



Neptunus, e.revue
Centre de Droit Maritime et Océanique,
Université de Nantes,
vol. 21, 2015/4
www.cdmo.univ-nantes.fr

La protection des mineurs dans la Convention OIT du travail maritime de 2006

Hesam ESFAHANI

Docteur en droit pénal et sciences criminelles,
Laboratoire Droit et Changement Social (UMR 6297)
Université de Nantes¹

« Qui n'a pas été mousse n'arrivera jamais à faire
un marin complet, au moins dans la marine
marchande ».

Jules Verne, *Un capitaine de quinze ans*

Jules Verne, dans son célèbre roman « Un capitaine de quinze ans », paru en 1878, décrit le sort d'enfants travailleurs à bord d'un navire. Dick Sand, le personnage principal de ce roman, est un novice de quinze ans. Il se trouve seul maître à bord d'un bateau, *le Pilgrim*, qu'il est chargé de ramener, avec ses passagers, à bon port. Nous y apprenons que le travail des mineurs sur les bateaux fut une réalité dramatique de cette époque². Il est ainsi possible de trouver écrit dans des paroles attribuées au Capitaine Hull : « notre métier [marine] (...) est de ceux qu'il faut commencer tout enfant »³. Malgré quelques dispositions de protection des enfants concernant les conditions du travail des mineurs, celui-ci est néanmoins largement dépeint sous la plume des grands auteurs de l'époque⁴. Pourtant, les premières dispositions sur

¹ hesam.esfahani@gmail.com

Contribution au programme européen ERC Advanced Grant 2013, n° 340770, Human Sea, <http://www.humansea.univ-nantes.fr>

² L. Philipps, Petit et grand dans le capitaine de quinze ans, *Bulletin de la société Jules Verne*, n°171, octobre 2009, p. 19.

³ Voir J. Verne, *Un capitaine de quinze ans*, édit. Arvensa, 2014, pp.20 et 38.

⁴ Cependant, les premiers pas vers la sensibilisation de la société sur la question du travail des enfants sont effectués par les intellectuels du 19^e siècle. En février 1851, Victor Hugo et Adolphe Blanqui visitaient, en tant

la protection des mineurs figurent en droit du travail. Les enfants travailleurs sont les figures de la première catégorie des enfants malheureux de cette époque⁵.

En droit français, la loi du 22 mars 1841 prévoyait pour la première fois certaines règles sur l'emploi des mineurs. Depuis, le législateur français, inspiré par le droit international du travail, élabore des dispositions sur la protection des jeunes travailleurs en deux catégories de dispositions : les dispositions sur l'âge minimum d'admission à l'emploi et les dispositions sur les conditions du travail des jeunes. Le travail des mineurs ou des enfants n'existe pas dans la terminologie du législateur français dans le Code du travail. Il ne dispose pas que l'emploi des mineurs ou des enfants de moins d'un âge précis est interdit. Il emploie des termes plus larges. Par ailleurs, lorsqu'il prévoit des conditions de travail pour les mineurs, à savoir les travailleurs entre l'âge admis à l'emploi et dix-huit ans, il utilise le terme « jeunes travailleurs ». Ce terme est également utilisé au niveau international dans les conventions et recommandations. Pourtant, nous préférons choisir le terme « mineur », car celui de « jeune » renvoie davantage aux travailleurs de manière générale, jusqu'à ce qu'ils atteignent « l'âge mûr ». Celui-ci n'est pas déterminé avec précision dans les études psychologiques, mais il est estimé aux alentours de 40 ans.

En effet, l'interdiction d'employer un enfant fait directement écho, selon les normes internationales, à son obligation scolaire. Ainsi, le législateur français interdit l'emploi des

que députés, les caves de Lille dans le cadre d'une enquête sur « la situation vraie des classes laborieuses et souffrantes en France ». En effet, Adolphe Blanqui avait publié une enquête sur les classes ouvrières en 1848. À la demande de ce dernier, Victor Hugo se rendit en février 1851 à Lille, afin de constater les conditions de vie des ouvriers. À son retour, il rédigea un discours pour l'Assemblée Nationale qu'il n'a finalement pas prononcé à la suite du coup d'État du 2 décembre 1851 de Louis-Napoléon Bonaparte, dit Napoléon III. Les poèmes de « Joyeuse vie », publiée en 1853 dans *Les Châtiments* et *Mélancholia*, publiés en 1856 dans *Les Contemplations* sont deux illustrations poétiques de ses observations sur la situation des ouvriers surtout les enfants travailleurs. Dans le poème « Joyeuse vie », il évoque sa visite à Lille :

« [...] Un jour je descendis dans les caves de Lille,
Je vis ce morne enfer.
Des fantômes sont là sous terre dans des chambres,
Blêmes, courbés, ployés ; le rachis tord leurs membres
Dans son poignet de fer [...] ».

