

Une convention innovante pour le travail maritime ?

Les apports de la Convention du travail maritime (CTM) 2006

Par Marie Marin et Alexandre Charbonneau

Doctorants, Centre de Droit Maritime et Océanique, Droit et changement social (UMR 6028)

marie.guillou@free.fr, marie.marin@clydeco.fr

alexandre_charbonneau@yahoo.fr.

Introduction : La convention du travail maritime 2006, une nouvelle norme ?

Objectifs poursuivis par cette communication. L'enjeu de cette communication aux journées 2007 de Nantes de l'Observatoire des droits des marins (ODM) est de proposer une présentation des apports de la Convention du travail maritime 2006 (CTM) de l'Organisation internationale du travail. De nombreux travaux ont déjà été réalisés dans le cadre des précédentes journées de l'observatoire¹, ayant trait à ce texte, afin d'en mesurer l'impact sur le bien-être portuaire, l'abandon de marin (rapatriement et paiement des créances salariales des gens de mer), la condition des femmes embarquées, l'action syndicale, l'évolution attendue du rôle de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port... A l'instigation de James Smith, les journées 2006 marseillaises de l'ODM ont permis aux différents acteurs membres de ce réseau d'exprimer leur position par rapport à ce texte, leur compréhension, leurs attentes et leurs déceptions. Ce qui nous avait alors conduits, Marie et moi-même, à rapporter une impression générale de réception positive de la CTM, reposant sur les constats suivants : il s'agit d'un texte de compromis réalisant une synthèse entre les expériences anciennes d'acteurs très variés du monde maritime.

Nous poursuivions alors : « en tant que compromis, il tient compte des antagonismes inhérents à ce secteur d'activité, en définissant une norme contraignante mais souple, adaptable à la diversité des niveaux de développement en présence dans le monde actuel (...). En tant que synthèse d'expériences, la nouvelle convention intègre, en premier lieu, le savoir-faire normatif de l'Organisation internationale du travail, notamment à travers les précédentes Conventions et Recommandations du travail maritime ainsi que les réflexions développées sur l'évolution des conditions d'emploi dans ce secteur et sur l'état des normes en vigueur. La

¹ Par souci de clarté, les références bibliographiques sont renvoyées à la fin du texte. Le style oral a été conservé.

convention réalise, en deuxième lieu, des passerelles avec les dispositifs développés au sein d'autres Organisations internationales concernées, en particulier l'O.M.I., et les normes relatives à la sécurité maritime et au contrôle des navires par l'Etat du port. Il s'ensuit une articulation plus précise des rôles respectifs des Etats du pavillon, Etats du port et fournisseurs de main-d'œuvre pour la mise en œuvre de la convention. En dernier lieu, les organisations syndicales de gens de mer et d'armateurs, les associations de bienfaisance et plus généralement l'ensemble du « shipping » se trouvent concernés et impliqués par la convention. »

Texte de compromis et de synthèse d'expériences donc, négocié selon les procédures et les rapports de force en présence au sein de l'Organisation internationale du travail (Blanch Jr. J. I. 2006), texte aux maigres ambitions pour certains mais texte dont l'ambition aurait pu ne pas aboutir et qui trouva un nouveau souffle lors d'une session nantaise du groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, en 2004. Nous pensons, avant d'en aborder les apports, qu'il faut garder en mémoire combien l'entreprise de négociation de la CTM fut fragile et sa réussite peu évidente.

La CTM, une norme de l'Organisation internationale du travail. Car, pour ce qui concerne l'énoncé de nouvelles prescriptions minimales en matière de conditions de travail des gens de mer, incombant à la charge des Etats membres de l'O.I.T., les apports de la CTM sont modestes.

Un constat a été dressé au sein de l'O.I.T., à la fin des années 1990, celui de la fragmentation de la réglementation sociale du secteur maritime. Cette fragmentation s'explique essentiellement par le fait que les instruments ont tous été adoptés en réponse à des problèmes ou des besoins spécifiques au cours des quatre-vingts dernières années, jusqu'à constituer un corpus de soixante conventions et recommandations du travail maritime, dont les plus anciennes datent de 1920. Par ailleurs, cette approche fractionnée du travail maritime n'a pas abouti à un meilleur taux de ratification des normes (B.I.T. 2006). On aurait pu en effet penser que le grand nombre de conventions proposées aurait favorisé leur ratification, les Etats membres ayant tout loisir de « se servir » (Supiot A. 2004) dans ce corpus selon leurs intérêts. La décision fut alors prise par l'O.I.T. de revoir l'ensemble des processus d'élaboration et de contrôle de l'application des normes et elle émit le vœu de produire une Convention cadre, un instrument unique, avec un système de contrôle efficace, un mode de révision souple et un taux de ratification comparable aux instruments de l'OMI.

Le chantier de rénovation et de refonte de la réglementation du travail maritime fut lancé le 26 janvier 2001, lors de la Commission paritaire maritime, avec l'adoption d'une résolution sur l'examen des normes du travail maritime, connue sous le nom de « l'Accord de Genève ». Dans cette résolution, la commission paritaire notait que le transport maritime était le « premier secteur économique réellement mondialisé » et que « les mesures prises, et notamment la réglementation, doivent pouvoir s'appliquer à l'ensemble du secteur ». Elle considérait que « l'élaboration d'un instrument qui rassemblerait, le plus largement possible, les instruments existants de l'OIT dans un texte unifié devrait constituer une priorité pour le secteur maritime afin que les normes répondent mieux aux besoins de tous les acteurs de ce

secteur » (B.I.T. 2001). L'Accord en appelait ainsi à « une réponse globale », l'adoption d'une nouvelle norme internationale du travail maritime unique et cohérente, destinée à devenir le quatrième pilier de la réglementation internationale du secteur maritime, en complément des grandes conventions internationales de l'Organisation Maritime Internationale que sont les conventions SOLAS, MARPOL et STCW. En mars 2001, le Conseil d'administration accepta la résolution de la Commission paritaire maritime et créa le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime. Ce chantier fut largement financé par la France et la Norvège. Les travaux de ce groupe s'achevèrent par l'adoption, à l'issue de la 94^{ème} session (maritime) de la Conférence internationale du travail, de la CTM, le jeudi 23 février 2006, à trois cent quatorze voix pour, aucune voix contre, et quatre abstentions.

Une norme d'un genre nouveau ? La réponse à cette question n'est pas évidente, en témoigne l'absence de numéro identifiant habituellement les Conventions et Recommandations internationales du travail. En tant que norme, elle appartient au corpus conventionnel de l'Organisation, c'est-à-dire aux textes soumis à ratification car obligatoires, mais sa structure lui confère une grande originalité, de sorte qu'elle échappe à cette césure traditionnelle entre conventions et recommandations.

La Convention du travail maritime 2006 doit être replacée dans le contexte plus large du programme sur le travail décent² de l'Organisation internationale du travail. Initié lors de la 87^{ème} session de la Conférence internationale du travail, en 1999, ce programme se décline autour de quatre objectifs (Egger Ph. 2002 ; Ghai D. 2006 ; Moreau M.-A. 2006) : plein emploi, droits des travailleurs, protection sociale et dialogue social. La nouvelle Convention s'inscrit dans le deuxième objectif, c'est-à-dire l'amélioration des conditions de travail par l'adoption de conventions et de recommandations qui établissent des normes minimales de travail universelles. La Convention du travail maritime 2006 privilégie ainsi la voix d'une réglementation minimale et effective, mieux adaptée au secteur d'activité qu'elle vise. Egalisant les conditions de travail à un niveau jugé décent, elle souhaite contourner les objections tirées d'un désavantage concurrentiel pour les acteurs désireux de la mettre en œuvre en misant sur une très large diffusion, par le nombre élevé de ratifications escompté³ et par le principe d'interdiction du traitement plus favorable qui permettra aux Etats du port l'ayant ratifiée de contrôler les navires étrangers au regard de ses prescriptions minimales.

Deux critiques ont traditionnellement été adressées aux normes de l'Organisation internationale du travail pour ce qui concerne leur effectivité (Jeammaud A. et Serverin E. 1992 ; Auvergnon Ph. 2006), indépendamment de la question du mécanisme de contrôle de l'application des normes (Valticos N. 1983 ; Servais J.-M., 2004). La première a trait à la nature des normes, selon qu'elles prescrivent ou seulement recommandent. La deuxième découle du caractère conditionné des Conventions internationales du travail, qui nécessitent en principe une ratification pour devenir effectives (Jeammaud A. 1986). L'opportunité de la ratification demeure une prérogative souveraine des Etats, qui conservent, par ailleurs une

² L'article I de la Convention du travail maritime 2006 dispose : « 1. Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage à donner plein effet à ses dispositions conformément aux prescriptions de l'article VI afin de garantir le droit de tous les gens de mer à un emploi décent. »

³ Le Libéria a formellement ratifié la Convention du travail maritime 2006 le 7 juin 2006.

grande latitude dans la détermination de la forme et du contenu à adopter pour l'intégration des normes O.I.T. en droit interne.

