

## **Les commentaires de la CEACR<sup>1</sup> sur le premier rapport du Viet Nam sur la mise en œuvre de la Convention du Travail Maritime de 2006 – Quelques observations.**

**NGUYEN HOANG Duy Linh**

Doctorant au Centre de Droit Maritime et Océanique  
Université de Nantes

### **INTRODUCTION**

La convention internationale du travail maritime – MLC de 2006, adoptée le 23 février 2006 par l'Organisation internationale du Travail (l'OIT) avec un « vote-record »<sup>2</sup>, est souvent considérée comme le « **quatrième pilier** » de la réglementation internationale du travail maritime<sup>3</sup> et « Charte des droits de gens de mer ».

Notant l'importance de cette convention pour le développement du transport maritime national, le Viet Nam est devenu le 08 mai 2013 le 37<sup>ème</sup> pays à ratifier la MLC, 2006. Remplissant l'obligation de soumettre des rapports d'un pays membre, le gouvernement vietnamien a soumis au BIT le premier rapport sur l'application de la MLC (ci-après dénommé « le rapport »). En étudiant ce rapport et les documents pertinents du Viet Nam concernant ce sujet, la CEACR a publié une « demande directe »<sup>4</sup>, dans laquelle la commission a fait des commentaires sur les lacunes ou incompatibilités dans la législation vietnamienne par rapport aux exigences de la MLC.

Cet article va analyser certains commentaires de la CEACR, en relation avec les dispositions relatives de la législation vietnamienne, afin de clarifier les changements positifs du droit du travail maritime vietnamien sous impacte de la MLC ainsi que certains points qui doivent être améliorés dans le futur.

### **LES COMMENTAIRES DE LA CEACR**

---

<sup>1</sup> CEACR : la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations.

<sup>2</sup> La convention a été adoptée par 314 voix favorables, aucune voix contre (quatre voix abstentions pour des raisons sans rapport avec la teneur de la convention, mais la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982). Voir : CHAUMETTE Patrick, « La Convention du travail maritime, OIT, 2006 », Neptunus, Rev. Électronique Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 13, 2007/1.

<sup>3</sup> A côté des trois autres conventions internationales de l'OMI, qui sont : la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires 1973, telle que modifiée par le Protocol de 1978 (MARPOL 73/78) ; la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer 1974 (SOLAS 74) et la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78).

<sup>4</sup> Cette demande directe a été publiée lors de 107<sup>ème</sup> session du CUT, en 2018, disponible sur :

[www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO:13100:P13100\\_COMMENT\\_ID:3341066:NO](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3341066:NO)

Les commentaires de la CEACR analysent le rapport du gouvernement vietnamien et les dispositions de la législation nationale, correspondant aux plusieurs aspects réglés par la MLC. Dans la limite de cet article, nous ne pouvons pas aborder tout le contenu de cette « demande directe ». Nous allons ainsi traiter certaines questions parmi les commentaires faits par la CEACR.

Dans ses commentaires, la CEACR a indiqué plusieurs manquements dans la législation vietnamienne. En collationnant ces commentaires avec les dispositions pertinentes dans le droit vietnamien, nous constatons que les questions suivantes ne sont pas encore réglées :

- Règle 2.1 et le code. *Contrat d'engagement maritime* : les dispositions qui garantissent que les marins signant un contrat d'engagement peuvent examiner le document en question et demander conseil avant de le signer (*norme A2.1, paragraphe 1 b*) et qu'ils peuvent sans difficulté obtenir des informations précises sur les conditions de leur emploi (*norme A2.1, paragraphe 1 d*).

- Règle 2.3 et le code. *Durée du travail ou du repos* : les dispositions prévoyant que les exceptions liées à cette question ne peuvent être prévues que dans les conventions collectives. D'une manière plus large, il n'y a pas encore de disposition concernant les conventions collectives dans le domaine du travail maritime.

- Règle 2.5 et norme A2.5.1, paragraphe 2 b) : les dispositions concernant la durée maximale des périodes de service à bord d'un navire, au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement.

