

La Convention du travail maritime, OIT, 2006

Patrick CHAUMETTE

Professeur de droit à l'Université de Nantes

Le 23 février 2006, a été adoptée à Genève, lors de la 94^e session de la Conférence internationale du travail, qui correspondait à sa 10^e session maritime, une convention du travail maritime par l'Organisation Internationale du Travail, qui fera date. Cette convention du travail maritime de 2006 est présentée comme un jalon, une avancée historique, prenant appui sur les normes internationales du travail en vue d'une mondialisation équitable d'un travail décent pour les gens de mer. Elle constitue le 4^e pilier du droit international du transport maritime avec les 3 conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), la convention SOLAS sur la sécurité et la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention MARPOL sur la prévention de la pollution en mer, la Convention STCW, *standards on training, certification and watchkeeping*, révisée en 1995, relative aux brevets maritimes et à la veille à la passerelle. Ces quatre piliers participent à l'élimination des navires sous normes.

Depuis 86 ans, c'est-à-dire 1920, la première session maritime à Gênes, l'OIT s'intéresse au travail maritime, en raison des spécificités des conditions de travail et de la mobilité internationale, tant à la marine marchande qu'à la pêche. La convention 2006 concerne la marine marchande ; en 2007, une convention pêche pourrait être adoptée, une Résolution le fut en 2005. L'un des premiers instruments juridiques de l'OIT est la Recommandation n° 9 de 1920 sur les statuts nationaux des marins, une année après la création de l'OIT par le Traité de Versailles. Cette recommandation tendait à l'établissement d'un statut international des marins, spécifiant leurs droits et leurs devoirs. Environ 60 conventions maritimes ont été adoptées par l'OIT, autant de recommandations ; ces conventions ont reçu assez peu de ratifications, surtout celles qui concernent la durée du travail et la protection sociale. Cette convention nouvelle de 2006 n'a pas été numérotée parce que son texte est susceptible de révision, de modifications ultérieures, sans qu'une autre convention soit nécessaire : en ce sens, elle ressemble à un code du travail maritime international, entre la conception napoléonienne du code et sa conception anglophone de guideline.

La Convention du travail maritime de 2006 a été adoptée par un vote-record de 314 voix pour, aucune contre et quatre abstentions. Deux pays, dont le Venezuela se sont abstenus, ne voulant pas cautionner la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui délimite excessivement, selon eux, la zone économique exclusive (ZEE) à 200 milles, sous juridiction nationale. 106 délégations nationales ont participé à ce vote, comprenant deux représentants de l'Etat, un représentant des employeurs et un représentant de l'organisation syndicale des salariés la plus représentative, conformément au tripartisme de l'OIT. Son entrée en vigueur nécessite douze mois après la ratification d'au moins 30 Etats représentant plus de 33 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale. Ce niveau de ratification est plus important qu'à l'habitude. Panama et le Libéria ont entrepris la ratification dès 2006, mais le Libéria n'a mis en oeuvre aucune procédure parlementaire, ce qui interroge sur la régularité de la signature par la présidente de cet Etat.

Objectifs

La Convention du travail maritime de 2006 a deux objectifs fondamentaux :

- dans l'optique du travail décent, rendre le système de protection des normes internationales de travail plus proches des travailleurs concernés, sous une forme mieux adaptée à ce secteur d'activité internationale ;
- atteindre une meilleure application de ces normes internationales par les gouvernements et les armateurs, afin d'éviter un fardeau inégal en cas de conditions de travail décentes : le principe fondamental d'une concurrence loyale nécessite des règles égales pour tous.

La Convention du travail maritime de 2006 met à jour la plus grande partie des 68 instruments du travail maritime que l'OIT a adoptés depuis 1920 et qui se trouvent intégrés dans cette nouvelle convention consolidée. Il en est attendu un effet multiplicateur. La Convention n° 15 était déjà écartée, car obsolète en raison de la disparition du métier concerné. Les Conventions de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer, n° 108 et 185, n'ont pas été prises en compte, car elles posent des problèmes spécifiques, concernant la liberté de circulation des gens de mer, le recours à des éléments biométriques pour la Convention 185. La Convention n° 71 relative aux pensions des gens de mer a également été écartée, faute d'un consensus suffisant pour l'intégrer dans la phase de consolidation. Ainsi les autres conventions du travail maritime, intégrées, seront progressivement abandonnées, au fur et à mesure que les Etats qui y sont aujourd'hui parties ratifieront la nouvelle convention. Un comité tripartite permanent de suivi de la convention est installé.