Sur ce point, la nouvelle Convention « ressemble à un Code du travail maritime international, entre la conception napoléonienne du code et celle anglophone de guideline » (Chaumette P. 2006) avec pour but de maintenir les normes au même niveau que dans les actuelles conventions du travail maritime tout en laissant à chaque pays plus de latitude quant à la façon d'assurer ce niveau de protection dans sa législation. Au plan formel, la Convention se présente ainsi comme une articulation de trois parties liées les unes aux autres, sur le modèle de la Convention STCW. Les articles et les réglementations énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations fondamentales des Membres ayant ratifié la convention tandis que le code indique comment les règles doivent être appliquées. Il se compose d'une partie A (normes obligatoires) et d'une partie B (principes directeurs non obligatoires). La structure de la Convention poursuit ainsi trois objectifs : tout d'abord, énoncer dans les articles et les réglementations un solide ensemble de principes et de droits, ensuite, donner par le code une grande souplesse aux Membres pour l'application de ces principes directeurs et droits et, enfin, grâce au titre 5, assurer que les principes et droits sont correctement respectés et appliqués. Cette souplesse accordée aux Membres prend en fait deux formes. Un Membre a tout d'abord la possibilité de donner effet aux prescriptions de la partie A du code ou d'adopter des dispositions qui leur sont équivalentes dans l'ensemble⁴. Ensuite, dans de nombreuses dispositions de la partie A du code, les prescriptions obligatoires sont énoncées de manière générale, ce qui laisse aux Membres une certaine latitude quant aux mesures à prendre au niveau national. En fait, les Membres qui ratifieront la Convention ne seront pas liés par les principes directeurs figurant dans la partie B du code et pourront alors faire le choix, pour l'application des normes, de prendre des mesures différentes de celles prévues par les principes directeurs, sous réserve que ces mesures offrent au moins le même type de protection.

Si les Conventions du travail maritime adoptées à ce jour sont jugées excessivement nombreuses et connaissent un faible taux de ratification, elles envisagent néanmoins avec une grande complétude l'ensemble des aspects de la relation de travail des gens de mer engagés dans la marine marchande. La Convention du travail maritime 2006 a pour objet de réunir dans un même texte l'essentiel des normes maritimes de l'O.I.T., antérieurement adoptées. Ces normes ont fait l'objet d'une réécriture visant à en actualiser le contenu, à supprimer les éventuelles contradictions et à les articuler en quatre titres couvrant : les conditions minimales requises pour le travail des gens de mer (titre 1), les conditions d'emploi (titre 2), le logement, les loisirs, l'alimentation et le service de table (titre 3), la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale (titre 4). Le travail de consolidation ainsi effectué a pour conséquence première d'unifier les définitions des notions de gens de mer ou marin, de contrat d'engagement maritime, de navire et d'armateur, qui connaissaient précédemment des acceptions variables.

Il ne saurait être question ici de passer en revue de manière exhaustive l'ensemble du texte de la CTM, mais bien de centrer notre approche du contenu sur les apports et lacunes

⁴ Article VI-3. Règle selon laquelle l'État est tenu d'accepter le but général de la norme et d'édicter une législation en ce sens, pour ensuite, une fois ce stade atteint, envisager l'impact de cette législation sur les objectifs accessoires.

habituellement dégagés (I). Puis, dans la continuité de nos précédents travaux (Marin M. et Charbonneau A. 2006b), nous envisagerons le système original de contrôle initié par le Titre V de la CTM (II).

I- Une amélioration du contenu des conventions antérieures de l'O.I.T. ?

La consolidation des Conventions maritimes antérieures de l'O.I.T. s'est traduite par une réorganisation à droit constant de leur contenu au sein du plan adopté par les auteurs de la CTM, tel qu'évoqué ci-dessus. Plus précisément, les dispositions jugées obsolètes qui demeuraient dans les textes passés furent supprimées, voire actualisées. Les négociations ont néanmoins abouti à certaines avancées tandis que d'autres sujets furent écartés car trop polémiques, et ce pour ne pas nuire à l'aboutissement de l'ensemble du projet.

A- Rémunération et rapatriement des gens de mer

Salaires dans les normes antérieures de l'OIT. Les salaires des gens de mer étaient envisagés sous deux angles distincts dans le corpus antérieur de l'O.I.T. : la définition de salaires minima et la Recommandation n°187 sur les salaires, la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires.

La Commission paritaire maritime est habilitée à définir un montant minimal de rémunération mensuel pour les matelots qualifiés. Ce montant peut être régulièrement révisé. La CTM a repris ce mécanisme non contraignant dans son Pr. dir. B.2.2. 4., lequel aborde le rôle des accords internationaux qui peuvent être négociés entre les armateurs ou leurs organisations et les organisations des gens de mer sur ce sujet. Il est expressément rappelé que les minima O.I.T. ne peuvent pas être opposés à de pareils accords régulièrement conclus aux yeux de l'autorité compétente.

Les textes de 1996 ont trait, respectivement, à la durée du travail des gens de mer et aux effectifs des navires (Convention n°180) aux salaires et à la durée du travail des gens de mer et aux effectifs des navires (Recommandation n°187). La Convention s'attache à définir, par une approche quantitative, trois notions : les horaires normaux de travail, le nombre maximal d'heures de travail et le nombre minimal d'heures de repos. Pour l'effectif, la Convention se contente d'énoncer une règle générale qui prescrit que le navire doit avoir un équipage suffisant en nombre et en qualité. La Recommandation souligne la nécessité de prendre en compte les heures supplémentaires effectuées en plus des horaires normaux de travail, par référence à la Convention. Elle introduit des seuils en matière de salaires minima et étend la garantie Conventionnelle des travailleurs terrestres aux marins qui ne seraient pas couverts par la Convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes⁵, disposition reprise au Pr. dir. B 2.2. 2.4.I).

⁵ Recommandation n°187 : « 6. k) dans la mesure où les créances des travailleurs relatives à leurs salaires et autres sommes dues au titre de leur emploi ne sont pas garanties conformément à la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, ces créances devraient être protégées par un privilège

Les congés payés font l'objet d'une convention spécifique⁶. Celle-ci renvoie aux législations des États membres le soin de définir cette durée annuelle tout en affirmant sans ambiguïté le droit aux congés payés.

Apport de la CTM concernant le paiement des salaires. Par définition, le contrat de travail est celui par lequel le travail est rémunéré pour son travail et c'est ce principe simple que la Règle 2.2. 1. met en exergue. Une des innovations les plus saillantes de la CTM est de prescrire aux États du pavillon de prévoir dans leur législation un versement de la rémunération à intervalles réguliers, n'excédant pas un mois (Norme A. 5.2.2 1.) qui s'accompagne de la remise d'un relevé mensuel des montants dus et versés (Norme A 5.2.2 2.).

L'irrégularité du versement de la rémunération et les éventuels litiges salariaux soulèvent en particulier le problème de l'adoption d'un vocabulaire commun pour l'évaluation des éléments de la rémunération restant dus. Le principe directeur B 2.2. 1. recommande une définition unifiée des notions de salaire ou solde de base, de salaire forfaitaire, de durée du travail et d'heures supplémentaires. Une majoration minimale de 25% des heures supplémentaires est aussi recommandée (Pr. dir. B 2.2. 2.)

Sort des Résolutions OMI OIT : abandon rapatriement et paiement des salaires

L'O.I.T. a développé des normes sur le rapatriement des marins (Convention n°166 (révisée) de 1987 et Recommandation n°174 de 1987). La Convention précise les hypothèses donnant lieu à rapatriement, les durées d'embarquement qui peuvent être posées comme condition du rapatriement et les lieux où le marin peut être rapatrié. Les frais sont mis à la charge de l'armateur, sauf manquement grave du marin à ses obligations. En cas de défaillance de l'armateur, les frais et l'organisation du rapatriement sont mis à la charge de l'État d'immatriculation du navire, qui doit disposer d'une action en recouvrement. Si l'État d'immatriculation fait défaut, l'État de destination du rapatriement ou l'État dont le marin est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et recouvrer les frais auprès de l'État d'immatriculation.