- Règle 2.5 et norme A2.5.2. *Garantie financière en cas d'abandon* : à l'exception des éléments ajoutés à la Déclaration de conformité du travail maritime, par la Circulaire n° 24/2017/TT-BGTVT modifiant le Circulaire 43/2015/TT-BGTVT, les autres questions concernant la garantie financière en cas d'abandon prévues par des amendements de 2014 ne sont pas prises en considération par le droit vietnamien.

- Règle 4.1 et norme A4.1, paragraphe 4 d) : les dispositions concernant le système de consultations médicales par radio ou par satellite pour les navires en mer.

- Règle 4.2 et normes A4.2.1 et A4.2.2. *Responsabilité des armateurs. Garantie financière en cas de décès ou d'incapacité de longue durée* : les dispositions concernant le paiement de l'indemnisation et le droit du prestataire de la garantie financière.

- Règle 4.3 et le code. *Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents* : des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant pavillon du pays.

- Règle 5.1.1 et le code. *Copie de la MLC, 2006, à bord* : les dispositions législatives ou réglementaires qui exigent qu'un exemplaire de la convention soit tenu à disposition à bord de tous les navires battant son pavillon

- Règle 5.1.5 et le code. *Procédures de plainte à bord*.

- Règle 5.2.2 et le code. *Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer*.

En revanche, il y a plusieurs questions abordées par la CEACR, qui ont été déjà traitées par le droit vietnamien, mais mal communiquées à la commission. Nous avons éclairé certaines d'entre elles dans la partie suivante.

## **Observations :**

### **1. La notion de « gens de mer »**

Dans la MLC, 2006, le terme gens de mer ou marins est défini par l'article II, paragraphe 1. f), selon lequel, ce sont « *les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique* ». De plus, l'article II, paragraphe 3 de la MLC, 2006 permet aux autorités compétentes des Membres de décider, après consultation des organisation d'armateurs et de gens de mer intéressées, si une catégorie de personnes est considérée comme « gens de

mer » ou non<sup>5</sup>. La pratique concernant l'intégration de cette notion de « gens de mer » varie dans les pays membres de la MLC, 2006<sup>6</sup>.

Dans le rapport, le gouvernement vietnamien a fait référence au paragraphe 3, article 3 du décret n° 121/2014/ND-CP<sup>7</sup> pour définir la notion de « gens de mer », selon laquelle, « *Les gens de mer sont ceux qui remplissent les conditions et les critères pour prendre un titre à bord d'un navire vietnamien* ». La notion semble un peu obscure si nous l'interprétons seule, car nous ne pouvons pas comprendre exactement qui sont les gens de mer. La CEACR, en examinant le rapport du Viet Nam a également exprimé sa préoccupation pour cette notion, comme elle « ne comprend pas très bien ce que recouvre le membre de phrase «les conditions et les critères prescrits par la loi» auxquels se réfère la définition ». Par conséquence, la CEACR a demandé au Viet Nam de préciser la définition de « gens de mer », tenant compte de l'article II, paragraphe 1.f), de la MLC, 2006.

En fait, dans la législation vietnamienne, cette notion de « gens de mer » dans le code maritime vietnamien de 2015 est complétée ensuite, par le paragraphe 2 de même article, indiquant le premier élément - les « conditions à remplir » pour les gens de mer, qui sont :

- Être citoyen vietnamien ou un étranger autorisé à travailler à bord d'un navire vietnamien ;
- Avoir satisfait aux critères relatifs à la santé, à l'âge professionnel et aux certificats professionnels prescrits ;
- Être affecté pour assumer un titre sur un navire ;
- Avoir un livret professionnel maritime ;
- Avoir un passeport si ce marin travaille à bord des navires effectuant de voyages internationaux.

Deuxième élément dans cette notion concerne les « critères » que les gens de mer doivent respecter pour être en conformité avec cette notion de « gens de mer ». Ces critères dans le droit maritime vietnamien sont actuellement fixées par la circulaire n° 03/2020/TT-BGTVT du 21 février 2020 du Ministre des Transports.