L'OIT a commencé à la fin des années 1990 à revoir l'ensemble de son processus d'élaboration des normes et de son activité de contrôle, en réponse au phénomène de globalisation. Il s'agit de concevoir des normes susceptibles d'acceptation universelle, d'apporter une meilleure réponse au problème du respect et de la mise en application effectifs des normes internationales. Trop de conventions sont adoptées, puis très peu ratifiées : tel était le cas dans le secteur maritime. En 2001, dans le cadre de la commission paritaire maritime, armateurs et gens de mer ont proposé une nouvelle conception des normes du travail maritime, un accord dit de Genève, tendant à instaurer une protection intégrale et effective des droits des gens de mer à des conditions de travail décentes, à imposer des règles générales pour tous aux gouvernements et aux armateurs, tout en ménageant une certaine flexibilité quant aux modalités de concrétisation de cette protection, afin de tenir compte de la diversité des situations. Se fondant sur « l'accord de Genève », le conseil d'administration du Bureau International du Travail (BIT) a décidé en 2001 d'élaborer un nouvel instrument destiné à réaliser une consolidation de toutes les normes internationales du travail maritime en vigueur, à répondre aux besoins actuels et futurs, à résoudre les obstacles s'opposant à une acceptation universelle des normes dans ce secteur, à assurer une application effective des normes. Une vaste consultation internationale a concerné 88 pays, leurs gouvernements et leurs partenaires sociaux ; cette consultation a duré quatre années, menée par un groupe de travail de haut niveau, présidé par le français Jean-Marc SCHINDLER. Ce chantier a été largement financé par la France et la Norvège, compte tenu des limites financières de l'OIT. Il en est résulté notamment une session à Nantes, en janvier 2004, au cours de laquelle une cristallisation eut lieu : à l'arrivée à Nantes, une crise de confiance couvait, de nouvelles délégations prenaient le chantier en route ; à l'issue de cette semaine, il semblait clair que l'ouvrage serait achevé. Pendant deux années, les partenaires sociaux avaient observé la position des gouvernements ; il est apparu à Nantes que les gouvernements s'engageaient en nombre vers une convention applicable, intégrée dans le port state control ; il en est résulté un basculement. La convention proposée

fut soumise à un examen de détail, associant plus d'un millier de personnes, représentant les 106 Etats membres de l'OIT participant à la Conférence internationale du travail de février 2006. Le texte fut affiné et adopté le 23 février 2006.

Structure et contenu

La nouvelle convention combine « ce qu'il y a de meilleur dans l'ancien et du nouveau ». Elle intègre les normes essentielles contenues dans les conventions du travail maritime existantes dans une présentation novatrice, dans le but d'une acceptation universelle, et une nouvelle approche destinée à assurer l'application des dispositions à caractère technique et à en assurer une mise à jour plus rapide. Elle tire le meilleur parti possible des approches solidement éprouvées, inaugurées par d'autres conventions majeures du secteur maritime, notamment la Convention n° 147 de 1976, révisée en 1996, sur les règles minimales dans la marine marchande, mais aussi les conventions de l'OMI SOLAS et STCW, dont elle s'inspire largement.

La Convention se présente selon une articulation comparable à la convention STCW de l'OMI, avec trois parties différentes, ayant un lien entre elles : les articles, les règles, un code en deux parties (une partie A pour les normes obligatoires, une partie B pour les principes directeurs qui ne sont pas obligatoires). L'aspect guideline du code est ici nettement visible. Après chaque article, se trouve une « note explicative » importante, destinée à fournir un complément d'information et d'assistance, en particulier aux gouvernements, sur les rapports entre les deux parties du code. La présentation suit le principe de l'intégration verticale pour les règles et le code (parties A et B), avec une articulation selon cinq titres et un système de numérotation reliant entre elles et entre eux les règles, les normes et les principes directeurs qui sont apparentés. Ces cinq titres sont : Titre 1 Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire, Titre 2 Conditions d'emploi, Titre 3 Logement, loisirs, alimentation, et service de table, Titre 4 Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale, Titre 5 respect et mise en application des dispositions.

Chaque titre regroupe un certain nombre de règles, de normes et de principes directeurs touchant à des questions diverses.

Titre 1 Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire, Règle 1.1 Age minimum, Règle 1.2 Certificat médical, Règle 1.3 Formation et qualifications, Règle 1.4 Recrutement et placement.