La Règle 2.5. de la CTM reprend pour l'essentiel ce dispositif en l'assouplissant : une partie des dispositions de la Convention n°166 a été placée dans la partie non obligatoire des Principes directeurs. En cas de substitution d'un État membre à l'armateur, celui-ci est admis à recouvrer les frais engagés auprès de l'État membre ou de l'État du pavillon. A défaut d'avoir intégré la résolution A 930(22) élaborée par le groupe de travail mixte OMI/OIT et adopté par l'OMI (Chaumette P., 2004) préconisant la mise en place d'un système de sécurité financière pour prévenir les cas d'abandon et indemniser les marins des conséquences dommageables d'un abandon (essentiellement les risques rapatriement, subsistance et créances salariales impayées), la CTM innove néanmoins en imposant aux États membres (Règle 2.5. 2.) d'exiger des navires battant leur pavillon de fournir une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés.

La proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires, intégrée au paquet dit Erika III, envisage la mise en œuvre de « mesures particulières en vue de protéger

conformément à la convention de l'Organisation internationale du Travail sur la protection des créances des travailleurs en cas d'insolvabilité de leur employeur... »

⁶ Convention n°146 sur les congés payés annuels des gens de mer, de 1976 (à jour).

les gens de mer en cas d'abandon, s'appuyant sur la résolution A 930(22) de l'OMI. » Le mécanisme institué par cette directive distinguerait donc deux garanties financières, une générale relative à la responsabilité civile du propriétaire de navire et une garantie spécifique au risque abandon renvoyant explicitement à la résolution A. 930(22). Certains auteurs (J. Smith 2007) y voient la possibilité d'une mesure qui pourrait être écartée comme concession aux armateurs en contrepartie de la garantie principale en matière de responsabilité civile.

Si ce projet de garantie financière aboutissait, il lèverait le voile sur une situation où devrait être conciliés d'une part, l'objectif d'interdiction pure et simple de l'abandon des gens de mer, au moyen notamment d'une pénalisation des comportements litigieux, et d'autre part, l'abandon de gens de mer déplacé sur le terrain du risque assuré ou garanti, qui se civiliserait en quelque sorte et deviendrait un choix de gestion pour l'exploitant et/ou le propriétaire du navire.

B- Protection sociale des gens de mer

Normes antérieures de l'OIT. La protection sociale des gens de mer se décline en risques inhérents au travail maritime, à travers des considérations tenant à l'accidentologie maritime et à l'éloignement du travail en mer des équipements de santé terrestre, mais aussi à travers une approche d'ensemble de la sécurité sociale, non déconnectée des réflexions menées au sein de l'OIT sur le concept et les nouveaux besoins en matière de protection sociale (Supiot A. dir. 2006).

Les normes relatives au travail maritime accordent une place particulière au risque accident du travail des gens de mer. Il s'agit, tout d'abord, de la Convention n°134 et de la Recommandation n°142 sur la prévention des accidents (gens de mer), de 1970⁷. L'accident du travail est défini comme « accident dont sont victimes les gens de mer du fait ou à l'occasion de leur emploi »⁸. La Convention prescrit des obligations de prévention, qui consistent d'une part, au recensement et à l'analyse des accidents afin d'autre part, d'adopter des mesures effectives de prévention essentiellement techniques⁹. Des moyens extérieurs d'inspections doivent être mis en œuvre afin de garantir l'effectivité de cette prévention, tandis qu'à l'intérieur du bord, une ou des personnes de l'équipage doivent composer un Comité responsable de cette prévention. La santé et les soins médicaux des gens de mer sont abordés par la Convention n°164, de 1987. La Convention met à la charge des États membres ayant procédé à ratification d'adopter des mesures législatives imposant à l'armateur la protection de la santé et des soins médicaux pour ses équipages.

La sécurité sociale des gens de mer, à travers le corpus de l'O.I.T., s'est construite d'abord en considération de risques spécifiques. En premier lieu, il s'agissait du risque lié à la

⁷ La Convention n°134 est jugée à réviser en tenant compte des instruments correspondants de l'O.M.I., tandis que la Recommandation n°142 fait l'objet d'une demande d'information sur un éventuel remplacement.

⁸ Art. 1 de la Convention.

⁹ Article 4 : « 2. Ces dispositions devront se référer à toutes les dispositions générales relatives à la prévention des accidents et à l'hygiène du travail qui sont susceptibles d'être appliquées au travail des gens de mer et elles devront préciser les mesures à prendre pour la prévention des accidents qui sont propres à l'exercice du métier de marin. 3. Ces dispositions devront en particulier porter sur les points suivants: a) dispositions générales et dispositions de base; b) aspects structurels des navires; c) machines; d) mesures spéciales de sécurité au-dessus et au-dessous des ponts; e) matériel de chargement et de déchargement; f) prévention et extinction des incendies; g) ancres, chaînes et câbles; h) cargaisons dangereuses et lest; i) équipement individuel de protection. »

privation d'emploi¹⁰, puis des risques maladie et accident¹¹, enfin du risque vieillesse¹². Les besoins des personnes à charge des gens de mer ont aussi été pris en compte¹³. Enfin, l'internationalisation du travail maritime a amené l'O.I.T. à recommander à ses membres de conclure des accords afin de couvrir les situations où un marin ressortissant d'un État signataire naviguerait sur un navire immatriculé dans un autre pays¹⁴.

Cette approche fragmentaire a fait l'objet d'une réflexion globale dans les années quatre-vingt, destinée à aboutir à une norme unique. Ainsi, la Convention n°165 sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), de 1987, transpose en matière maritime le mécanisme de la Convention n°102 concernant la sécurité sociale (norme minimum), de 1952¹⁵. Reprenant les neuf risques définis dans ce texte, la Convention maritime invite les États ayant procédé à ratification à accepter les obligations qu'elle édicte pour au moins 3 branches. L'État peut alors s'en tenir à garantir les prestations définies dans la Convention n°102 de l'O.I.T. ou bien élever les prestations au niveau des Conventions 121, 128 et 130¹⁶.

Apports de la CTM. La Règle 4-1 reprend les dispositions de la Convention n°164 sur la protection de la santé et les soins médicaux de 1987. Elle infléchit l'exigence de l'accès gratuit à ces soins telle que formulée par la Convention n°146 (selon une formule qui n'est pas exempte d'ambiguïté¹⁷), en n'en retenant plus que le principe (Règle 4.1 2.).

Les risques accident du travail et maladie professionnelle sont abordés par la Règle 4-2 qui réaffirme, indépendamment d'une éventuelle action mettant en cause la responsabilité civile, les obligations qui découlent de l'engagement indépendamment de toute faute : maintien de la rémunération pendant une certaine durée, assistance et soutien matériel et prise en charge des frais générés par l'accident ou la maladie. La Règle 4-2 ne reprend pas à son compte le travail réalisé par le groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer. En effet, les termes d'assistance et soutien matériel, au singulier dans la version

¹⁰ Convention n°8 sur les indemnités de chômage (naufage), de 1920, et Recommandation n°10 sur l'assurance-chômage, 1920, à réviser.

¹¹ Convention n°55 sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, de 1936, à réviser.

¹² Convention n°71 sur les pensions des gens de mer, de 1946, à réviser.

¹³ Recommandation n°76 sur la fourniture des soins médicaux aux personnes à la charge des gens de mer, de 1946, à réviser.

¹⁴ Recommandation n°75 sur les accords en matière de sécurité sociale des gens de mer, de 1946, à réviser.

¹⁵ Mécanisme car la Convention n°102 de l'O.I.T., introduit une graduation dans les engagements des États membres désireux de couvrir les neuf risques sociaux qu'elle énonce. En effet, la Convention 102 définit des minima tandis que les Conventions 121, 128 et 130 définissent des niveaux de protection plus élevés pour des risques spécifiques. Une grande similitude peut être trouvée avec le mécanisme instauré par le Conseil de l'Europe. La Charte sociale européenne de 1961 affirme un droit à la sécurité sociale pour les travailleurs et leurs familles, de manière déclaratoire, repris par le Code européen de Sécurité sociale, Convention internationale destinée à aller au-delà des minima de la Convention 102 de l'O.I.T. pour un espace continental plus homogène, selon lequel les États signataires s'engagent à accepter 6 des 9 branches assorties de valeurs variables (soins médicaux valant 2 branches, prestations vieillesse 3 branches). Le Protocole étend les engagements des États aux neuf branches, tandis que le Code européen de sécurité sociale hausse le niveau de protection pour les neuf branches.

