



HAL
open science

L'OIT et son oeuvre d'amélioration des conditions de travail des gens de mer

Kokougan Désiré AGBAVON

► **To cite this version:**

Kokougan Désiré AGBAVON. L'OIT et son oeuvre d'amélioration des conditions de travail des gens de mer. Neptunus, 2020, 26 (3), pp.1-11. <hal-03832514>

HAL Id: hal-03832514

<https://nantes-universite.hal.science/hal-03832514v1>

Submitted on 27 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

L'OIT et son œuvre d'amélioration des conditions de travail des gens de mer

Kokougan Désiré AGBAVON

Doctorant en Droit

Université du Littoral Côte d'Opale & Université Laval

Introduction

Créée en 1919, à la fin de la première guerre mondiale, l'Organisation Internationale du Travail (ci-après OIT) est la plus ancienne institution du système onusien et la seule spécialisée sur les questions relatives au travail. Elle a survécu à la disparition de la Société des Nations (SDN). Originellement, c'est la partie XIII du Traité de Paix de Versailles¹ qui en est l'acte constitutif. Ce dernier a, toutefois, fait l'objet de plusieurs amendements². L'idée de la création d'une Organisation internationale du travail à la fin de la première guerre mondiale n'est pas fortuite. En effet, celle-ci est née du constat selon lequel la paix serait intimement liée au bien-être des personnes au sein d'une société. Ainsi est-il affirmé dans le préambule de la Constitution de l'OIT, qu' « *une paix durable et universelle ne peut être fondée que sur la base de la justice sociale* »³.

Les buts et objectifs de l'Organisation sont contenus dans la Déclaration de Philadelphie⁴ adoptée en 1944. Cette déclaration dont le texte est annexé depuis 1946 à la Constitution de l'OIT, complète cette dernière et en est partie intégrante. La Déclaration de Philadelphie rappelle le lien indéniable entre la paix universelle et la justice sociale tout en affirmant l'égalité entre tous les êtres humains indifféremment de la race, de la croyance ou du sexe et le droit pour ceux-ci d'avoir des chances égales afin d'assurer leur sécurité économique⁵. La recherche d'une justice sociale est ainsi un *leitmotiv* de l'Organisation qui ne cesse de le rappeler dans la plupart de ses communications. Celle-ci est encore apparue récemment lors du centenaire de l'institution dans une déclaration intitulée Déclaration du centenaire de l'OIT sur l'avenir du travail. Adoptée en juin 2019, elle « *rappelle les valeurs sur la base desquelles l'Organisation a été créée, reconduit les objectifs de justice sociale et établit une feuille de route des actions à venir de l'institution. En adoptant la Déclaration, l'Organisation s'est engagée pour que le travail devienne réellement plus humain, notamment en matière de santé et sécurité au travail. La Déclaration a été aussi une occasion pour l'Organisation de renouveler le pacte avec ses États membres d'une part et d'autre part de réaffirmer ses attentes vis-à-vis des autres institutions internationales* »⁶.

¹ Le Traité de Paix de Versailles a été signé en 1919 entre les gagnants et les perdants de la première guerre mondiale. Il visait à assurer une paix pérenne en Europe, mais les sanctions imposées à l'Allemagne conduiront à son échec, aux nationalismes italien (fasciste) et allemand (nazisme) avec les effets sociaux de la crise économique de 1929, puis au déclenchement d'une seconde guerre mondiale en 1939.

² V. le site de l'OIT <https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:61:::NO:61> (consulté le 06 mai 2020)

³ La Constitution de l'OIT est consultable sur le site internet de l'institution *via* le lien indiqué dans la note précédente.

⁴ La Déclaration de Philadelphie est encore dénommée Déclaration concernant les buts et objectifs de l'Organisation internationale du travail. Elle a été adoptée par l'OIT le 10 mai 1944. v. SUPIOT Alain, *L'esprit de Philadelphie – La justice sociale face au marché total*, Paris, Seuil, 2010.

⁵ Art. II, Déclaration de Philadelphie, OIT, 10 mai 1994.