Titre 2, Conditions d'emploi : Règle 2.1 Contrat d'engagement maritime, Règle 2.2 Salaires, Règle 2.3 Durée du travail ou du repos, Règle 2.4 Droit à un congé, Règle 2.5 Rapatriement, Règle 2.6 Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage, Règle 2.7 Effectifs, Règle 2.8 Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer.

Titre 3 Logement, loisirs, alimentation, et service de table, Règle 3.1 Logement et loisirs, Règle 3.2, Alimentation et service de table.

Titre 4 Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale, Règle 4.1 Soins médicaux à bord des navire et à terre, Règle 4.2 Responsabilité des armateurs, Règles 4.3 Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents, Règle 4.4 Accès à des installations de bien-être à terre, Règles 4.5 Sécurité sociale.

Titre 5 respect et mise en application des dispositions, Paragraphes d'introduction, Règle 5.1 Responsabilités de l'Etat du pavillon, Règle 5.2 Responsabilités de l'Etat du port, Règle 5.3 Responsabilités du fournisseur de main-d'oeuvre. Dans le Titre 5, la partie A du code comporte trois annexes (Annexe A5-I, liste des éléments pouvant donner lieu à une

inspection par l'Etat du pavillon, Annexe A5-III, liste des éléments pouvant donner lieu à une inspection détaillée dans l'Etat du port, Annexe A5-II, types de documents à utiliser dans le cadre du système d'inspection et de certification prévu sous le Titre 5, certificat de travail maritime, déclaration de conformité du travail maritime) et la partie B en comporte une, Annexe B5-I, exemple destiné à illustrer comment remplir la déclaration.

Il est possible d'illustrer le principe d'intégration verticale par quelques extraits : *Règle 1.2* Certificat médical en mer, 1 – Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions. *Normes A1.2* – Certificat médical 1. L'autorité compétente exige qu'avant de commencer à servir à bord d'un navire, les gens de mer soient en possession d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer. *Principe directeur B1.2* – Certificat médical ; *Principe directeur B1.2.1* – Directives internationales.

Ainsi la nouvelle convention a pour caractéristiques novatrices : la recherche d'une mise en application effective, un mécanisme de certification des conditions de travail en rapport avec un « travail décent », un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime délivrés par l'Etat du pavillon ou un organisme reconnu agissant en son nom, un système de certification par l'Etat du pavillon et d'inspection par l'Etat du port pour tout navire de 500 tonneaux de jauge brute et plus, affectés à une navigation internationale ou s'effectuant entre des ports étrangers. Le système de certificat reste ouvert et peut être étendu par les Etats à d'autres navires, notamment à la demande des armateurs. Le certificat et la déclaration constituent les preuves documentaires du respect des prescriptions de la convention (articles, règles, et code partie A), jusqu'à preuve contraire. Toute inspection dans un port étranger, dans la logique du *port state control*, se limite à une inspection du certificat et de la déclaration de conformité, sauf situations particulières ou inspection détaillée. Une clause garantit un « traitement non moins favorable », destinée à imposer des règles du jeu égales pour tous, dans le contexte des mesures de contrôle de l'Etat du port. Dans la lignée de la Convention 147 de 1976 qui a introduit la logique du contrôle par l'Etat du port, les Etats, qui ont ratifié la convention de travail maritime, peuvent en imposer le respect, en tant qu'Etat du port aux navires dont l'Etat du pavillon n'a pas ratifié cette convention de travail maritime.

La convention innove nettement en certains domaines en matière de versement mensuel des salaires, en matière d'obligation de rapatriement. Elle renvoie la fixation du niveau des salaires et de la grille des salaires au jeu des partenaires sociaux. Elle renvoie à un groupe de travail mixte OMI-OIT l'instauration d'une garantie de paiement des salaires., le principe étant été adoptée par l'assemblée générale de l'OMI fin 2001. Dans le champ de la protection sociale, où les avancées sont fort prudentes, les marins non-résidents dans l'Etat du pavillon sont pris en compte. La convention maritime relative à la protection sociale des marins ne dispose encore que de deux ratifications. La procédure de plainte constitue une avancée importante, même si son effectivité prend un temps certain.