¹⁶ Article 11 de la Convention.

¹⁷ Article 4 d) de la Convention : Tout Membre doit veiller à ce que soient adoptées des mesures « assurant aux gens de mer à bord la protection de la santé et des soins médicaux. Ces mesures doivent assurer que, conformément à la législation et à la pratique nationales, les soins médicaux et la protection de la santé des marins inscrits au rôle d'équipage leur sont fournis gratuitement. »

française alors la version anglaise montre un pluriel (B.I.T. 2006, p. 48.) ne sont pas explicités et demeurent non contraignants.

La Règle 4-5 reprend le texte de la Convention n°165 sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée) de 1987. Le mécanisme de la Convention n°165 n'ayant eu que peu d'effet en raison d'un manque de ratifications (3 enregistrées), la capacité d'amélioration du dispositif était très limitée. La Règle 4.5 a fait l'objet de nombreux débats révélant un désaccord profond en ce domaine entre les délégations. Trois principes se dégagent de ce texte : le mécanisme institué ne peut nuire aux conditions plus favorables prévues par les législations nationales, l'objectif poursuivi par le texte est incitatif et vise à la diffusion d'un modèle complet de sécurité sociale pour les gens de mer, la protection mise en œuvre pour les gens de mer et les personnes à leur charge ne doit pas être moins favorable que celle prévue pour les travailleurs terrestres.

Travailleurs étrangers exclus de la couverture prévue par le régime de l'Etat du pavillon. La Convention n°165 envisage la particularité des relations de travail internationales en instaurant une règle de conflit.

Article 17 : « En vue d'éviter les conflits de lois et les conséquences indésirables qui pourraient en résulter pour les parties concernées, soit par défaut de protection, soit par suite d'un cumul indu de cotisations ou autres contributions et de prestations, la législation applicable en ce qui concerne les gens de mer sera déterminée par les Membres intéressés conformément aux règles suivantes: a) **les gens de mer seront soumis à la législation d'un seul Membre;** b) **en principe cette législation sera: - la législation du Membre dont le navire bat pavillon ou - la législation du Membre sur le territoire duquel les gens de mer résident;** c) nonobstant les règles énoncées aux alinéas précédents, les Membres intéressés pourront déterminer d'un commun accord d'autres règles concernant la législation applicable aux gens de mer, dans l'intérêt des personnes concernées » ; le régime est détaillé aux articles 17 à 29, notamment pour ce qui concerne l'égalité de traitement, les conditions de résidences et la conservation des droits acquis.

Cette règle alternative qui retient le principe de l'application du régime de l'Etat du pavillon et, à défaut, celle du régime de l'Etat de résidence a entraîné de nombreuses discussions lors des négociations qui ont présidé à la rédaction définitive du texte. Le constat a été dressé de l'existence de situations où des gens de mer employés à bord d'un navire battant pavillon étranger sont exclus du régime de protection sociale de l'Etat du pavillon sans que leur Etat de résidence ne leur accorde une protection répondant aux exigences de la Convention. Le problème de la couverture des non-nationaux soulève la question du champ d'application des régimes de protection sociale et des Etats ont souligné l'incohérence de couvrir socialement des gens qui ne sont pas nécessairement assujettis au versement de cotisation, selon leur législation nationale.

La C.T.M., finalement, retient le mécanisme suivant. L'assujettissement au régime protection sociale relève de la législation nationale du Membre. Le critère de la résidence semble avoir été privilégié lors des débats, ce qui manifeste au travers de la Norme A 4.5 3., affirmant que « Tout Membre prend des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire prévue au paragraphe 1 de la présente norme à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire. Cette responsabilité peut être mise en œuvre, par exemple, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou de systèmes fondés sur des cotisations. La protection ainsi garantie ne doit pas être

moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre qui résident sur le territoire du Membre en question. » Par protection sociale complémentaire¹⁸, il faut entendre ici ceux des neuf risques qui ne relèvent pas de la responsabilité de l'Etat du pavillon en vertu des Règles 4.1 et 4.2 (soins médicaux et responsabilité des armateurs). La Règle 5.3 1., relative aux responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre et qui a pour objet d'assurer que tout Membre s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de la C.T.M. en ce qui concerne le recrutement et le placement des gens de mer ainsi que leur protection sociale, va dans le même sens en énonçant que : « Sans préjudice du principe de sa responsabilité en ce qui concerne les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant son pavillon, tout Membre a également la responsabilité de veiller à l'application des prescriptions de la présente convention relatives au recrutement, au placement et à la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer qui sont ses nationaux, ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur son territoire, dans la mesure où cette responsabilité est prévue dans la présente convention. »

La Norme A 4.5.5 précise les responsabilités relevant de l'Etat du pavillon : « Les responsabilités de tout Membre concernant les gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon comprennent celles qui sont prévues par les règles 4.1 et 4.2 et par les dispositions correspondantes du code ainsi que celles qui sont inhérentes à ses obligations générales en vertu du droit international. »

Une certaine confusion se dégage de ce montage, qui traduit les hésitations des négociateurs¹⁹, en particulier, lorsque le Principe directeur B4.5. 5. renvoie à l'Etat du pavillon la prise en charge des risques actuels et futurs : « Tout Membre ayant des gens de mer nationaux ou des gens de mer non nationaux, ou les deux, employés à bord des navires battant son pavillon devrait offrir la protection de sécurité sociale prévue par la présente convention, telle qu'applicable, et devrait réexaminer périodiquement les branches de la protection de sécurité sociale visée au paragraphe 1 de la norme A4.5 en vue d'identifier toute autre branche utile aux gens de mer concernés. »

C- Responsabilités de l'armateur

¹⁸ Selon une formule maladroite en français comme en anglais : « complementary social security protection ».

¹⁹ C'est ce qui ressort des discussions entre Etats rapportées, en particulier la position argentine : « Argentine. Quels que soient les mérites du choix de la résidence comme critère d'accès à la sécurité sociale, les Etats du pavillon ne sauraient s'exonérer de toute responsabilité dans ce domaine. Le choix du critère de la résidence habituelle a pour conséquence que, dans le cas d'un pays fournisseur de main-d'œuvre, en général, la sécurité sociale n'est accessible qu'aux gens de mer travaillant sur des navires qui battent le pavillon de ce pays et non à ceux qui travaillent sur des navires qui battent d'autres pavillons, le cas échéant des pavillons de complaisance. Comme, évidemment, peu de navires battent le pavillon du pays de résidence, la couverture est presque inexistante. En l'absence de systèmes contributifs, l'engagement à bas coût de travailleurs de ces pays entraîne une distorsion du marché mondial du travail dans les secteurs de la pêche et de la navigation maritime ainsi qu'une concurrence déloyale vis-à-vis d'autres navires de pêche sur lesquels travaillent les gens de mer qui «coûtent plus cher» parce qu'ils bénéficient d'une couverture sociale. Le texte de compromis, qui a fait l'objet, à la Réunion tripartite d'intersession, d'un consensus pour ce qui concerne la responsabilité de l'Etat du pavillon dans le domaine de la sécurité sociale représente une grande avancée, même si le gouvernement de l'Argentine préférerait, comme il l'a indiqué lors des discussions, que cette disposition soit placée dans la partie obligatoire de la convention. » (BIT 2006), p. 52.

L'article II j) de la Convention désigne l'armateur comme « le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités ». Dans l'esprit des rédacteurs de la Convention cela signifie que les propriétaires et les exploitants des navires endosseront la responsabilité qui est celle de l'employeur vis-à-vis de tous les gens de mer travaillant à bord de leurs navires²⁰ mais pourront toutefois s'entendre avec d'autres personnes qui interviennent aussi dans leur emploi. En d'autres termes, le propriétaire du navire, le gérant, mais également l'agent ou l'affréteur coque nue qui se serait vu confié la responsabilité de l'exploitation du navire seraient qualifiés d'employeur. Que penser de cette définition ?

Qu'est-ce qu'un employeur ?

