2011)

⁶³ Article L. 5548-1 C. Transp.

⁶⁴ L. 5548-2 C. Transp.

⁶⁵ Division 150 parue au J.O. du 31 décembre 2010, section 150-1, *Contrôle par l'Etat du port en France métropolitaine*.

⁶⁶ *Ibid.* Article 150-1. 02, 8).

⁶⁷ *Op. cit.*

L'entrée de l'ITM dans le Port State Control avait été envisagée théoriquement et la loi semblait confirmer cette ambition⁶⁸. Les parlementaires précisait la nécessité de cette ouverture dans la mesure où la Convention du travail maritime consolidée serait intégrée aux contrôles de l'Etat du port⁶⁹. Enfin, la CTM 2006, par ses nouveaux mécanismes, participait de cette impression générale et la doctrine y voyait « la reconnaissance de son rôle dans la réalisation d'une prochaine police du marché international du travail maritime dans les ports français »⁷⁰. La fusion change la donne et cette compétence théorique s'est dissipée, pour ne pas dire a disparu.

Enterre-t-elle définitivement la possibilité d'une compétence de l'IT dans le Port state control ?

B. La fusion des services de l'inspection du travail, la fin d'une compétence de l'IT dans le Port State Control ?

L'attribution du contrôle par l'Etat du port aux seuls ISNPRPM et sociétés de classification est risquée pour la réelle prise en compte de la dimension sociale. Cette perspective doit à notre sens être conditionnée à certaines évolutions (1). S'il ne devrait pas être mis à l'écart, quelles perspectives peuvent être envisagées pour l'IT: « bras armé social » de l'ISNPRPM, ou simple pompier ? (2).

1. Risques à l'établissement d'une compétence exclusive de l'ISNPRPM, quelles compétences ?

Les ISNPRPM ont une culture technique du navire sur laquelle est fondée l'assise de leur compétence internationale. Pourtant il a été démontré que les ISNPRPM éprouvent des difficultés dans l'appréhension de la sensibilité sociale, ainsi que dans l'application des normes plus « subjectives » de l'OIT. Nous assisterions en conséquence à la relégation du social dans la hiérarchie des contrôles⁷¹.

L'immobilisation du navire sur la base de critères techniques est déjà rare face aux diverses pressions des P&I, des armateurs et même de l'administration des affaires maritimes. Autant dire qu'immobiliser sur la base de critères sociaux relèverait du fantasme.

Au-delà de la qualification sociale, qui fait défaut à l'ISNPRPM, ce dernier devrait faire face à un double mouvement. L'allongement du temps des contrôles puisque ceux de nature sociale lui reviendraient, et leur augmentation par la directive 2009/16 qui tend à porter à 100% le taux des navires ciblés à inspecter⁷². Or d'importantes difficultés étaient apparues pour atteindre le quota de 25% de navires inspectés⁷³ puisqu'en 2008 et 2009, le taux était respectivement de 23% et de 26,54%⁷⁴.

Ces évolutions renforcent à notre sens les conditions qui devraient présider à l'attribution d'une compétence exclusive aux ISNPRPM en matière de contrôle social par l'Etat du port.

⁶⁸ On fait référence ici à la loi du 5 janvier 2006, article 46, intégrée dans le Code du travail à l'article L. 742-1-1 II et III, qui institutionnalise les visites conjointes,

⁶⁹ Mèner D., *Rapport au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, sur le projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports*, n° 2723, enregistré le 6 décembre 2005.

⁷⁰ Charbonneau A. *Marché international du travail maritime, un cadre juridique en formation*, Op. cit. p 285.

⁷¹ Guillou M. Op. cit. Le diagnostic semble ne pas avoir changé selon les propos d'ISNPRPM

⁷² Considérant 11 de la directive 2009/16 CE.

⁷³ La France a déjà été condamnée pour non atteinte du quota, CJCE 22 juin 2004, Aff. n° C-439/02.

⁷⁴ Rapports annuels MoU, de 2008 p. 27, et de 2009 p. 25.

La relégation du social interrogeait déjà, la capacité à respecter ses nouvelles obligations aussi, et son statut encore.