Troisième élément pour déterminer qui sont les gens de mer, autre que les conditions et les critères prescrits ci-dessus, est que ces personnes doivent « prendre un titre à bord de navire ». Ces titres sont précisés par l'article 3, circulaire n° 23/2017/TT-BGTVT<sup>8</sup> du 28 juillet 2017 du Ministre des Transports, comprend le capitaine, le second, le chef mécanicien, le second mécanicien, l'officier de pont, l'officier mécanicien, etc.

A partir d'une notion très générale dans le code maritime vietnamien de 2015, avec la façon énumérant de la circulaire n° 03/2020/TT-BGTVT, le concept de « gens de mer » dans le droit vietnamien devient très clair.

---

<sup>5</sup> Lors de l'adoption de la MLC, en 2006, la Conférence internationale du Travail a également adopté une Résolution concernant l'information sur les groupes professionnels (résolution VII adoptée par la CIT à sa 94<sup>ème</sup> session), texte international de caractère tripartite donnant des indications sur les éléments à prendre en considération pour les décisions de cet ordre, afin d'éviter des interprétations nationales trop disparates ou restrictives. Cette résolution est disponible sur :

[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_088131.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088131.pdf)

<sup>6</sup> Voir, par exemple, MCCONNELL Moira L., DEVLIN Dominick et DOUMBIA-HENRY Cleopatra, *The Maritime Labour Convention, 2006: A legal primer to an emerging international regime*, MARTINUS NIJHOFF PUBLISHERS, 2011, pp. 226-234.

<sup>7</sup> Le décret n° 121/2014/ND-CP du 24 décembre 2014 du Gouvernement vietnamien sur la mise en œuvre de plusieurs articles de la MLC, 2006.

<sup>8</sup> Avant cette circulaire, ces titres ont été fixés par la Circulaire n° 07/2012/TT-BGTVT du Ministre des Transports, relatif aux titres, les fonctions et le registre des gens de mer à bord des navires vietnamiens ; et la Circulaire n° 04/2013/TT-BGTVT modifiant la Circulaire n° 07/2012/TT-BGTVT.

Conformément aux paragraphes 7 de l'article II de la MLC, 2006, en 2015, le gouvernement du Viet Nam a indiqué dans son rapport à l'OIT qu'il avait été déterminé, après consultation, que les personnes travaillant à bord des navires de construction / barges pour les projets pétroliers et gaziers offshore, qui ne servent pas à la navigation, ne sont pas des gens de mer<sup>9</sup>.

En conclusion, nous constatons que, la notion de « gens de mer » en droit vietnamien se conforme à celle défini par la MLC.

## 2. Certificat médical

Le rapport du Viet Nam invoque la décision n°20/2008/QĐ-BYT, selon laquelle, les gens de mer doivent avoir un certificat médical, attestant qu'ils sont aptes pour travailler à bord.

Cependant, l'article I.3(b) de la même décision prévoit que, lorsqu'un marin ne remplit pas certaines normes de l'aptitude médicale requise (s'il est atteint d'une des maladies soumises à l'évaluation au cas par cas prévue à l'article II.3), mais que l'armateur veut l'engager, le marin doit établir une garantie de santé écrite qui l'habilite à travailler à bord du navire.

Cette disposition de la garantie écrite a été notée par la CEACR dans sa demande directe au Viet Nam<sup>10</sup>, en rappelant que, « aux termes de la *règle 1.2*, 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 », et que « des exceptions ne sont possibles que dans les cas spécifiés dans le code (de la MLC) ».