Dans *Mélancholia*, Hugo, inspiré par cette visite, a illustré la forte souffrance des enfants au travail :

« [...] Où vont tous ces enfants dont pas un seul ne rit ?
Ces doux êtres pensifs que la fièvre maigrit ?
Ces filles de huit ans qu'on voit cheminer seules ?
Ils s'en vont travailler quinze heures sous des meules ;
Ils vont, de l'aube au soir, faire éternellement
Dans la même, prison le même mouvement.
Accroupis sous les dents d'une machine sombre,
Monstre hideux qui mâche on ne sait quoi dans l'ombre,
Innocents dans un bain, anges dans un enfer,
Ils travaillent. Tout est d'airain, tout est de fer.
Jamais on ne s'arrête et jamais on ne joue.
Aussi quelle pâleur ! la cendre est sur leur joue.
Il fait à peine jour, ils sont déjà bien las.
Ils ne comprennent rien à leur destin, hélas !
Ils semblent dire à Dieu : " Petits comme nous sommes,
Notre père, voyez ce que nous font les hommes ! "
Ô servitude infâme imposée à l'enfant ! [...] »

Dans ce poème, il insiste notamment sur, la durée de travail - « quinze heures sous des meules » et « de l'aube au soir »- et la souffrance physique et morale de ces enfants- que « la fièvre maigrit » ou leur « pâleur ». (voir P. Weiss, *Les enquêtes ouvrières en France entre 1830 et 1848*, Arno Press, 1975, p. 230).

⁵ P. Pierrard, *Enfants et Jeunes Ouvriers en France (XIXe-XXe siècle)*, Les éditions ouvrières, 1987, p. 56.

mineurs de moins de seize ans⁶. Pourtant, la politique législative française n'est pas contre le travail des enfants et les portes du monde du travail ne sont pas totalement fermées⁷; le législateur admet le travail des mineurs de moins de seize ans dans certaines circonstances⁸.

Le travail des mineurs à bord d'un bateau s'introduit en principe dans les dispositions du Code du travail. En effet, selon les dispositions générales sur l'âge d'admission à l'emploi présentent dans ledit Code, l'âge minimum légal est fixé à 16 ans, et selon celles sur les conditions du travail des jeunes travailleurs, elles sont également applicables au travail des mineurs sur les bateaux. Toutefois, comme pour d'autres secteurs spécifiques du travail, tel que le travail dans les mines, le travail maritime des mineurs fait l'objet des dispositions spéciales.

Quant à l'aspect historique, le droit du travail maritime est plus ancien que le droit du travail terrestre dont il adopte progressivement toutes les institutions⁹. En droit maritime français, les notions de « mousse » et de « novice » correspondent depuis longtemps aux mineurs marins. Le terme de « mousse » apparaît pour la première fois dans l'Ordonnance du mois d'août 1673, rendue par Louis XIV, pour l'enrôlement des matelots dans les provinces maritimes du royaume¹⁰. La grande Ordonnance du mois d'août 1681, rédigée sous le règne de Louis XIV et qui demeura longtemps un « grand monument »¹¹ du droit maritime français, contient aussi quelques dispositions sur la fixation d'un âge minimum pour le travail des mineurs¹². René-Josué Valin, dans son commentaire de cette ordonnance, définit les différents équipages du navire, dont les deux concepts de mousse et de novice. Le mousse, selon lui, est un « enfant de 12 ans au moins et de 16 à 17 ans au plus [...] Le novice est un jeune homme [mineur] (...) [qu'] il ne soit au-dessous de l'âge de 16 ans, ni au-dessus de celui de 25 ans »¹³. À partir de cette époque, le législateur français, dans plusieurs textes législatifs, a insisté

⁶ Selon l'article L 4153-1 du Code du travail : « Il est interdit d'employer des travailleurs de moins de seize ans, sauf s'il s'agit :

1° De mineurs de quinze ans et plus titulaires d'un contrat d'apprentissage, dans les conditions prévues à l'article L. 6222-1 ;

2° D'élèves de l'enseignement général lorsqu'ils font des visites d'information organisées par leurs enseignants ou, durant les deux dernières années de leur scolarité obligatoire, lorsqu'ils suivent des périodes d'observation mentionnées à l'article L. 332-3-1 du code de l'éducation ou des séquences d'observation et selon des modalités déterminées par décret ;

3° D'élèves qui suivent un enseignement alterné ou un enseignement professionnel durant les deux dernières années de leur scolarité obligatoire, lorsqu'ils accomplissent des stages d'initiation, d'application ou des périodes de formation en milieu professionnel selon des modalités déterminées par décret ».

⁷ P. Bonfils et A. Gouttenoir, *Droit des mineurs*, 2^e édit. Dalloz, 2014, p. 757.

⁸ Comme la formation en alternance ou l'enseignement professionnel à partir de 15 ans (l'article L 4153-1 du Code du travail) et le travail des mineurs de 14 ans pendant les vacances scolaires (l'article L 4153-3 du Code du travail).