Les ISNPRPM sont des fonctionnaires qui jouissent d'une certaine indépendance mais ne sont soumis qu'à un devoir de réserve et non à un devoir de confidentialité au sens de l'inspection du travail. Leur indépendance est par ailleurs moins forte et symbolique que celle de l'inspection du travail⁷⁵. L'ISNPRPM peut-il prendre une décision contraire aux directives de sa hiérarchie en faisant face aux impératifs économiques soulevés par les armateurs ? Concernant l'instruction à terre d'une plainte des gens de mer, la situation est tout aussi mystérieuse. La CTM 2006 n'opte certes pas pour une approche contentieuse de la plainte, rappelant sa résolution aux règles du bord tant que possible, mais elle peut potentiellement conduire à la poursuite à terre de la plainte en cas d'échec. Or, instruire une plainte suppose autonomie, indépendance, et confidentialité du fonctionnaire⁷⁶.

L'attribution d'une telle compétence suppose donc un réel effort de formation au social, une augmentation des effectifs, une indépendance statutaire renforcée, et un partenaire privilégié.

2. *Quelles perspectives pour l'IT ?*

La matérialisation de l'idée d'une inspection du travail intervenant en cas de difficultés de l'ISNPRPM dans l'application des normes sociales se fait jour. La CTM⁷⁷, la directive 2009/16⁷⁸, et la division 150 sur le contrôle par l'Etat⁷⁹ vont dans ce sens. L'inspecteur du travail y apparaît comme un expert social auquel pourrait faire appel l'inspecteur de l'Etat du port en cas de difficultés. Une expertise sur demande, à l'initiative de l'ISNPRPM, qui nous paraît incompatible avec l'indépendance et l'autonomie de l'inspecteur du travail dans l'exercice de ses fonctions⁸⁰. Investis de pouvoirs propres de décision, libres dans le choix des suites à donner à ses interventions dans les entreprises, libre quant aux conditions matérielles d'exercice de son métier, l'inspecteur du travail ne souffre pas la hiérarchie. Comment dès lors envisager qu'il s'enferme dans un rôle de caution sociale sans jamais être décisionnaire ? Par ailleurs, le remboursement par l'armateur ou l'exploitant du navire des frais afférents à l'inspection est incompatible avec la culture de l'institution⁸¹. Les IT dans ces circonstances ne sembleraient avoir un rôle à jouer qu'en cas de situations urgentes et inextricables nécessitant l'appui d'une expertise sociale.

L'immobilisation du navire aboutit parfois à des « problèmes délicats, car, généralement, cela veut dire que ces navires ne sont pas en très bon état et, l'un appelant statistiquement l'autre, que les conditions sociales sont telles que l'on ait du « mouvement » sur le navire »⁸². Même si de telles situations semblent vouloir être évitées, ne bénéficiant à

⁷⁵ Supiot A., *Op. cit.*, p. 38-39.

⁷⁶ On relèvera ici le paradoxe d'une plainte, normalement confidentielle pour éviter les représailles, mais qui doit faire l'objet d'un rapport au directeur du BIT.

⁷⁷ Principe directeur B5.1.5-1.a).

⁷⁸ Article 22.2.

⁷⁹ Article 150-1.04. 4.

⁸⁰ La Convention OIT n° 81 et la Convention OIT n° 178 assurent cette effectivité au niveau international. Garantie complétée dans la tradition administrative française par le retrait du champ de compétence générale du préfet « des actions d'inspection de la législation du travail ». Article 7 décret 82-389 du 10 mai 1982; circulaire du 12 juillet 1982; article 6 du décret 94 -1166 du 28 décembre 1994.

⁸¹ Code des transports, art. L. 5241-4-4 depuis l'ordonnance du 9 juin 2011, et Article 28, directive 2009/16.

⁸² Colloque de Bordeaux, *Op. cit.* p.4.

personne⁸³, il est des cas critiques où l'immobilisation doit intervenir. Souvent l'état du navire, les réparations nécessaires à sa réparation, ou l'ampleur des créances salariales qui le grève, favorisent son abandon, ainsi que celui des marins qui y travaillent⁸⁴. Les autorités tentent de réagir et une coopération a été menée en ce sens à l'initiative des affaires maritimes du Port de Brest, avec l'appui de l'inspection du travail sur le terrain du droit pénal qui « peut également participer à la construction d'un ordre public international, afin de réprimer des atteintes graves aux droits fondamentaux, [...] au risque d'une mosaïque peu harmonieuse »⁸⁵.