⁶ DAUGAREILH Isabelle, « La déclaration du centenaire de l'OIT : tout un programme ! », *Droit social* 2020, p. 5.

La spécificité principale de l'OIT tient à la représentation tripartite au sein de l'Organisation. Composée actuellement de 187⁷ Etats membres, l'OIT réunit les représentants de gouvernements, d'employeurs et de travailleurs. C'est cet ensemble tripartite qui participe à l'élaboration des normes et politiques de l'institution. Si le tripartisme au sein de l'institution constitue un levier important de sa politique, il est à bien des égards vecteur d'une plus importante représentation et d'une certaine légitimité des travaux de l'institution⁸. L'ensemble tripartite de l'OIT regroupé au sein de la Conférence internationale du travail élabore et adopte des normes qui participent à l'amélioration des conditions de travail de plusieurs catégories de travailleurs au sein desquelles on retrouve celle des gens de mer. Dès ses premières années, l'OIT a développé des approches sectorielles concernant les marins de la marine marchande, l'agriculture, les boulangeries, les migrants, les dockers, les travailleurs indigènes. Dès 1920, lors de la conférence internationale de Turin, l'OIT a développé des approches sectorielles concernant les marins de la marine marchande, puis l'agriculture en 1921, les boulangeries en 1925, les migrants en 1926, les dockers en 1929, les travailleurs indigènes en 1936.

Les gens de mer communément appelés marins « *sont des personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire* »⁹. S'agissant du terme « conditions de travail », il désigne « *les conditions concrètes dans lesquelles s'effectue un travail donné (durée, dangerosité, pénibilité, etc.), mais aussi toute une série d'éléments qui débordent le lieu de travail à strictement parler (salaire, statut, sécurité sociale, etc.)* »¹⁰. L'idée d'une amélioration des conditions de travail pour l'ensemble des travailleurs est une préoccupation majeure de l'OIT. Elle apparaît, dès 1919, dans le préambule du texte constitutif de l'Organisation qui reconnaît « *qu'il existe des conditions de travail impliquant pour un grand nombre de personnes l'injustice, la misère et les privations, ce qui engendre un tel mécontentement que la paix et l'harmonie universelles sont mises en danger, et [...] qu'il est urgent d'améliorer ces conditions* ». Une amélioration des conditions de travail des gens de mer s'entend donc de l'œuvre de l'OIT ou de la participation de cette dernière dans la mise en place de mécanismes et instruments visant à assurer une protection des gens de mer et une garantie de leurs droits¹¹.

L'OIT est l'institution première et principale, au plan international, qui adopte des normes visant à améliorer les conditions de travail des gens de mer. En effet, l'institution a adopté un nombre considérable d'instruments. Sur le site internet de l'Organisation, on peut dénombrer plus de 70¹² instruments dédiés spécifiquement à la cause des gens de mer. Lesdits instruments se composent de conventions, de recommandations, de protocoles visant à encadrer le travail maritime et à accorder une protection aux gens de mer qui constituent en réalité des travailleurs particuliers¹³. Les nombreuses conventions en lien avec le travail maritime, jadis adoptées par l'OIT, sont des conventions par thématique. Elles ont aussi la particularité d'être des conventions numérotées. A titre illustratif, sur la

⁷ Chiffre à jour sur le site internet de l'OIT <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--fr/index.htm> (consulté le 06 mai 2020).

⁸ LETERME Cédric, « L'Organisation internationale du travail (OIT) », *Courrier hebdomadaire du CRISP* 2016, vol. 12, n° 2297, p. 14.

⁹ Art. II§1f) de la Convention du travail maritime adoptée par l'OIT en 2006 (pour les références de la convention, v. note 19)

¹⁰ *Ibidem*, p. 20.

¹¹ De nos jours, il existe deux conventions maritimes récentes de l'OIT, la pêche est concernée par la Convention n°188 de 2007 sur le travail à la pêche, entrée en vigueur avec 10 ratifications le 16 novembre 2017 ; OIT, « La convention (n° 188) de l'OIT sur le travail dans la pêche, 2007, entre en vigueur », https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_597276/lang--fr/index.htm

v. CHAUMETTE Patrick, « Mise en œuvre de la Convention n°188 de l'OIT sur le travail à la pêche », *Carnet de recherche du programme européen Human Sea*, <https://humansea.hypotheses.org/1295>). Nous nous intéressons ici à l'activité maritime commerciale, la marine marchande.