⁹ M. Le Bihan-Guérolé, *Droit du travail maritime. Spécificité, structurelle et relationnelle*, L'Harmattan, 2001, p. 13.

¹⁰ Dans cette Ordonnance, le mode d'enrôlement a été généralisé au royaume, il est expressément indiqué : « Et pour augmenter le nombre desdits officiers marins, matelots et gens de mer, nous voulons qu'à la diligence des officiers des sièges de l'amirauté de nos dites provinces maritimes, les capitaines, maîtres ou propriétaires de tous bâtiments de mer dont l'équipage sera moindre de dix hommes, prennent en chacun voyage, un jeune garçon de quinze ans et au-dessous ». Voir L. Gélébart, *De la protection légale des mousques et novices*, Thèse, Université de Rennes, 1911, p.24.

¹¹ L. Bordereaux et B. Jouffroy, *L'héritage de l'ordonnance de 1681 sur la Marine en matière de domanialité publique maritime*, In P. Sturmel (sous la dir.), *Navires et gens de mer du moyen âge à nos jours*, L'Harmattan, 2010, p. 309.

¹² Voir D. Danjon, *Traité de Droit Maritime*, 2e édit. Recueil Sirey, tom.1. 1926, p. 15. Cette Ordonnance a été en vigueur jusqu'à l'Ordonnance du 21 avril 2006 relative à la partie législative du code général de la propriété des personnes publiques (l'article 7).

¹³ R.J. Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine, du mois d'août 1681*, J. Legier et P. Mesnier, Tom. 1, 1760, p.482.

sur la protection des mousles et des novices à bord d'un navire. En distinguant les navires de commerce et de pêche, le législateur a, au fur et à mesure, ajouté des mesures de protection et des conditions restreintes¹⁴. Avec la naissance du Code du travail maritime¹⁵, l'embarquement à titre professionnel des mineurs de moins de quinze ans a été interdit¹⁶. Cependant, à partir de l'adoption de la loi du 18 novembre 1997, les notions de « mousles » et « novices » disparaissent¹⁷. Cela n'empêche pas le législateur français de renforcer de plus en plus la protection des mineurs travailleurs au bord de l'eau. Le Code des transports réunit désormais les dispositions relatives aux mineurs marins¹⁸. Il fixe l'âge de 16 ans comme âge minimum d'admission dans la profession maritime. En outre, avec l'autorisation parentale et le certificat médical, les mineurs âgés d'au moins 15 ans, mais de plus de treize ans, peuvent, pendant les vacances scolaires, prendre part aux activités à bord des navires de pêche côtière¹⁹.

Les normes internationales présentées dans les conventions de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), dès sa genèse en 1919, ont une grande influence sur la protection du travail des mineurs, voire à bord d'un bateau, en droit français. Depuis sa création²⁰, plusieurs conventions portant sur le travail des mineurs ont été adoptées ou révisées par l'OIT. La protection des mineurs est présente dans deux catégories des textes : en premier lieu les conventions insistant sur la détermination d'un âge minimum d'admission à l'emploi²¹ et en second lieu les textes portant sur les conditions de travail des mineurs

¹⁴ Voir l'article 29 de la loi de 1907 qui exigeait certaines conditions pour l'admission des mousles ou des novices à l'embarquement. De même, sur les navires de commerce, ladite loi interdisait le travail du soir (entre 8h du soir jusqu'à 4 heures du matin) aux novices et aux mousles. Par exemple, sur les navires de pêche, le législateur garantit d'un repos minimum et non interrompu de 8 heures sur 24 heures. Voir D. Danjon, *op.cit.* p. 500.

¹⁵ Le Code du travail maritime est né par la loi du 13 décembre 1926.

¹⁶ L'article 115 de l'ancien Code du travail maritime. Dans un décret du 6 août 1960, l'embarquement à titre professionnel des mineurs de moins de quinze ans a été interdit. Cependant, à partir de treize ans, mais à titre dérogatoire, un enfant pouvait embarquer pendant les vacances scolaires à la petite pêche. Pourtant, la loi du 23 décembre 1972 a autorisé les adolescents âgés de 14 et 15 ans d'exercer de manière exceptionnelle une activité rémunérée pendant les vacances scolaires (voir P. Chaumette, *Le Contrat d'engagement maritime*, CNRS édition, 1993, p. 111). Mais, selon cette loi, c'était à partir de quinze ans qu'un mineur pouvait embarquer à titre de marin et être rémunéré pour une fonction de « mousse » et puis à partir de seize ans comme « novice » (R. Rodière et E. du Pontavice, *Droit maritime*, 12^e édit. Dalloz, 1997, p. 187).

¹⁷ M. Le Bihan-Guénolé, *op. cit.* p. 74.

¹⁸ C. Paulin, *Droit des transports*, Litec, 2005, p. 154. Les dispositions du Code du travail maritime sont abrogées par l'Ordonnance du 28 octobre 2010. Les articles L 5545-5 à L 5545-8 du Code des transports concernent les dispositions sur la protection des mineurs.