Un fonds d'aide AGISM permet, en cas de non-paiement, d'attribuer une compensation salariale⁸⁶ sur la base d'une déclaration sociale effectuée par le service social des gens de mer et la DML, mais l'enveloppe de ce fonds diminue et les cas se multiplient. La DML, sous condition de validation par la direction centrale des affaires maritimes, déclenche l'aide, et effectue une demande à l'AGISM qui, si elle l'accorde, se substitue dans les créances des marins. Enfin intervient le rapatriement des marins abandonnés dans leurs pays d'origine, opéré en collaboration avec l'office français de l'immigration et de l'intégration dans le cadre des aides au retour volontaire⁸⁷ !

Pour éviter le pourrissement de la situation, les affaires maritimes et l'inspection du travail ont tenté d'innover dans l'affaire de l'*EBBA VICTOR* en adressant un courrier commun au procureur de la République en octobre 2010, resté sans réponse. Ce courrier s'appuyait sur le fondement des moyens de subsistance de l'article 225-13 et suivants du Code pénal relatif aux conditions de travail et d'hébergement contraires à la dignité de la personne. Cette coopération envisageait l'appui de l'inspecteur du travail, en tant qu'expert social, afin de donner plus de force à la demande visant à faire cesser la situation d'abandon pour en amoindrir les conséquences souvent terribles pour les marins.

Conclusion

La doctrine envisageait trois pistes concernant le rôle de l'IT dans le contrôle par l'Etat du port : « l'institutionnalisation de la pratique (...) de coordination entre les inspecteurs de la sécurité navires et les inspecteurs du travail, l'agrément MoU⁸⁸ des inspecteurs du travail maritime pour l'exercice de leurs nouvelles compétences ou (...) la fusion des inspections en une seule, générale, à compétence nationale et internationale »⁸⁹. Au moment de conclure, le choix a déjà été fait de la fusion des services de l'inspection du travail. Cette dernière instaure

⁸³ Du Pontavice E. et Simon P. *Ibid.*, p. 76. C'est « bien un mal, un mal pour l'armateur évidemment puisque son navire n'est pas rémunéré quand il est bloqué, un mal pour l'affréteur qui ne peut utilement l'exploiter, un mal pour la cargaison qui est pris en otage, un mal pour le port qui n'assure pas la rapide rotation des bâtiments qui y font escale, un mal pour les auxiliaires du transport dont l'action est paralysée, un mal pour les marins qui risquent de perdre leur emploi, un mal même pour les syndicats qui peuvent apparaître à l'occasion de ces actions comme défendant un privilège ».

⁸⁴ Chaumette P. *Op. cit.* p. 125 « lorsque l'exploitant commercial du navire disparaît, les marins s'accrochent au navire, gage des créanciers, comme des berniques sur un rocher ».

⁸⁵ *Ibid.*, p. 138.

⁸⁶ A la différence d'une garantie salariale, c'est une aide aux marins dans des situations d'urgence (expulsion de la famille du logement pour loyers impayés etc.). Elle est calculée en fonction des besoins incompressibles du marin après rapatriement.

⁸⁷ Permettant par la même occasion d'augmenter les statistiques de reconduite à la frontière.

⁸⁸ *Memorandum of Understanding*.

⁸⁹ Charbonneau A. *Marché international du travail maritime, un cadre juridique en formation*. *Op. cit.* p. 296-297.

une nouvelle dualité de l'inspection en milieu maritime faisant entrer l'inspection du travail généraliste dans la danse. Les articulations ISNPRPM et IT ne sont pas clarifiées et l'ombre qui plane sur cette articulation ainsi que l'organisation structurelle des administrations, maritime et « du travail », met en place une inspection à deux vitesses. Les doutes quant à sa capacité d'implantation et de réussite tout comme sa nécessité forcent à envisager des solutions nationales.

A l'échelle internationale la fusion, en concentrant les pouvoirs aux mains des ISNPRPM, va à l'encontre de l'attribution d'une compétence à l'inspection du travail en matière de contrôle social par l'Etat du port. Pourtant nombreux sont les risques qu'un tel chemin fait peser sur ce nouveau cadre juridique en nécessaire recherche d'effectivité. Laissons ici ce paradoxe qui se retrouve aussi bien dans nos frontières qu'en dehors. Un grand absent aurait dû être présent : l'ITF, la Fédération Internationale des Ouvriers des Transports. Si l'inspection du travail s'éloigne du Port state control, le rôle de l'ITF et de ses « supers délégués syndicaux » au service des gens de mer, doit être amené à s'amplifier, afin qu'un véritable contrôle social soit mené, qu'il ne demeure pas qu'une ambition restée lettre morte.