

## DROIT MARITIME

Le navire	<p>Le statut du navire, propriété,</p> <p>C'est la situation juridique définissant la propriété et les droits associés à un navire. On distingue :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Propriété du navire : La propriété d'un navire est déterminée par les documents juridiques tels que le certificat d'immatriculation maritime, également connu sous le nom de titre de propriété du navire. Ce document atteste de la propriété du navire par une personne physique ou morale, qui en est le propriétaire légal. ( Owner)</li><li>• Pavillon du navire :  Le pavillon d'un navire est le pays dont le drapeau est arboré sur le navire. Il détermine la juridiction applicable au navire et les obligations légales auxquelles le navire et son propriétaire sont soumis. .</li><li>• Enregistrement du navire :  L'enregistrement du navire est le processus par lequel un navire est inscrit dans le registre maritime d'un pays. Cela permet de confirmer la nationalité du navire et d'établir sa propriété.</li><li>• Droits et responsabilités du propriétaire : Le propriétaire du navire, une personne ou une entité a certains droits et responsabilités. ( la gestion et l'exploitation du navire, la conformité aux réglementations maritimes et aux normes de sécurité, l'assurance adéquate, la responsabilité pour les actes du navire, la protection de l'environnement marin,)</li></ul>
-----------	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Les contrats d'affrètement de navires</b></li> </ul>	<p>Les trois principaux types de contrats d'affrètement sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Contrat d'affrètement au voyage (spot charter) :</b></li> </ul> <p>Dans ce type de contrat, le navire est affrété pour un seul voyage spécifique. Les termes et conditions de l'affrètement sont convenus pour ce voyage en particulier, y compris le trajet, la durée et le prix</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Contrat d'affrètement à temps (time charter) :</b></li> </ul> <p>Le navire est affrété pour une période déterminée, généralement plusieurs mois ou années.</p> <p>Le propriétaire du navire (affréteur) met le navire à la disposition du locataire (affréteur à temps) pour une utilisation exclusive pendant la durée du contrat. Le locataire est responsable des coûts opérationnels du navire, tels que le carburant, l'équipage et les frais d'exploitation.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Contrat d'affrètement au voyage avec option d'achat (voyage charter with option) :</b></li> </ul> <p>Ce type de contrat combine les éléments des contrats d'affrètement au voyage et des contrats d'affrètement à temps.</p> <p>Il permet à l'affréteur de louer le navire pour un voyage spécifique, tout en ayant également l'option d'acheter le navire à la fin du contrat.</p> <p>L'option d'achat est souvent assortie de conditions et de termes prédéfinis, tels que le prix d'achat et la période d'exercice de l'option.</p> <p>Ce type de contrat offre à l'affréteur la flexibilité de tester le navire avant de décider de l'acheter.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>L'assistance maritime</b></li> </ul>	<p><b>Les grands principes de l'assistance maritime</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Obligation de sauvetage :</b></li> </ul> <p>Selon ce principe, tout navire est tenu de porter assistance à toute personne en danger en mer, quel que soit son statut, sa nationalité ou la nature de l'incident.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Coopération :</b></li> </ul> <p>L'assistance maritime implique une coopération étroite entre les navires, les autorités maritimes, les services de sauvetage et d'autres parties concernées.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sécurité de la vie humaine :</b></li> </ul> <p>La priorité absolue de l'assistance maritime est la sécurité de la vie humaine. Les opérations de sauvetage doivent être menées de manière à minimiser les risques pour les personnes impliquées et à assurer leur sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Coordination des opérations :</b></li> </ul> <p>Lorsqu'un navire a besoin d'assistance, il est essentiel de coordonner les opérations entre les différentes parties impliquées, telles que les autorités maritimes, les services de sauvetage, les navires environnants et les installations portuaires.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Compensation et rémunération :</b></li> </ul> <p>L'assistance maritime entraîne des coûts importants pour les parties qui fournissent l'assistance. Des régimes de compensation et de rémunération sont alors mis en place pour indemniser les parties qui apportent une assistance aux navires en détresse. Mais cela inclut des règles et des procédures pour déterminer les montants de compensation et les modalités de paiement.</p>