¹⁹ L'article 5785-4 du Code des transports. Voir aussi A.L. Garret, *Le statut des marins sous pavillon français*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2011, p. 39. Par ailleurs, selon le Code des transports français, les mineurs âgés de plus de seize ans, non titulaires d'un contrat de travail, ne peuvent être admis ou employés sur un navire qu'après la conclusion d'une convention de stage. Selon l'article L 5545-6 du Code des transports : « Aucune convention ne peut être conclue avec un armement aux fins d'admettre ou d'employer un élève à bord d'un navire lorsqu'il a été établi par les services de contrôle que les conditions de travail présentent un risque de nature à porter atteinte à la sécurité, à la santé ou à l'intégrité physique ou morale de l'élève » (Voir l'article 113 de l'ancien Code du travail maritime). De même, dans le Décret du 10 mai 2006, la protection des jeunes âgés moins de 18 ans embarqués sur les navires a été précisée). Afin que les mineurs aient la capacité pour accomplir tous les actes se rattachant au contrat de travail, les titulaires de l'exercice de l'autorité parentale doivent donner leur autorisation (D'après l'article L 5542-2 du Code des transports : « L'autorisation donnée au premier embarquement d'un mineur par les titulaires de l'exercice de l'autorité parentale, le tuteur ou, à défaut, par le juge des tutelles, confère à ce mineur capacité pour accomplir tous les actes se rattachant au contrat de travail, notamment pour percevoir ses salaires »).

²⁰ J.C. Javillier, *Droit du travail*, 6^e édit. L.G.D.J., 1998, p. 72.

²¹ Comme souligné par Nicolas Valticos, le principe de fixation d'un âge minimum a été retenu comme un élément essentiel de toute politique sociale après la création de l'OIT, au niveau international. Voir N. Valticos *Droit du Travail, Droit international du travail*, 2^e édit. Tome 8, Dalloz, 1983P. 460.

travailleurs²². Deux conventions fondamentales de l'OIT portent sur cette protection. La convention n°138 sur l'âge minimum du travail a été adoptée en 1973²³ avec pour objectif l'harmonisation d'une politique nationale visant à assurer l'abolition effective du travail des enfants et à élever progressivement l'âge minimum d'admission à l'emploi. En outre, dans ce texte, un âge plus élevé peut être établi en fonction des différentes formes du travail²⁴.

En ce qui concerne les conditions du travail des mineurs, la convention fondamentale n°182 de l'OIT sur les pires formes de travail des enfants de 1999 impose aux États membres de prendre des mesures immédiates et efficaces pour assurer l'interdiction et l'élimination des pires formes de travail des enfants²⁵.

Le travail maritime est inclus dans l'ensemble de ces deux conventions fondamentales de l'OIT. Cependant, la spécificité de cette forme de travail a conduit l'OIT à élaborer, depuis 1920, une série de textes sur la protection du travail maritime des mineurs. Ainsi, l'OIT en s'appuyant sur les normes internationales du travail, a élaboré, au 23 février 2006, un texte, c'est-à-dire la Convention du travail maritime (MLC)²⁶, voire une charte du travail maritime international qui réunit dans un seul texte les principes directeurs indiqués dans les autres instruments de l'OIT²⁷. Cette convention, ressemble, comme l'indique Patrick Chaumette, « à un code du travail maritime international, entre la conception napoléonienne du code et sa conception anglophone de *guideline* »²⁸. Elle met l'accent sur la spécificité de cette forme de travail et souligne que les gens de mer doivent par conséquent bénéficier d'une protection particulière, surtout sur la santé et la sécurité au travail maritime. Selon cette convention : « les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier et que les gens de mer doivent par conséquent bénéficier d'une protection particulière »²⁹.

²² T. Caron, Protection des enfants et des adolescents, *In Les normes internationales du travail, Une approche globale*, Bureau International du Travail, 2001, p. 204. Les conditions de travail pour les mineurs peuvent être classifiées en trois catégories : le travail de nuit, les examens médicaux nécessaires pour les mineurs et les travaux dangereux.

²³ Cette Convention est adoptée au 26 juin 1973 et entrée en vigueur au 19 juin 1976, a été ratifiée par 165 États, dont la France (qui l'a ratifiée au 13 juin 1990, presque deux décennies après l'adoption de ce texte).

²⁴ L'article 2 de cette Convention dispose que tout membre devra spécifier un âge minimum d'admission à l'emploi ou au travail « sur son territoire et dans les moyens de transport immatriculés sur son territoire ». Cet âge minimum spécifié ne doit pas être inférieur à l'âge auquel cesse la scolarité obligatoire, ni en tout cas à quinze ans.