C'est sur le terrain du contrat de travail qu'il faut se placer pour identifier l'employeur et cerner ses obligations dans la mesure où le contrat de travail crée l'employeur et par la même le salarié. En principe, tout salarié n'a qu'un employeur, personne physique ou morale, qui lui fournit le travail et contrôle son exécution. Pour autant, il arrive que la désignation de l'employeur s'avère malaisée. Dans de telles situations, les tribunaux recherchent dans chaque cas quel a été l'employeur réel du salarié en se référant à l'exercice effectif du pouvoir de direction qui caractérise sa fonction. Le juge fera ainsi abstraction des montages sociétaires pour se concentrer sur la détention et l'exercice des pouvoirs patronaux. A chaque fois, que le juge doit qualifier l'employeur, il doit se situer dans le rapport de subordination en s'attachant aux manifestations concrètes du pouvoir de direction. Ce rapport particulier désigne plus qu'un simple état de dépendance. L'activité subordonnée est celle qui s'exerce sous la direction et le contrôle d'autrui. La doctrine a d'ailleurs forgé une définition du contrat de travail sur ce critère : le contrat de travail est la convention par laquelle une personne s'engage à fournir une prestation à une autre, sous la subordination de laquelle elle se place, moyennant une rémunération.

Le recrutement ou le règlement du salaire ne suffisent pas à conférer la qualité d'employeur. En revanche, La dépendance et l'intégration au sein du service organisé constituent des éléments importants. L'horaire imposé, comme le lieu de travail imposé, constituent des éléments déterminants tandis que le fait de verser une indemnité, ou encore de délivrer divers documents tels que le bulletin de paie sont des indices intéressants mais secondaires. L'analyse de ces éléments relève de l'appréciation souveraine du juge du fond qui devra néanmoins motiver sa décision afin que la Cour de cassation puisse exercer un contrôle sur le critère de subordination.

Au regard de ce critère de subordination, peut-on dire qu'un armateur au sens de la convention puisse être qualifié d'employeur ?

²⁰ Projet de convention du travail maritime consolidée - questions fréquentes, Conférence Internationale du Travail, 94^{ème} session (maritime), 2006, Genève 7-23 février 2006, p.6

La notion d'armateur

Selon le Doyen Rodière, la notion d'armement a trois acceptions ; c'est d'abord la « *collectivité des armateurs* », c'est ensuite « *l'opération qui consiste à équiper un navire* » et c'est enfin « *l'ensemble des opérations qui constituent l'exploitation du navire* »²¹. Cette approche, à tout le moins classique, met parfaitement en lumière l'essence même du métier d'armateur qui doit équiper son navire et l'exploiter. Il n'est cependant pas rare aujourd'hui de constater que la personne qui est propriétaire du navire est différente de celle qui l'équipe et de celle qui l'exploite.

A l'origine, l'armateur était donc celui qui, ayant armé le navire, c'est-à-dire l'ayant doté des moyens en hommes, en matériel et en vivres qui lui permettent d'entreprendre une expédition maritime, tire profit de cette expédition. Mais, la notion d'armateur s'est progressivement fondue avec celle d'exploitant du navire jusqu'à ce que tout exploitant se voit qualifié d'armateur, qu'il ait ou non équipé le navire²². Si le droit français s'est fait l'écho de cette évolution en définissant l'armateur comme « *celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non le propriétaire* »²³, il importe de bien pénétrer l'idée que la fonction d'armateur n'implique pas nécessairement la qualité de propriétaire et ce d'autant plus que la propriété est une notion exclusivement juridique, alors que l'armement est une notion au combien économique²⁴. La convention du travail maritime 2006 retient la même acception du concept en assimilant l'armateur à l'exploitation de son navire.

Selon nous, l'approche classique de l'armateur est aujourd'hui un mythe, la notion est éclatée aux fins de maîtrise des coûts et surtout de division des risques. Les anglais n'ont d'ailleurs pas de définition de l'armateur mais déclinent le concept autant que de besoin et notamment ainsi : le *shipowner* est le propriétaire du navire, le *true owner*, le propriétaire réel, le *beneficial owner* est celui qui bénéficie du navire tandis que le *manager* est le responsable de l'exploitation commerciale.

II- Une meilleure effectivité ?

La nouvelle convention prévoit que le suivi de l'application de ses dispositions sera continu depuis les systèmes nationaux de contrôle jusqu'au système international. Au premier niveau, tous les gens de mer seront dûment informés de leurs droits et des recours à leur disposition en cas de non-respect des prescriptions de la convention. Pour se faire, un nouveau droit leur est reconnu : celui de déposer plainte.

²¹ RODIERE (R.) et DU PONTAVICE (E.), droit maritime, 12^{ème} édition, Précis Dalloz, p.213

²² REMOND GOUILLOUD (M.), Droit maritime, 2^{ème} édition, Pédone, Etudes Internationales, 1993, p.139

²³ Article 1^{er} de la loi du 3 janvier 1969

²⁴ CHAUVEAU (J.- Cl.), Traité de droit maritime, Librairies techniques, 1958, p.175

A- La procédure de traitement à terre des plaintes des gens de mer

La procédure de traitement à terre des plaintes des gens de mer relève des responsabilités de l'État du port²⁵. Elle concourt au respect des dispositions de la Convention, en offrant aux marins « alléguant une infraction aux prescriptions de la présente Convention, y compris des droits des gens de mer » la possibilité de déposer plainte « auprès d'un fonctionnaire autorisé au port où le navire fait escale. »²⁶

Le traitement à terre de la plainte commence par une enquête initiale qui tend à vérifier si les procédures de plaintes à bord²⁷ ont été envisagées et, à défaut, à encourager le règlement de la plainte à bord du navire. À ce stade, le fonctionnaire autorisé doit apprécier les infractions alléguées, selon qu'elles auraient une nature générale ou particulière, selon qu'une inspection plus détaillée ou approfondie soit nécessaire. Ainsi, l'inspection plus détaillée ou approfondie se justifie si les conditions de travail et de vie ne sont pas conformes et constitueraient un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou bien si le fonctionnaire autorisé a des raisons de croire qu'une infraction grave aux prescriptions de la Convention est constituée²⁸. Elle est encouragée dans l'hypothèse où la plainte présente un caractère général, par opposition à une plainte relative au cas particulier d'un marin²⁹. Dans cette hypothèse, et si le constat de ces irrégularités est établi, un plan de rectification sera élaboré pour remédier à la situation, avec la possibilité d'immobiliser le navire³⁰. À défaut d'inspection plus détaillée ou approfondie ou de traitement à bord de la plainte, la Convention prévoit l'obligation d'aviser sans délai l'État du pavillon pour obtenir des conseils et un plan de mesures correctives et, en cas d'échec, une procédure de rapport au BIT.

Le traitement d'une plainte déposée à terre est novateur bien que le droit de déposer une plainte fût déjà reconnu à tout marin au terme de l'article 4 de la convention n°147 de l'OIT³¹. Selon les termes de cette convention, l'État du port ne dispose pas de l'initiative du contrôle, le navire étant présumé répondre aux exigences de la Convention tant qu'une plainte ou une preuve indiquerait le contraire. Ensuite, les conséquences d'un tel constat demeurent floues. Aucune précision n'est apportée sur la nature des mesures que celui-ci peut adopter pour redresser la situation, hormis la rétention du navire lorsqu'elle n'est pas indûment

²⁵ Règle 5.2.2

²⁶ Norme A5.2.2.1

²⁷ Prévues à la Règle 5.1.5

²⁸ Norme A 5.2.1

²⁹ Principe directeur B.5.2.2 2. La définition du caractère général ou particulier de la plainte est évoquée au Principe directeur B.5.2.2 1.

³⁰ A.5.2.1.6 et B.5.2.1.2

³¹ Article 4 de la convention n°147 de l'OIT. Ainsi, « si un Membre, (...) reçoit une plainte (...), il peut adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire, avec copie au Directeur général du Bureau du Travail, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé » et d'ajouter que l'on entend par plainte « toute information soumise par un membre de l'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, sous l'aspect des risques relatifs à la sécurité ou la santé de son équipage ».

ordonnée. Enfin, ce dispositif est facultatif. Il semble qu'aucune plainte sur le fondement de la convention n°147, du moins en France, n'ait été déposée sur le fondement de ces dispositions.

Le droit communautaire s'est, lui aussi, intéressé à la plainte des gens de mer à travers la directive 99/95/CE du 13 décembre 1999 (Chaumette P., 2003). Adoptant une formulation proche de celle de l'article 4 de la Convention n°147 de l'OIT sur la marine marchande (normes minima), elle prévoit que : « Lorsqu'une plainte a été reçue ou que l'inspecteur, à partir de ses propres observations à bord, a des raisons de penser que les marins sont excessivement fatigués, il effectue une inspection détaillée conformément au paragraphe 1 pour déterminer si les heures de travail ou les périodes de repos inscrites au registre correspondent aux normes établies par la directive 1999/63/CE dans le secteur maritime et si elles ont été dûment observées, en tenant compte d'autres registres relatifs à l'exploitation du navire ». Bien que les dispositions de cette directive soient plus précises que celles de la convention n°147, le champ restreint de celle-ci, en l'occurrence la durée du travail, en limite la portée.