<b>Le droit international du travail maritime</b>	<p><b>MLC 2006 ( OIT)</b></p> <p>Convention du travail maritime de l'Organisation internationale du Travail (OIT)</p> <p>Égalité des chances et non-discrimination :</p> <p>Conditions de travail décentes pour tous les marins.</p> <p>Droits fondamentaux des marins :</p>
Les sources du droit du travail	<p>Droit du travail maritime :</p> <p>Internationales : <b>MLC 2006 ( OIT)</b></p> <p>Nationales : le code des transports, le code du travail, les conventions collectives, la jurisprudence et la doctrine</p>
Le contrat de travail	<p>la formation et le contenu du contrat de travail (CDD, au voyage, CDI) <b>MLC 2006 ( OIT)</b></p>
La rupture du contrat de travail	<p>les différents modes de rupture des contrats de travail (CDD, CDI, rupture conventionnelle) <b>MLC 2006 ( OIT)</b></p>
La durée du travail	<p>La réglementation sur le temps de travail et sa déclinaison dans le travail maritime <b>MLC 2006 ( OIT)</b></p>
Les repos et les congés	<p>la réglementation en droit du travail maritime sur les repos et congés <b>MLC 2006 ( OIT)</b></p>
Le salaire	<p>la réglementation sur le salaire en droit du travail maritime <b>MLC 2006 ( OIT)</b></p>
Le contrôle au titre de l'État du pavillon	<p>Voici les principaux aspects du contrôle exercé par l'État du pavillon :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enregistrement et immatriculation : L'État du pavillon est responsable de l'enregistrement et de l'immatriculation des navires sous sa juridiction.</li> <li>• Législation et réglementation : L'État du pavillon établit et applique la législation et la réglementation nationales relatives à la sécurité maritime, à la protection de l'environnement, aux conditions de travail des marins, aux contrats de travail, aux responsabilités du propriétaire du navire, etc.</li> <li>• Contrôle et inspections : L'État du pavillon est chargé de mener des contrôles et des inspections régulières des navires sous son pavillon pour s'assurer de leur conformité aux normes et aux règlements applicables.</li> <li>• Certificats et autorisations : L'État du pavillon délivre différents certificats et autorisations aux navires, tels que le certificat de jaugeage, le certificat de sécurité, le certificat de gestion de la sécurité, le certificat de formation des marins, etc.</li> </ul>

Le contrôle au titre de l'état du port	<p>les principes des contrôles au titre de l'état du port.( <b>Le mémorandum de Paris</b>)</p> <p>Le Mémorandum de Paris est un accord international qui vise à promouvoir la sécurité maritime et la conformité aux normes réglementaires en matière de sécurité des navires et de conditions de travail à bord. Il a été créé par les autorités maritimes de l'Atlantique du Nord-Est et de la mer du Nord et est entré en vigueur le <b>1er janvier 1982</b>.</p> <p>Les principaux objectifs du Mémorandum de Paris sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Inspection des navires :</b> Etablit un système d'inspection des navires afin d'évaluer leur conformité aux normes de sécurité internationalement reconnues, telles que les règles de sécurité de la Convention SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer), les règles du STCW (Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille) et d'autres réglementations applicables.</li> <li>• <b>Contrôle de l'État du port :</b> Les pays membres du Mémorandum de Paris effectuent des contrôles réguliers des navires étrangers qui visitent leurs ports. Ces contrôles sont réalisés par les autorités portuaires pour vérifier la conformité des navires aux normes de sécurité et aux exigences réglementaires. Si des déficiences sont constatées, des mesures correctives peuvent être prises.</li> <li>• <b>Promotion de la sécurité maritime :</b> Encourage la coopération et l'échange d'informations entre les autorités maritimes des pays membres. .</li> <li>• <b>Mesures correctives :</b> Si des déficiences importantes sont identifiées lors des inspections ou des contrôles de l'État du port, les autorités compétentes peuvent prendre des mesures correctives, telles que l'immobilisation du navire, le déclassement de sa classe de navigabilité ou l'imposition de sanctions administratives.</li> </ul>
--	--

Le droit et l'organisation des secours en mer	les conventions internationales et le droit national des secours en mer ainsi que l'organisation tant internationale que nationale
Le droit portuaire	les grands régimes juridiques d'exploitation des ports.
Le code des ports maritimes et les différentes réglementations particulières	les différentes réglementations susceptibles d'intervenir dans l'exploitation des navires. (Circulation portuaire, signalisation particulière, marchandises dangereuses, etc..).
La réglementation internationale et nationale concernant les atteintes à l'environnement	les normes et les textes du Code de l'environnement sanctionnant les atteintes à l'environnement marin MARPOL( OMI)
Procédure pénale et compétence juridictionnelle en droit des atteintes à l'environnement marin	la procédure pénale lors de pollution marine par rejets en mer et les tribunaux compétents ainsi que le déroulement d'un procès

<p>L'Organisation maritime internationale (OMI)</p> <p>L'Organisation internationale du travail (OIT)</p>	<p>l'organisation et les missions de l'OMI et de l'OIT</p> <p>OMI (Organisation maritime internationale) : La mission de l'OMI est de promouvoir la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement dans le domaine maritime. L'OMI est l'agence spécialisée des Nations Unies chargée de la réglementation et de la coordination du transport maritime international. Ses principales missions sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaboration de normes et de réglementations : L'OMI élabore et adopte des normes et des réglementations internationales pour la sécurité maritime, la prévention de la pollution tels que la Convention SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) et la Convention MARPOL (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires).</li> <li>• Promotion de la coopération internationale :</li> <li>• Assistance technique et renforcement des capacités en matière de sécurité maritime, de prévention de la pollution et de gestion des ressources marines</li> </ul> <p>l'OIT et ses missions dans le domaine du travail maritime</p> <p>OIT (Organisation internationale du travail) : La mission de l'OIT est de promouvoir le travail et la justice sociale dans le monde du travail. Bien que l'OIT ne soit pas spécifiquement axée sur le secteur maritime, elle a développé des normes et des principes relatifs aux conditions de travail des marins. Ses principales missions sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaboration de normes internationales du travail (MLC OIT)</li> <li>• Promotion du travail décent :</li> <li>• Assistance technique et coopération</li> </ul>
---	---