²⁵ Dans l'article 6, cette Convention oblige tout membre à élaborer et mettre en œuvre des programmes d'action en vue de l'élimination en priorité des pires formes de travail des enfants. Selon cet article : « ces programmes d'action doivent être élaborés et mis en œuvre en consultation avec les institutions publiques compétentes et les organisations d'employeurs et de travailleurs, le cas échéant en prenant en considération les vues d'autres groupes intéressés ».

²⁶ La loi n° 2012-1320 du 29 novembre 2012 autorise au gouvernement français la ratification de cette convention. Elle est en vigueur depuis le 22 août 2013 (Selon l'article VIII de la convention, celle-ci « entrera en vigueur douze mois après la ratification d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale aura été enregistrée »). Concernant l'émergence de cette Convention voir P. Chaumette, La Convention du travail maritime, OIT, 2006, *Neptunus*, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 13, 2007, n° 1 (<http://www.cdmo.univ-nantes.fr/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo>).

²⁷ J.M. Servais, Le droit maritime à l'Organisation internationale du travail : naissance d'un instrument novateur, *Revue de droit du travail*, 2006, p. 264.

²⁸ P. Chaumette, *op. cit.* Cette Convention se forme en trois parties différentes : les articles, les règles et un code. Selon l'article VI, le code a deux parties : une partie A pour les normes obligatoires et une partie B pour les principes directeurs qui ne sont pas obligatoires.

²⁹ Ces objectifs principaux sont pris en compte pour l'élaboration de cette convention : d'abord, « 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 » et ensuite, « atteindre une meilleure application de ces normes internationales par les gouvernements et armateurs » (P. Chaumette, *op. cit.*). Voir aussi Voir M. Marin et A. Charbonneau, Une convention innovante pour le travail

La protection des mineurs est y vivement présente, en tant qu'une norme fondamentale en droit maritime. Cela se présente en deux formes : d'abord les dispositions sur l'importance de déterminer un âge minimal pour le travail maritime (I) et ensuite les mesures prévues concernant les droits et la protection des mineurs gens de mer, surtout contre les conditions difficiles ou dangereuses du travail (II).

I. L'âge minimum pour le travail maritime

La première étape pour la lutte contre le travail des enfants est la détermination d'un seuil d'âge d'admission au travail. Cela est aujourd'hui considéré comme une norme fondamentale dans les textes internationaux sur le travail maritime des mineurs (A) et particulièrement dans la Convention de l'OIT du travail maritime (B)

A. Les normes internationales et l'importance de fixer un âge minimum en droit du travail maritime

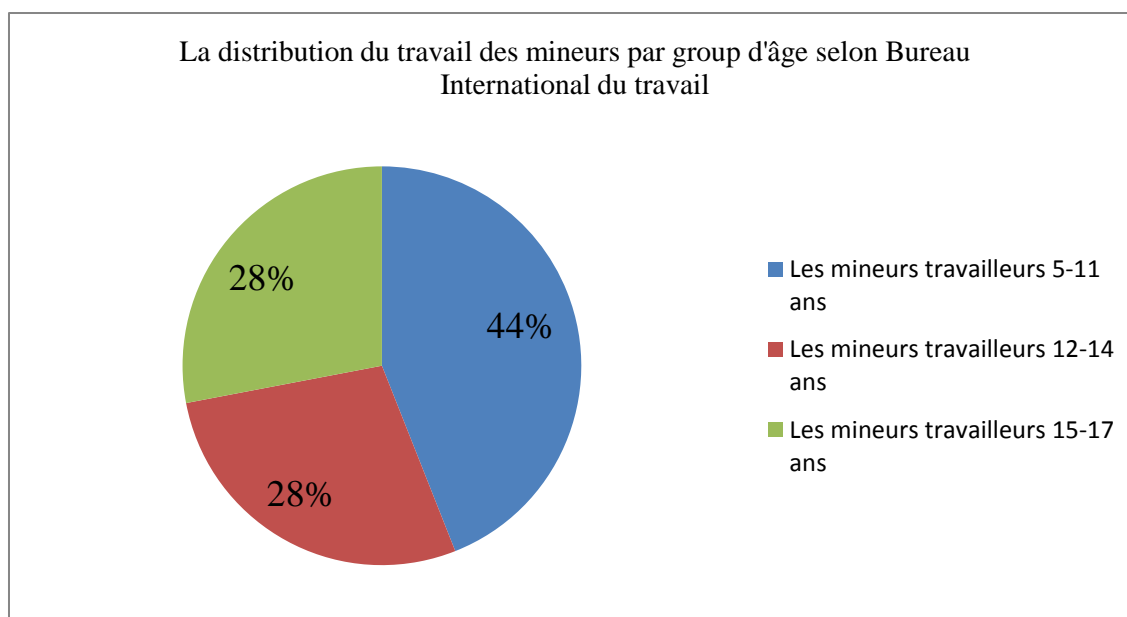
La fixation d'un âge à l'emploi pour les mineurs est une problématique revenant dans plusieurs textes internationaux. Sans préciser explicitement la raison amenant à choisir un âge déterminé, l'âge de l'obligation scolaire est considéré, dans les rapports et les conventions de l'OIT, comme le critère principal de la fixation de l'âge minimum du travail³⁰. Outre les conventions citées de l'OIT sur l'âge minimum de l'emploi, l'article 32 de la Convention Internationale des droits de l'enfant de 1989 condamne fermement le travail des enfants. Ainsi, elle demande aux États parties de fixer un âge minimum ou des âges minimums d'admission à l'emploi selon les différentes formes du travail. Cependant, elle ne fixe pas un âge précis et n'indique pas non plus selon quels critères il doit être déterminé. Pourtant, aujourd'hui, le travail des enfants âgés de moins de l'âge minimum est une réalité dramatique et aggravée de plus en plus surtout dans les zones de conflit. Selon le rapport du Bureau International du Travail sur la manière de « mesurer les progrès dans la lutte contre le travail des enfants, Estimations et tendances mondiales 2000-2012 », les enfants du groupe d'âge des 5-11 ans représentent de loin la plus grande part des enfants travailleurs. Selon ce rapport 73 millions ou 44% des mineurs travailleurs sont des enfants de 5 à 11 ans³¹.