Lorsque la France aura ratifié la convention, devront être prises les dispositions qui s'imposent pour que ce mécanisme protecteur des marins devienne effectif en droit français. Mais, comme nous allons brièvement le voir, plusieurs difficultés tant au niveau de l'instruction de la plainte que des suites juridiques ou non qu'un tel mécanisme est susceptible de déclencher se présenteront et devront être résolues.

Se pose tout d'abord la question de l'identité du fonctionnaire autorisé à instruire une plainte. S'agira-t-il de l'inspecteur de la sécurité des navires, de l'inspecteur du travail ou encore de l'inspecteur du travail maritime?

Le fait que cette procédure relève de la responsabilité de l'Etat du port désigne l'inspecteur de la sécurité des navires comme compétent. Pour autant, instruire des plaintes représenterait pour nos inspecteurs français une charge de travail supplémentaire tandis qu'ils sont déjà tenus de contrôler les navires au cours d'escales de plus en plus courtes. Techniciens de la sécurité maritime, de part leur culture, leur formation et leurs origines professionnelles, ces inspecteurs ne sont pas des spécialistes du droit social des gens de mer. Instruire une plainte suppose de plus indépendance et autonomie fonctionnelle de la part de l'inspecteur mais également confidentialité des informations recueillies. Or, au titre du Mémorandum de Paris, l'inspecteur de la sécurité des navires répond essentiellement à des obligations de formation³² et d'indépendance vis-à-vis du milieu maritime³³ contrairement à l'inspecteur du travail maritime qui voit son statut calqué sur celui de l'inspecteur du travail. Ce dernier serait donc le fonctionnaire le plus habilité à instruire une plainte. Pour autant, il est à ce jour juridiquement incompetent pour exercer ses pouvoirs à bord des navires étrangers en escale en France.

³² Section 3.8 du MOU et annexe 7 du MOU.

³³ Section 3.8 du MOU : « Les inspecteurs et les personnes qui les assistent ne devront détenir aucun intérêt commercial, ni dans le port d'inspection ni sur les navires visités. Les inspecteurs ne doivent pas non plus être employés par des organisations non gouvernementales délivrant des certificats obligatoires ou des certificats de classification ou effectuant les visites préalables à la délivrance de ces certificats aux navires, ni travailler pour le compte de telles organisations. »

Dès lors, il serait selon nous nécessaire :

- soit que l'inspecteur du travail maritime puisse exercer ses compétences à bord des navires étrangers,
- soit que les inspecteurs de la sécurité des navires soient soumis aux mêmes exigences statutaires que l'inspecteur du travail maritime et notamment à la confidentialité des informations qu'il recueille.

A la question de l'identité de l'inspecteur compétent s'ajoute également celle de la nature de cette nouvelle procédure. Absente de la procédure civile française, la notion de plainte est habituellement associée à l'engagement d'une instance pénale ou d'une action en matière de concurrence auprès de la Commission européenne³⁴. En d'autres termes, s'agirait-il d'une plainte qui augurera d'un recours contentieux devant la juridiction compétente de l'Etat du port ?

Le traitement à terre d'une plainte envisage deux types de sanction :

- la publicité des cas d'infractions par la transmission d'un rapport rédigé par l'inspecteur au directeur du BIT
- et l'immobilisation du navire³⁵.

Nous ne rentrerons pas ici dans les détails mais selon nous, il est possible d'affirmer que la Convention du travail maritime 2006 ne consacre pas une approche contentieuse du traitement à terre de la plainte dans la mesure où une plainte peut certes déclencher une inspection détaillée³⁶, susceptible d'aboutir à l'immobilisation du navire, mais la portée de cette inspection restera limitée à l'objet de la plainte sauf « s'il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention »³⁷.

Le refus d'ouvrir un accès aux juridictions de l'État du port aux gens de mer ressortissants d'autres pays était d'ailleurs un souhait unanime des rédacteurs de la Convention³⁸. Ce compromis³⁹ ne préjuge toutefois pas des réactions des juridictions saisies qui pourraient regarder le traitement à terre d'une plainte comme constituant un rattachement

³⁴ Se reporter à l'occurrence « plainte » dans le *Lexique des termes juridiques*, Paris, Dalloz, 10^{ème} ed., Guinchard S. et Montagnier G. (dir.) et dans le *Vocabulaire juridique de l'Association Henri Capitan*, Paris, P.U.F., 3^{ème} ed., Cornu G. (dir.).

³⁵ Sur le modèle des sanctions encourues dans le cadre du contrôle par l'Etat du port, en particulier sous le régime du Mémorandum de Paris (publicité ; immobilisation et plus rarement bannissement).

³⁶ A5.2.2 4. : « Si l'enquête ou l'inspection menée au titre de la présente norme révèle la non-conformité avec le paragraphe 6 de la norme A.5.2.1, les dispositions de ce paragraphe sont appliquées. »

³⁷ A5.2.1.1) b)

³⁸ Annexe 4, « Communication commune du groupe des armateurs et du groupe des gens de mer sur les procédures de règlement des différends provisoires », Rapport final du sous-groupe tripartite du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, Genève, 3-7 février 2003, STWGMLS/2003/8, p. 37 et s. Le quatrième point des dispositions préliminaires du titre 5 de la Convention précise que « les dispositions du présent titre ne portent pas attribution de compétence matérielle ou territoriale. »

³⁹ A l'issue d'une controverse de plusieurs années : BIT, Rapport I (1A), *Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime*, Genève, 2005, p. 66 et s.

aux juridictions compétentes de l'État du port⁴⁰, en particulier si la capacité de recours dans le système juridique de l'État du pavillon ou de l'Etat dont le marin est ressortissant, paraît entravée en droit⁴¹ ou en fait⁴². En effet, le traitement à terre des plaintes des gens de mer est en principe subordonné à l'échec de son traitement à bord, selon les modalités prévues par l'État du pavillon⁴³. De notre point de vue, le traitement d'une plainte à terre attesterait de l'échec des mécanismes pavillonnaires disponibles et traduirait alors la nécessité d'une implication de l'État du port, y compris par l'accès à ses juridictions.

Pour nous, la plainte se présente comme un mécanisme intéressant, susceptible de contribuer à la mise en œuvre effective des normes de la Convention, la certification sociale devrait assurer le même objectif au niveau armatorial et étatique.

B- La certification sociale d'un navire

La certification sociale d'un navire se situe au même titre et au même niveau que sa certification technique, l'une et l'autre autorisant la détention de ce dernier par l'Etat du port pour manquement à ses obligations. Chaque Etat du pavillon devra ainsi mettre en place un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime en vue d'assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer soient et demeurent conformes aux normes de la Convention⁴⁴.

Avant de nous intéresser de plus près à la certification sociale, il nous a semblé pertinent de nous attarder quelques instants sur la certification technique d'un navire.

La certification technique d'un navire relève de la compétence et de la responsabilité exclusive de l'Etat dont il bat pavillon. L'Etat du pavillon doit ainsi visiter et inspecter les navires qui battent son pavillon et leur délivrer des certificats de sécurité. Chaque convention internationale de l'OMI prévoit les modalités de l'inspection et la procédure à suivre.

La visite d'un navire permet de vérifier qu'il respecte les règles de sécurité en vigueur. Elle est généralement assurée par les fonctionnaires de l'Etat du pavillon mais peut être confiée par délégation à un organisme reconnu par l'administration telle qu'une société de classification⁴⁵. Dans tous les cas, que la certification soit ou non déléguée, l'Etat du pavillon est garant de la conformité de ses navires aux normes de sécurité en vigueur.

⁴⁰ Le problème de la signification de cette procédure en matière de conflit de juridictions a été souligné par le vice-président des gens de mer, Compte rendu, projet de rapport : commission n°1, Genève, 13-24 septembre 2004.

⁴¹ Que le jeu des conflits de juridictions aboutisse à un contentieux sans juge, par exemple.

⁴² En particulier si le navire ne fait jamais escale dans un port de l'Etat du pavillon, mais aussi si le marin s'expose à des mesures de rétorsions, comme le placement sur liste noire.

⁴³ Règle 5.1.5 de la Convention.

⁴⁴ R5.1.1.2)

⁴⁵ Les plus importantes des sociétés de classification possèdent une compétence technique universellement reconnue et disposent d'un réseau international d'experts facilitant ainsi en principe une mise en œuvre homogène des réglementations en vigueur.