En fait, au moment où la CEACR a publié la demande directe au Viet Nam, la décision n° 20 /2008/QĐ-BYT avait été remplacée par la circulaire n° 22/2017/TT-BYT du 12 mai 2017, du Ministre de la Santé. Cette circulaire a une origine hiérarchie plus haute dans la législation du pays et contient des changements. Aux termes de l'article 2, paragraphe 4, si le marin est en bon état de santé conformément aux prescriptions de l'annexe I de la présente circulaire, le centre des examens médicaux délivre au marin le Certificat médical (selon la formule établie par l'annexe V), d'une validité de 18 mois à compter de la date de signature. La période de validité a donc été ajoutée, conformément aux dispositions de la MLC, qui prescrit que « un certificat médical reste valide pendant deux ans au maximum », avec des exceptions<sup>11</sup>. Cette circulaire, néanmoins, conserve l'idée de la décision n° 20/2008/QĐ-BYT, en ce qui concerne les cas exceptionnels, soumis à une évaluation au cas par cas<sup>12</sup> pour délivrer le certificat médical. L'article 2, paragraphe 4.b), dispose que :

Dans le cas où un marin remplit les critères de santé fixés par l'annexe I de cette circulaire, mais qu'il a parallèlement une ou plusieurs maladies ou incapacités indiquées par l'annexe II de la présente circulaire, et que l'armateur fait une demande écrite au centre des examens médicaux, accompagnée par un engagement de volonté écrit de travailler à bord, établi par le marin, le responsable du centre peut décider de délivrer le certificat médical au marin en question. Un tel certificat est valide pendant 12 mois à compter de la date de signature.

L'annexe I de la circulaire n° 22/2017/TT-BYT fixe les critères de santé des gens de mer, y compris les critères physiques généraux (tels que la taille, le poids, l'indice de masse corporelle, etc.) et spécifiques, ainsi que les résultats des tests et des imageries médicales, etc.

---

<sup>9</sup> L'information se trouve sur :

[https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:80023:0::NO::P80023\\_COUNTRY\\_ID:103004](https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:80023:0::NO::P80023_COUNTRY_ID:103004)

<sup>10</sup> CEACR, « Commentaires sur le 1er rapport du Viet Nam de l'application de la MLC, » 107ème session CIT, 2018.

<sup>11</sup> Selon la Norme A1.2, paragraphe 7 de la MLC : (I) une durée plus courte peut être prescrite en raison de la nature des fonctions du marin ou en vertu de la STCW et (II) cette durée pour les marins moins de 18 ans sera d'un an.

<sup>12</sup> Comme dispose l'article 5, paragraphe 1 de la circulaire n° 22/2017/TT-BYT, cette évaluation est effectuée par le médecin praticien et, en cas échéant, après avoir consulté d'autres spécialistes.

L'annexe II prévoit les maladies ou les types de handicap qui, dans la grande majorité des cas (142/181), ne permettent pas aux gens de mer de travailler en mer. Néanmoins, il y a des cas particuliers où les marins ayant des maladies ou invalidités, avec une évaluation au cas par cas, pourraient toujours travailler, par exemple : les tumeurs bénignes au visage, à la peau, qui affectent l'esthétique mais n'affectent pas la fonction normale ; la diabète ; le bégaiement ; la paralysie du nerf facial ; l'astigmatisme corrigé par des verres correcteurs ; la sinusite ; la goutte ; etc.

La logique de cette disposition est que, les maladies soumises à une évaluation au cas par cas, n'influent sans doute pas l'activité normale des gens de mer et, par conséquent, ne les empêchent pas de travailler à bord. Par exemple, la myopie et l'hypermétropie de 6 dioptries ou plus sont considérées comme rendant inaptes le travail à bord, tandis que l'astigmatisme corrigé avec des verres sera examiné au cas par cas. De la même façon pour la maladie de Ménière (inapte) et la sinusite (décision cas par cas), l'insuffisance cardiaque (inapte) et l'hypotension (décision cas par cas), etc. Cette approche du droit vietnamien est compatible de celle de l'OIT, exprimée dans les Directives relatives aux examens médicaux des gens de mer, publié en 2011. Dans son introduction, ces directives prévoient que :

(...) Dans certains cas, les problèmes de santé ainsi décelés se révèlent incompatibles avec les fonctions en mer et il n'est pas possible d'y remédier. Les annexes A à E précisent les types de handicap et les états pathologiques qui sont compatibles avec l'accomplissement de toutes les tâches courantes et de tous les gestes d'urgence que le marin est appelé à accomplir, ceux qui nécessitent une adaptation ou une limitation de ces tâches et gestes et ceux qui entraînent une inaptitude momentanée ou de plus longue durée au travail en mer.