maritime ?, *Neptunus*, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 14, 2008, n°3 (<http://www.cdmu.univ-nantes.fr/centre-droit-maritime-oceanique/cdmu>).

³⁰ R. Hernandez-Pulido et T. Caron, Protection des enfants et des adolescents, *In* Bureau International du travail, *Droit fondamentaux au travail et normes internationale du travail*, Organisation internationale du travail, 2004, p. 128.

³¹ Pour consulter ce rapport voir

http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---ipec/documents/publication/wcms_221515.pdf



Le travail des mineurs à bord d'un bateau fait également partie de cette triste réalité. Malheureusement, il n'existe pour l'instant aucune étude statistique, au niveau international, sur la distribution du travail maritime des mineurs par groupe d'âge. Ce secteur étant une catégorie spécifique du travail importante, il apparaît nécessaire que le Bureau international du travail ou autre organisation au niveau international se saisisse du sujet.

L'OIT, avant l'adoption de la MLC, a consacré la question de l'âge minimum en travail maritime en deux conventions : la convention n° 7 du 9 juillet 1920 et la convention n° 58, révisée, du 24 octobre 1936. Cela montre que la question de protection des mineurs en droit du travail maritime était l'une des préoccupations primordiales des États membres de l'OIT dès son émergence en 1919.

Dans la première convention, cet âge a été fixé à 14 ans³². Cet âge a été choisi par l'OIT conformément aux dispositions d'une convention faite à Washington en novembre 1919 dans laquelle le travail des enfants âgés de moins de 14 ans est interdit. La deuxième convention augmente cet âge minimum d'admission à l'emploi à 15 ans³³ sans toutefois motiver ce choix.

B. L'âge minimum d'admission à l'emploi dans la Convention du travail maritime

Il faut attendre 2006 pour que les auteurs de la convention de l'OIT relative au travail maritime élaborent un texte harmonieux sur le sujet, en mettant l'accent explicitement sur la détermination d'un âge minimum d'admission à l'emploi. Parmi les articles qu'elle comporte, la Convention précise notamment que « l'abolition effective du travail des enfants » est un

³² L'article 2. Cependant, cette disposition ne s'applique pas, selon cette convention, au travail des enfants sur les bateaux-écoles.

³³ L'article 2.

principe fondamental qui doit être respecté par les États membres dans leurs dispositions nationales³⁴.

De même, afin d'assurer qu'aucune personne n'ayant pas l'âge requis ne puisse travailler à bord d'un navire, la convention énonce un certain nombre de mesures dans les parties des règles et du code. Contrairement aux textes des conventions n°7 et n°58, dans la MLC les auteurs emploient des termes plus explicites et exhaustifs concernant l'interdiction du travail des mineurs en-dessous de l'âge d'admission à l'emploi. Dans les deux autres conventions, l'OIT interdit d'« employer » des mineurs de moins de l'âge minimum. Mais, dans la MLC, l'OIT interdit d'« employer », d'« engager » et de faire « travailler » des mineurs n'ayant pas atteint l'âge minimum. Selon le paragraphe 1 de la Règle 1,1 de la MLC : « aucune personne d'un âge inférieur à l'âge minimum ne peut être employée ou engagée ou travailler à bord d'un navire ». Ainsi, la Convention fixe 16 ans comme l'âge minimum du travail maritime³⁵. L'OIT répète, avec d'autres termes³⁶, cette disposition dans la norme A 1.1. Dans cette norme, la MLC précise que « l'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit ». En outre, la convention exige qu'un âge supérieur à celui de 16 ans soit fixé dans les cas spécifiques³⁷, sans pour autant préciser que ce que recouvrent ces « cas spécifiques ». Si l'âge de 17 ans n'est pas envisagé dans les dispositions de la MLC, il est possible de constater que les rédacteurs de ladite convention envisagent cependant 18 ans comme un âge minimum en fonction des conditions de travail. Sous cet angle, il faudrait donc interpréter les cas spécifiques comme étant dépendant des conditions de travail plutôt que d'une éventuelle forme spéciale du travail en question.