A l'issue de la visite d'un navire par l'administration de l'Etat du pavillon, un certificat lui est délivré qui atteste que le navire se trouve en conformité avec les exigences de la réglementation en vigueur pendant une durée limitée variable (certificat sur les lignes de charge, certificat de franc bord...). Délivré ou visé par l'Etat du pavillon, ce certificat acquiert une validité internationale⁴⁶.

En pratique, on constate que les Etats du pavillon s'acquittent de leurs obligations avec plus ou moins de soin et de sérieux en matière d'inspection de leurs navires. La complaisance dans la délivrance des certificats de sécurité existe réellement. En sera-t-il de même en matière de certification sociale, on peut malheureusement le penser pour autant il nous appartient de nous intéresser à ce mécanisme nouveau, qui en théorie se présente comme un gage supplémentaire d'une mise en œuvre effective des normes de la Convention.

Qu'est-ce que la certification sociale ?

Les armateurs possédant ou exploitant des navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonneaux et qui effectuent des voyages internationaux ou des voyages entre ports étrangers seront tenus d'élaborer et de mettre en œuvre des plans propres à garantir le respect des lois, règlements et autres mesures qui donnent effet à la convention. Les capitaines seront quant à eux chargés d'appliquer ces plans et d'en démontrer, documents à l'appui, leur contenu.

Au niveau étatique, les Etats du pavillon devront contrôler les plans précités établis par les armateurs, vérifier et certifier qu'ils sont dûment mis en œuvre. Chaque navire devra ainsi avoir à bord un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime.

Le certificat de travail maritime sera délivré par les Etats aux navires qui battent leur pavillon une fois que ces Etats, ou des organismes reconnus qu'ils auront autorisés à effectuer les inspections, se seront assurés que les conditions de travail à bord de ses navires sont conformes à la législation nationale qui applique la convention. Le certificat aura une durée de validité de cinq ans sous réserve d'inspections périodiques par l'Etat du pavillon.

La déclaration de conformité qui est jointe au certificat résumera la législation nationale applicable dans 14 domaines visés par la convention et décrira le plan adopté par le propriétaire ou l'exploitant du navire pour s'assurer que ces domaines seront respectés entre deux inspections. Parmi les 14 domaines, on trouve notamment : l'âge minimum, le contrat d'engagement maritime, la durée du travail, les soins médicaux à bord, ou encore les procédures de plainte à bord.

Conclusion

⁴⁶ Article 20 de la convention sur les lignes de charge : « Les certificats sont acceptés par les autres gouvernements contractants et considérés comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par eux-mêmes ».

La ratification entraînera révision automatique de certaines Conventions déjà ratifiées par les États⁴⁷. À côté des Conventions maritimes qui sont refondues dans le texte de la Convention consolidée⁴⁸, son préambule intègre les principes fondamentaux énoncés dans les Conventions visées dans la Déclaration de 1998 relatives aux principes et droits fondamentaux au travail.

La Commission européenne a engagé une consultation des partenaires sociaux européens, sur la base de l'article 138 du Traité, au sujet d'une éventuelle communautarisation de la Convention du travail maritime 2006 ou de certaines de ses dispositions⁴⁹. Rappelant le rôle joué par l'Union européenne dans l'élaboration de cette nouvelle norme, la Commission insiste sur les enjeux d'une ratification concertée au niveau communautaire, empruntant la voie négociée. La consultation a abouti à un accord le 12 novembre 2007 entre l'E.C.S.A. (association des armateurs européens) et E.T.F. (branche Europe du syndicat international des ouvriers du transport I.T.F.), laissant entrevoir la possibilité de procéder à l'adoption courant 2008 de deux directives reprenant successivement le contenu des quatre premiers titres (dispositions de fond)⁵⁰ puis du cinquième titre de la C.T.M., relatif aux responsabilités des Etats dans la mise en œuvre de la Convention. Ce dernier titre devra être envisagé dans le cadre plus général de l'évolution du droit communautaire de la sécurité maritime, en particulier avec les propositions de directives énoncées au sein du paquet Erika III⁵¹. Parallèlement, le Conseil a adopté une décision⁵² autorisant les Etats membres à ratifier dans l'intérêt de la Communauté européenne et de préférence avant le 31 décembre 2010 la Convention du travail maritime 2006.

Le principal effet recherché, qui concerne l'ensemble des Etats membres de l'O.I.T. désireux de ratifier la Convention du travail maritime 2006, porte sur les conditions d'entrée en vigueur de la Convention. Ainsi, alors que celle-ci requiert la ratification préalable de 30 Etats comprenant au moins 33% du tonnage mondial⁵³, l'Espace économique européen représente à lui seul 27 Etat totalisant 28% de la flotte mondiale⁵⁴. Plus substantiellement, la Commission y voit la possibilité d'actualiser l'acquis communautaire et d'entamer une réflexion sur les seuils voulus en matière sociale en Europe, à savoir sur l'opportunité de rendre la partie B obligatoire ou non.

⁴⁷ Article X de la Convention consolidée, issu des travaux de la Commission technique maritime préparatoire.

⁴⁸ L'approche matérielle de ce texte sera étudiée dans les développements relatifs à l'uniformisation du droit.

⁴⁹ Se reporter à la lettre de saisine des partenaires sociaux européens du directeur général de la DG emploi, affaires sociales et égalité des chances, doc. EMPL/F1/JM/FZ – 10696 (2006) et à la Communication de la Commission COM(2006) 287 final du 15 février 2006.

⁵⁰ Voir la récente Proposition de directive du Conseil portant mise en œuvre de l'accord conclu entre l'ECSC et ETF concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE, Bruxelles, le 2 juillet 2008, COM(2008) 422 final.

⁵¹ Voir infra.

⁵² J.O.C.E. L 161 du 22 juin 2007. La Commission envisage également de présenter une proposition de décision du Conseil autorisant et encourageant une ratification rapide par les États membres de l'UE de la convention sur le travail dans la pêche (OIT, 2007).

⁵³ Article VIII 3. de la Convention du travail maritime 2006 : « la Convention entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 Membres [de l'O.I.T.] représentant au total au moins 33% de la jauge brute de la flotte marchande mondiale aura été enregistrée. »

⁵⁴ Un plan d'action a été élaboré au sein du B.I.T. de manière à accompagner le processus de ratification de la C.T.M. par les Etats membres. Il prévoit des moyens de soutien technique et pose un objectif daté d'atteindre le seuil des ratifications nécessaires en 2011 pour une entrée en vigueur du texte en 2012 : O.I.T., *Convention du travail maritime, Plan d'action 2006-2011*, Genève, 2007. Les Etats ayant ratifié ce texte sont, aujourd'hui, au nombre de trois : les Bahamas, les Iles Marshall et le Libéria.

Le recours aux consultations en vue d'un accord au niveau européen entre partenaires sociaux n'est pas une nouveauté puisque cette procédure avait été adoptée en matière de durée du travail dans la marine marchande (Chaumette P., 2003). Un accord signé entre l'Association des armateurs de la Communauté (ECSA) et la Fédération des syndicats des travailleurs des transports de l'Union européenne, le 30 septembre 1998, avait par la suite été repris sous la forme d'une directive du Conseil, le 12 juin 1999. Cette directive intègre en droit communautaire les dispositions de la Convention n°180 de l'O.I.T. sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, de 1996⁵⁵, avec des exigences supplémentaires.

Une entreprise de consolidation a abouti en matière de travail à la pêche sous la forme plus classique d'une Convention internationale du travail maritime, complétée d'une Recommandation⁵⁶. Il s'agissait de réunir et d'actualiser les normes préexistantes relatives au travail à la pêche tout en élargissant les sujets abordés à des enjeux plus contemporains, liés à la très grande diversité des formes de pêche pratiquées dans le monde⁵⁷. Cette initiative se démarque nettement de la Convention du travail maritime 2006 au regard de la forme adoptée et de l'ampleur des textes réunis⁵⁸. Il semble que l'O.I.T. écarte toute volonté d'étendre le processus de consolidation à d'autres secteurs pour le moment, en raison notamment climat particulier qui a présidé à l'adoption de la C.T.M., c'est-à-dire du très large consensus obtenu au sein des organisations représentatives d'employeurs et de salariés de la marine marchande, consécutif à des relations professionnelles de bonne qualité.