Une certaine flexibilité est admise à l'échelon national dans des domaines spécifiques. Les dispositions détaillées de la partie B du code ne sont pas, en principe, obligatoires : « tout membre doit dûment envisager de s'acquitter de ses obligations de la manière prescrite dans la partie B du code ». Les « droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer », tels qu'énoncés à l'article IV, doivent être pleinement respectés conformément aux prescriptions de la convention (c'est-à-dire conformément aux dispositions pertinentes des articles, des règles et de la partie A du code) ; toutefois, « sauf disposition contraire de la convention, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les

conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures. » La mise en œuvre de la partie A du code (abstraction faite du Titre 5 relative au respect et à la mise en application des dispositions) peut également être réalisée par des dispositions qui sont « **équivalentes dans l'ensemble** ». Les prescriptions de la convention s'appliquent à la plupart des autres catégories de navires marchands, à l'exclusion des navires de pêche, aux navires de construction traditionnelle et aux navires de guerre. Après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées, il est possible de ne pas appliquer les dispositions détaillées du code aux navires d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux, qui ne sont pas affectés à une navigation internationale. Les dispositions relatives à la construction des navires et leur équipement (Titre 3) ne seront pas applicables aux navires construits avant que la convention ne soit entrée en vigueur à l'égard du pays concerné.

La convention prévoit les procédures par lesquelles les gens de mer peuvent faire connaître leurs griefs et selon lesquelles ces griefs sont susceptibles d'être réglés rapidement. Ce système de plainte, et le système d'inspection également prévu, sont rattachés au système de contrôle de l'OIT même. La convention prévoit des normes internationales pour la délégation par l'Etat du pavillon de certaines de ses prérogatives à un organisme reconnu. Elle introduit une approche plus moderne en matière de santé et de sécurité au travail, reposant sur la maîtrise des risques. Elle prévoit une procédure accélérée pour l'amendement des dispositions de sa partie code, afin de tenir compte de l'évolution du secteur d'activité ; cette procédure de révision, de la partie A comme de la partie B, sera plus rapide et moins coûteuse. Un comité tripartite permanent suit le processus de révision.

La convention retient une définition large de la notion d'armateur, qui s'appuie sur la définition retenue par la convention n° 179 ; cette définition est comparable à celle de la compagnie retenue par l'OMI dans la convention SOLAS, notamment le code ISM relative à la gestion intégrée de la sécurité et dans la convention STCW de 1978, révisée en 1995. L'armateur est, au regard de la convention, l'employeur responsable vis-à-vis de tous les marins à bord du navire, sans considération de l'emploi qu'ils occupent, ni des arrangements contractuels se rapportant à l'exploitation du navire. L'armateur conserve un droit de répercussion des coûts engendrés par toute tierce partie qui aurait une part de responsabilité dans l'emploi d'un marin. Elle retient également une définition exhaustive de la notion de gens de mer, afin de mieux rendre compte de la diversité des catégories de personnes employées en mer. Une certaine flexibilité est prévue au niveau national, en cas de doute quant à l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer ou quant à son exclusion du champ d'application de l'ensemble de la convention. Une résolution a été adoptée par la Conférence pour fournir aux autorités nationales des éléments d'orientation à ce sujet.

La convention du travail maritime entrera en vigueur « douze mois après que la ratification d'au moins 30 Etats membres représentant au total 33 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale auront été enregistrés. » Il s'agit là d'un niveau élevé de ratifications, destiné à assurer un plus grand impact à cette convention. La Conférence a également adopté une résolution aux termes de laquelle, s'agissant de certaines catégories de navires, les 30 premiers Etats, à avoir ratifié la convention, bénéficieront après l'entrée en vigueur initiale de la convention d'un délai supplémentaire pour délivrer des certificats de travail maritime, afin de soulager la charge des administrations nationales. Elle dispense également l'Etat du port des mesures prévues sur ce plan par la convention. Il existe là une prime à la ratification rapide, qui peut expliquer le zèle de Panama et du Libéria.

Ainsi, Madame Cléopatra DOUMBIA-HENRY, directrice du Département des normes, de l'OIT à Genève, qui a suivi ce chantier maritime depuis son origine, considère que la Convention du travail maritime de 2006 constitue un instrument moderne, propice à l'instauration dans le secteur maritime de conditions de travail meilleures et susceptibles d'être respectées ; elle instaure, dans toute la mesure du possible, des règles du jeu qui seront égales pour tous dans un secteur d'activité mondialisé et assure que la concurrence qui s'y exercera ne reposera pas sur des pratiques inéquitables et déloyales, s'assimilant à une exploitation de la main-d'oeuvre.

Le 14 juin 2006, la Commission européenne a adopté une communication sur « *le renforcement des normes de travail maritime* » afin d'encourager la ratification de la nouvelle convention maritime et de favoriser son application au niveau communautaire. Une phase de consultation des partenaires sociaux a été ouverte jusqu'au 30 septembre 2006 (COM (2006) 287 final du 15 février 2006, Communication de la Commission au titre de l'article 138 § 2 TCE sur le renforcement des normes de travail maritime ; COM(2005) 513 final du 28 mars 2006 : « *Libérer tout le potentiel de l'Europe. Programme législatif et de travail de la Commission pour 2006*).