En effet, outre la fixation d'un âge minimum pour le travail maritime, la convention propose des mesures, plus générales, pour la protection des mineurs entre l'âge minimum du travail (16 ans) et l'âge de la majorité, fixée à 18 ans. Ces mesures recouvrent deux aspects : soit la convention interdit l'emploi des mineurs dans cette catégorie d'âge si ceux-ci sont considérés comme étant en danger, soit elle n'interdit pas l'emploi mais elle exige de prendre des mesures spécifiques afin que les mineurs marins soient bien protégés contre tous les dangers.

II. Les droits et la protection des mineurs gens de mer

Selon la convention de l'OIT du travail maritime, les mineurs âgés de 16 à 18 ans sont autorisés à travailler à bord d'un bateau. Pourtant, ils ne possèdent pas les mêmes engagements et statuts que des gens de mer adultes. La Convention consacre dans ses dispositions des droits ainsi qu'une protection spéciale pour ces mineurs.

³⁴ L'article III de la convention. Dans cet article la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective ; l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire ; l'abolition effective du travail des enfants ; l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession sont considérés comme les droits et les principes fondamentaux.

³⁵ Le paragraphe 2 de la Règle 1,1 de la convention.

³⁶ M.L. McConnell et alii. *The Maritime Labour Convention 2006. A Legal Primer to an Emerging International Regime*, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, p. 248.

³⁷ Selon le paragraphe 3 de la Règle 1.1 : « Un âge minimum supérieur est exigé dans les cas spécifiés dans le code ».

A. Les droits des mineurs gens de mer

Les droits spécifiques des mineurs se divisent en trois catégories de dispositions (ces droits se trouvent dans les parties des dispositions non-obligatoires). Premièrement, concernant la durée du travail ou du repos, la convention précise que l'horaire de travail des mineurs gens de mer ne devrait pas excéder huit heures par jour ni 40 heures par semaine³⁸. En principe, les heures supplémentaires les mineurs ne peuvent pas effectuer d'heures supplémentaires, sauf pour des raisons de sécurité. Toutefois cette exception est très large. La convention ne précise pas quelles raisons de sécurité peuvent justifier d'effectuer des heures supplémentaires. Quant à la pause, le principe B2.3.1 de la convention ajoute que : « une pause suffisante devrait être accordée pour chacun des repas et une pause d'au moins une heure devrait être assurée pour prendre le repas principal ». En outre, un repos de 15 minutes doit accorder pour les mineurs après la fin d'une période de travail de deux heures³⁹.

Deuxièmement, concernant le droit à un congé, la convention souligne que des mesures particulières devraient être envisagées pour les mineurs marins ayant servi pendant six mois, ou toute autre durée inférieure en application d'une convention collective ou d'un contrat d'engagement maritime, sans congé à bord d'un navire allant à l'étranger, qui n'est pas retourné dans le pays où il a son domicile durant cette période et n'y retournera pas durant les trois mois de voyage suivants⁴⁰.

Troisièmement, au regard du droit au rapatriement, selon la convention⁴¹, un mineur, après avoir servi sur un navire pendant au moins quatre mois au cours de son premier voyage à l'étranger, devrait avoir la possibilité d'être rapatrié du premier port de relâche qui s'y prête dans lequel se trouvent des services consulaires de l'État du pavillon du navire ou de l'État dont le mineur est ressortissant ou de l'État où il réside⁴².

B. La protection des mineurs gens de mer

Outre les droits mentionnés dans la MLC, à l'aune de la vulnérabilité des mineurs et en considération des conditions particulières du travail maritime, les mesures spéciales de protection à l'égard des mineurs sont également prévues en trois catégories dans cette

³⁸ Le principe directeur B 2.3.1. En droit français, la durée du travail pour les mineurs est au maximum de sept heures par jour. Selon l'article L5544-26 du Code des transports, les mineurs marins ne peuvent accomplir un travail effectif d'une durée de travail par semaine embarquée supérieure à la durée légale hebdomadaire du travail.

³⁹ Pourtant selon le paragraphe 2 du principe directeur B 2.3.1, ces dispositions de la Convention sur la durée et la pause pour les mineurs pourront ne pas être appliquées, avec l'indication des motifs, lorsque : « a) il n'est pas possible de les concilier avec le service de quart des jeunes gens de mer à la passerelle, aux machines ou au service général ou lorsque le travail organisé par équipe ne le permet pas; b) la formation effective des jeunes gens de mer, selon des programmes et plans d'études établis, pourrait en être compromise.