⁵⁵ La dir. 1999/63/CE du 21 juin 1999 ne fait pas référence directement à la Convention n°180 de l'O.I.T., ni même à l'accord du 30 septembre 1998. Toutefois, l'Union européenne a, dans le même mouvement, étendu sa réglementation à tout navire faisant escale dans les ports de la Communauté par la directive 1999/95/CE du 13 décembre 1999. Cette dernière se donne explicitement pour objectif « d'appliquer les dispositions de la directive 1999/63/CE qui sont fondées sur les dispositions de la Convention n°180 de l'O.I.T., à tout navire faisant escale dans un port de la Communauté, quel que soit son pavillon (...). Cependant, la directive 1999/63/CE comporte des exigences que ne prévoit pas la Convention n°180 de l'O.I.T. et qui ne doivent donc pas s'appliquer à bord des navires qui ne battent pas pavillon d'un Etat membre. », cf. Considérant n°6 de la Dir. 1999/95/CE.

⁵⁶ Les normes ont été adoptées à l'occasion de la Conférence internationale du travail du printemps 2007. Le texte de référence à ce sujet demeure le Rapport V(1), *Conditions de travail dans le secteur de la pêche. Norme d'ensemble (une convention complétée par une recommandation) sur le travail dans le secteur de la pêche*, Conférence internationale du travail (92^{ème} session, 2004), Genève, 2003, en particulier les pages 19 et s. Voir l'intervention de G. Proutière-Maulion aux Journées 2007 de l'Observatoire des droits des marins.

⁵⁷ Se reporter au rapport V (2B), *Le travail dans le secteur de la pêche*, Genève, 2005

⁵⁸ Soit 7 normes existantes.

Références

- Allemandou Ph. (2007), « Offre de proposition de formation à la mise en œuvre de la Convention du travail maritime consolidée », *Actes des journées d'études marseillaises 2006 de l'Observatoire des droits des marins*, Nantes, Observatoire des droits des marins, p. 169 et s.
- Auvergnon Ph. dir. (2006), *L'effectivité du droit du travail : à quelles conditions ?*, Actes du séminaire international de droit comparé du travail, des relations professionnelles et de la sécurité sociale, Bordeaux, Comptrasec, 2006.
- B.I.T. (2001), « Résolution concernant l'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT », Annexe 3 du *Rapport du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes maritimes internationales*, Genève, document TWGMLS/2001/1, p. 50 et s.
- BIT (2006), Rapport I 1(A), *Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime*, Conférence internationale du travail, 94^e session (maritime).
- B.I.T. (2008), *Compendium of Maritime Labour Instruments*, Genève, ILO.
- Blanck Jr. J. I. (2006), « Reflexions on the Negotiation of the Maritime Labor Convention 2006 at the International Labor Organization », *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 31, p. 35 et s.
- Bollé P. (2006), « La nouvelle convention sur le travail maritime : un instrument novateur », *R.I.T.*, p. 157 et s.
- Brentnall E. (2007), « The maritime labour convention 2006 : The role of seafarers' unions and their members », *Actes des journées d'études marseillaises 2006 de l'Observatoire des droits des marins*, Nantes, Observatoire des droits des marins, p. 165 et s.
- Charbonneau A. (2006a), « L'O.I.T. et le droit international du travail maritime : une vocation universelle pour une action diversifiée », *Revue congolaise des transports et des affaires maritimes*, p. 9 et s.
- Charbonneau A. (2006b), « Le bien-être après l'adoption de la Convention du travail maritime consolidée (O.I.T.) : quelles avancées pour quelles lacunes ? », *Actes des journées d'études 2006 de l'Observatoire des droits des marins*, Nantes, Observatoire des droits des marins, p. 119 et s.
- Chaumette P. (2006), « La convention du travail maritime, OIT, 2006 », *Revue Neptunus*, Vol. 12, 2006/4, www.cdmo.univ-nantes.fr/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo.
- Chaumette P. (2003), « L'organisation de la durée du travail à bord des navires », *D.M.F.*, p. 3 et s.
- Chaumette P. (2004), « Des résolutions A 930(21) et A 931(22) de 2001 de l'Assemblée de l'O.M.I. aux réformes du droit français quant aux garanties de paiement des salaires », *Journées 2004 nantaises de l'Observatoire des droits des marins*, Nantes, Observatoire des droits des marins, p. 133 et s.
- Devouche A. (2007), « Quel rôle a joué la commission européenne pendant les négociations et maintenant pour la mise en application de la nouvelle Convention de l'Organisation internationale du travail sur le travail maritime ? », *Actes des journées d'études marseillaises 2006 de l'Observatoire des droits des marins*, Nantes, Observatoire des droits des marins, p. 81 et s.

- Doumbia-Henry C. (2004), « The Consolidated Maritime Labour Convention : A marriage of the traditional and the new », *Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir, Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos*, Genève, OIT, p. 319 et s.
- Egger Ph. (2002), « Travail décent un cadre d'action se met en place », *R.I.T.*, p. 175 et s.
- Fotinopoulou-Basurko O. (2007), « Las responsabilidades de los estados en relacion el suministro de mano de obra maritima en el convenio refundido sobre et trabajo maritimo de 2006 », *Actes des journées d'études marseillaises 2006 de l'Observatoire des droits des marins*, Nantes, *Observatoire des droits des marins*, p. 111 et s.
- Ghai D. dir. (2006), *Decent work : objectives and stratégies*, Genève, ILO, 2006.
- Guillou-Marin M. (2003), « Vers la reconnaissance d'un statut juridique international des gens de mer : le projet préliminaire de convention du travail maritime consolidée, Compte rendu de la session du BIT à Genève du 3 au 7 février 2003 », *A.D.M.O.*, p. 225 et s.
- Jeammaud A. (1986), « Sur l'applicabilité en France des conventions internationales du travail », *Droit social*, p. 399.
- Jeammaud A. et Serverin E. (1992), « Evaluer le droit », *Dalloz, Chronique*, p. 263 et s.
- Kozubovskaya-Pellé A. (2008), De la qualité juridique de transporteur maritime de marchandises : notion et identification, Thèse pour le doctorat de droit privé, Tassel Y. (dir.), Université de Nantes.
- Marin M. et Charbonneau A. (2007a), « La Convention du travail maritime 2006 : vers une codification du droit du travail maritime international ? », *D.M.F.*, p. 110 et s.
- Marin M. et Charbonneau A. (2007b), « La Convention du travail maritime 2006 : traitement à terre des plaintes déposées par les gens de mer », *Actes des journées d'études marseillaises 2006 de l'Observatoire des droits des marins*, Nantes, *Observatoire des droits des marins*, p. 127 et s. (à paraître dans le prochain numéro de l'*A.D.M.O.*).
- Moreau M.-A. (2006), *Normes sociales, droit du travail et mondialisation*, Paris, Dalloz.
- Numéro spécial de la *Revue internationale du travail* (2003) sur la « mesure du travail décent », n°142.
- O.I.T. (2004), *Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir, Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos*, Genève, O.I.T..
- Pelen G. (2007), « Que peut-on attendre de l'application de la Convention du travail maritime pour ce qui est de la fourniture de services aux marins en escale ? », *Actes des journées d'études marseillaises 2006 de l'Observatoire des droits des marins*, Nantes, *Observatoire des droits des marins*, p. 183 et s.
- Ricordel S. (2006), *Le contrôle des conditions de vie et de travail des marins de commerce par l'Etat du port. Dessein et destin des normes établies*, Thèse de doctorat en droit, J. Le Goff, (dir.), Université de Bretagne Occidentale, Tome 1, p. 81 et s.
- Servais J.-M. (2004), *Normes internationales du travail*, Paris, L.G.D.J.
- Smith J. (2007), « Inventaire des cas d'abandon de marins en France : problèmes concernant la gouvernance », *Actes des journées d'études marseillaises 2006 de l'Observatoire des droits des marins*, Nantes, *Observatoire des droits des marins*, p. 249 et s.
- Supiot A. (2004), « Du nouveau au Self-service normatif : la responsabilité sociale des entreprises », *Analyses juridiques et valeurs en droit social, Etudes offertes à Jean Pélissier*, Paris, Dalloz, p. 641 et s.

Supiot A. dir. (2006), « Protection sociale et travail décent. Nouvelles perspectives pour les normes internationales du travail », supplément au n°1272 du 4 septembre 2006 de la *Semaine sociale Lamy*.

Valticos N. (1983), *Droit international du travail*, in Camerlynck G. H. (dir.), *Traité de droit du travail*, Tome 8, Paris, Dalloz, 2^{ème} édition.

Zhao M. (2007), « Gender issues in the word shipping industry : a short summary paper », *Actes des journées d'études marseillaises 2006 de l'Observatoire des droits des marins*, Nantes, *Observatoire des droits des marins*, p. 177 et s.