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

Ouvrages

ALDERTON (T), BLOOR (M), KHAVECI (E), LANE (T), SAMPSON (H), THOMAS (M), WINCHESTER (N), WU (B), ZHAO (M), *The global seafarer : living and working conditions in a globalized industry*, OIT, Genève, 2004, 224p.

BOISSON P., *Politiques et Droit de la sécurité maritime*, préface O'NEIL W. A., Bureau Veritas, Paris, 1998.

BONVIN, J.M., *L'Organisation Internationale du Travail – Étude sur une agence productrice de normes*, PUF, Paris, coll. Sociologies, 1988.

CUISIGNIEZ R., *La réglementation de sécurité à bord des navires marchands*, Infomer, Rennes, Bibliothèque de l'Institut français d'aide à la formation professionnelle maritime, 2004.

FITZPATRICK (D) & ANDERSON (M), *Seafarer's Rights*, Oxford University Press, 2005, 690p.

FOTINOPOULOU-BASURKO O., *Aspectos generales del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo*, Gobierno vasco, Departamento de Transportes y Obras publicas, Vitoria-Gasteiz, 2006.

SERVAIS J.M., *Normes internationales du travail*, LGDJ, Paris, 2004.

Articles

BAUMLER R., « L'instrumentation des Codes ISM et ISPS », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, 2005, T. XXIII, pp. 95-107.

CHAUMETTE P., « Le contrôle des navires par l'État du port - ou la déliquescence du pavillon ? », in *La norme, la ville et la mer*, Écrits en l'honneur du Doyen Yves PRATS, Éditions de la MSH Paris, 2000, pp. 265-282.

CHAUMETTE P., « Des résolutions A 930 (22) et A 931 (22) de 2001 de l'Assemblée de l'OMI aux réformes du droit français quant aux garanties de paiement des créances salariales », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXII, 2004, pp. 239-263.

CHRISTODOULOU-VAROTSI I., « Port state control of labour and social conditions measures which can be taken by port states in keeping with international law - A study for the

International Labour Office », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXI, 2003, pp. 251-285.

DOUMBIA-HENRY Cl., « The consolidated Maritime Labour Convention : a marriage of the traditional and the new », *Mélanges en l'honneur de Nicolas VALTICOS, Les normes internationales de travail : un patrimoine pour l'avenir*, BIT, Genève, 2004, pp. 319-334.

GUILLOU M., « Vers la reconnaissance d'un statut juridique international des gens de mer : le projet préliminaire de convention du travail maritime consolidée », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, T. XXI, Université de Nantes, 2003, pp. 225-249.

WAGNER B., « ILO's work in the fishing sector », in *La prévention des risques professionnels à la pêche*, Journées 2005 de l'Observatoire des Droits des Marins, Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, pp. 245-255.

OIT, *La sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche*, BIT, Genève, 1999, TMFI/1999, 106p. ; *Note sur les travaux de la Réunion tripartite*, TFMI/2001/12, 78p. ; *Conditions de travail dans le secteur de la pêche*, Rapport V (1), *Normes d'ensemble, une convention complétée par une recommandation sur le travail dans le secteur de la pêche*, 92^e session, 2004, Conférence internationale du travail, BIT, Genève, 205p. ; rapport V (2), *Les vues des mandants*, 277p. ; Rapport V (1), *Le travail dans le secteur de la pêche*, 93^e session, 2005, Conférence internationale du travail, BIT, Genève, 35p ; Rapport IV (1), *Le travail dans le secteur de la pêche*, 96^e session, 2007, Conférence internationale du travail, BIT, Genève, 7p.

BIT, *Rapport de la sixième session du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer*, Londres, 19-21 septembre 2005, § 3.1 et 3.17 Conférence Internationale du Travail, 94^e (Maritime) Session, *Resolution concerning the Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers*, Provisional Record 3-1, Genève, 21 février 2006, p. 16.

En 2005, la convention concernant le travail dans le secteur de la pêche a obtenu 288 voix pour, 8 voix contre, 139 abstentions, le quorum était de 297 voix et la majorité des deux tiers requises de 290 voix, donc la convention n'a pas été adoptée. La recommandation a reçu 292 voix pour, huit voix contre et 135 abstentions, le quorum était de 297 voix et la majorité des deux tiers requises de 290 voix ; elle a donc été adoptée.