Par ailleurs, concernant la durée du repos en droit maritime français voir les articles L5544-29 à L5544-31 du Code des transports.

⁴⁰ Le principe directeur B 2.4.4. En droit français, dans le code des transports les droits spéciaux pour congé des mineurs gens de mer ne sont pas prévus.

⁴¹ Le principe directeur B2.5.2.

⁴² Le droit au rapatriement des mineurs dans le Code des transports français ne fait pas l'objet de dispositions spéciales.

convention. Tout d'abord, le travail de nuit est interdit pour un marin de moins de 18 ans⁴³. Pourtant, la Convention ne donne pas une définition précise de la période couverte par le terme « nuit ». Selon la convention, la nuit doit être définie conformément à la législation et à la pratique nationale. En effet, la durée de la nuit peut être différente d'un pays à l'autre selon leur situation géographique. Cependant la MLC précise que ce terme couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se termine au plus tôt à 5 heures du matin⁴⁴. La convention prévoit d'ailleurs certaines exceptions à ce principe. Selon le paragraphe 3 de la Norme A 1.1, une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente lorsque d'abord, la formation effective des gens de mer concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise ou la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les gens de mer visée par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide que ce travail ne porte pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.

Ensuite, la deuxième catégorie de protection des mineurs évoquée par cette convention est assez large. La MLC insiste, dans deux normes différentes, sur l'importance de la protection des mineurs marins contre les travaux dangereux pour leur santé et sécurité. Tout d'abord, la MLC dans la Norme A.1.1 précise que « l'emploi ou l'engagement ou le travail » des mineurs gens de mer est interdit lorsque le travail est « susceptible » de compromettre leur « santé » ou leur « sécurité ». Cette disposition est éminemment floue, les termes « santé » et « sécurité » n'étant pas définis dans cet instrument international. De même, ce travail doit être « susceptible » de mettre en danger les mineurs. Ce terme rend encore plus libre l'estimation de la situation dans laquelle un mineur est considéré en danger ou non par un travail maritime. Cependant, cette disposition, selon nous, se conforme bien à l'intérêt supérieur du mineur. Autrement dit, la Convention, en utilisant ces termes imprécis, donne un choix assez large aux États membres pour déterminer quels sont les travaux dangereux⁴⁵. La MLC réitère cette disposition dans la Norme A4.3 sur la protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents. Cette norme demande aux États membres d'accorder une attention particulière à la santé et à la sécurité des mineurs gens de mer⁴⁶. Mais là encore, la convention demeure floue dans la définition de ce que recouvre « une attention particulière ». De ce fait, cette norme a plus le caractère d'une recommandation et n'a de ce fait pas sa place dans un texte international, dans lequel se trouvent des dispositions juridiques qui engagent les États membres⁴⁷.

Enfin, la troisième catégorie de protection des mineurs concerne l'Alimentation et service de table. Dans cette catégorie, la convention interdit expressément le travail du mineur comme cuisinier de navire⁴⁸. La raison de l'interdiction n'est pas mentionnée dans le texte de la convention. Selon nous, il se peut qu'elle soit justifiée compte tenu de la difficulté de ce genre de travail et des dangers probables qu'il comporte pour le mineur.

Cette convention n'est donc pas un texte idéal ni sans défaut en ce qui concerne la protection des mineurs, mais elle reste indubitablement une avancée importante dans

⁴³ Norme A1.1 (2).

⁴⁴ En droit français, conformément à l'article L5544-27 du Code des transports, la nuit comprend une période de 10 heures, allant de 20 heures jusqu'à 6 heures du matin. En outre, pour l'Angleterre, la nuit est considérée comme s'étalant en général de 23 heures jusqu'à 6 heures.

⁴⁵ Selon la Norme A 1.1 (4) : « les types de travaux en question seront déterminés par la législation nationale ou par l'autorité compétente ».

⁴⁶ La Norme A4.3 (2) (b).

⁴⁷ Ni conformément à la Norme A. 1.1 (4) ni conformément à la Norme A.4.3. (2)(b), le législateur français n'a pas encore introduit des dispositions sur la protection des mineurs gens de mer contre les travaux dangereux pour leur santé ou leur sécurité, dans le Code des transports.

⁴⁸ Selon la Norme A3.2 (8) : «Aucun marin de moins de 18 ans ne doit être employé ou engagé ou travailler comme cuisinier de navire ». Voir aussi l'article L 5544-28 du Code des transports.

l'harmonisation de la protection sociale des mineurs dans le domaine de travail maritime au niveau mondial. Le travail des mineurs, y compris à bord d'un navire, a toujours été et demeure encore aujourd'hui une réalité. Les mineurs gens de mer et leur protection ne font pas l'objet d'études suffisantes, ni au niveau national ni international. Pourtant, c'est bien par la mise en place de mesures de protection efficaces pour les mineurs marins et en garantissant leurs droits spécifiques que nous formons de futurs marins plus habiles et efficaces.