L'annexe E de ces directives précise les affections pour lesquelles, selon les situations différentes, le médecin praticien peut décider que c'est (1) une incompatibilité (temporaire ou permanent) avec l'exécution sûre et efficace des tâches courantes et d'urgence; (2) une aptitude à accomplir certaines tâches mais non toutes et non dans toutes les eaux, ou un suivi plus fréquent est nécessaire ; ou encore (3) une aptitude à accomplir dans le monde entier l'ensemble des tâches spécifiques au service considéré chez les gens de mer affectés.

Cette approche est totalement différente par rapport aux exceptions prévues par la Règle 1.2, Norme A1.2.8, selon lesquelles, l'autorité compétente peut autoriser un marin à travailler à bord sans le certificat médical, en cas d'urgence, dans une période précise<sup>13</sup>.

Ainsi, à notre avis, les dispositions concernant le certificat médical en droit vietnamien sont raisonnables et conformes à la MLC.

## CONCLUSION

En bref, la CEACR a reconnu des efforts du Viet Nam pour la mise en œuvre de la MLC dans un premier temps, notamment dans l'amélioration la législation nationale pour se conformer aux exigences de la MLC. Parallèlement, en étudiant le rapport du pays et les textes pertinents, la commission a indiqué plusieurs manquements en droit du travail maritime vietnamien. D'une façon générale, ces points peuvent être classés en trois groupes : (1) les questions déjà traitées par la législation qui ne sont pas clairement indiquées dans le rapport ; (2) les questions qui ont été modifiées, améliorées après avoir rendu le

---

<sup>13</sup> La norme A1.2.8 de la MLC prévoit que : « Dans les cas d'urgence, l'autorité compétente peut autoriser un marin à travailler sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que :

- a) la durée de validité de cette autorisation ne dépasse pas trois mois ;
- b) l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé ».

rapport, et (3) les questions qui ne sont toujours pas abordées par la législation nationale. Dans le futur proche, il faut que le Viet Nam se concentre sur ces dernières questions, afin de faciliter la mise en œuvre de la MLC et mieux protéger les gens de mer.

## RÉFÉRENCES

### 1. Code maritime vietnamien de 2015, Code du travail vietnamien de 2012 et les textes pertinents.

### 2. Autres références

[1] CEACR, « Commentaires sur le 1<sup>er</sup> rapport du Viet Nam de l'application de la MLC, 2006, » 107<sup>ème</sup> session CIT, 2018.

[2] CHAUMETTE Patrick, « La Convention du travail maritime, OIT, 2006 », *Neptunus Rev. Électronique*, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol.13, 2007/1.

[3] CHAUMETTE Patrick, « Convention du travail maritime de l'OIT 2006 : Déclaration de conformité et rapports nationaux », *Neptunus, e.revue*, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/2.

[4] ILO, *Maritime labour convention, 2006*, traduction vietnamienne par le Vietnam Register.

[5] ILO, *Maritime labour convention, 2006*.

[6] ILO, *Guidelines on the medical examinations of seafarers*, Geneva, 2011.

[7] MCCONNELL Moira L., DEVLIN Dominick et DOUMBIA-HENRY Cleopatra, *The Maritime Labour Convention, 2006 : A legal primer to an emerging international regime*, MARTINUS NIJHOFF PUBLISHERS, 2011, pp. 226-234.

[8] LIELBARDE Sandra, « Concept of “seafarers” before and after the Maritime labour convention 2006: comparative analysis of the legal effects of defining legal concepts in the shape of legal terminology », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique (ADMO)*, université de Nantes, XXXVII, 2018, p. 211 et s.