¹²V. le site de l'OIT <https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang--fr/index.htm> (consulté le 06 mai 2020).

¹³ Le caractère particulier du travail est entendu ici de l'exposition permanente au péril de mer.

question de l'âge minimum des gens mer, l'OIT a adopté différents textes tels que la Convention n° 7¹⁴ sur l'âge minimum, la Convention n° 58¹⁵ révisée sur l'âge minimum. Sur les questions relatives aux conditions générales d'emploi, on peut citer la Convention n° 91¹⁶ relative aux congés payés des marins, la Convention n° 166¹⁷ sur le rapatriement de marins, la Convention n° 22¹⁸ sur le contrat d'engagement des marins... La sécurité, la santé et le bien-être au travail ont fait l'objet d'instruments spécifiques à l'instar de la Convention n° 163¹⁹ ou encore de la Convention n° 164²⁰. On pourrait multiplier ici les exemples, mais sans intérêt majeur, car il ne peut être question dans le cadre de notre étude d'analyser individuellement chacun des 70 instruments et plus en lien avec les gens de mer adoptés par l'OIT.

En 2001, un tournant majeur intervient dans la production de normes du travail maritime par l'OIT. Consciente de la lecture difficile et éparse qui a été souvent faite de la mosaïque d'instruments en lien avec le travail maritime adoptée par elle, l'Organisation veut regrouper au sein d'un texte unique et cohérent l'ensemble des conventions existantes ; un accord entre employeurs maritimes et syndicats de marins envisage une convention « consolidée », un groupe de travail de haut niveau, présidé par Jean-Marc SCHINDLER, administrateur des affaires maritimes entreprend son écriture. Ce chantier, soutenu financièrement par la France et la Norvège, donnera lieu à une semaine de travail hors de Genève, en France, à Nantes, en janvier 2004, ce qui est exceptionnel²¹. Ceci prend forme à travers une convention dénommée Convention du travail maritime²² 2006 (CTM 2006 ou MLC 2006), adoptée lors de la 94^{ème} session de la Conférence internationale du travail. En vigueur depuis le 20 août 2013 suite à l'enregistrement de la 30^{ème} ratification²³, la MLC 2006 a eu pour principal effet de réviser les conventions qui la précèdent. Ces dernières (les conventions autrefois existantes) « *ne resteront plus effectives que pour les Etats qui ne l'auront pas ratifiée* (Etats qui n'auront pas ratifié la MLC 2006) »²⁴. Contrairement aux anciens instruments, la MLC 2006 a connu un nombre important de ratifications (97 ratifications²⁵). A travers ce nombre important de ratifications, la MLC 2006 vient mettre fin aux pratiques anciennes des Etats consistant à opérer un tri entre les conventions, après leur adoption à Genève à la majorité des deux tiers. La MLC 2006 constitue un instrument à jour en matière de protection des gens de mer. Elle consolide les conventions antérieures de l'OIT sur le travail maritime et innove sur divers points²⁶. Le principe du traitement pas plus favorable, qui fonde

¹⁴ Convention n° 7 fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime, 27 septembre 1920, 38 RTNU 110 (entrée en vigueur : 27 septembre 1921).

¹⁵ Convention n° 58 fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime (révisée en 1936), 24 octobre 1936, 40 RTNU 205 (entrée en vigueur : 11 avril 1939).

¹⁶ Convention n° 91 concernant les congés payés des marins (révisée en 1949), 18 juin 1949, 605 RTNU 295 (entrée en vigueur : 14 septembre 1967).

¹⁷ Convention n° 166 concernant le rapatriement des marins (révisée), 10 septembre 1987, 1644 RTNU 319 (entrée en vigueur : 3 juillet 1991).

¹⁸ Convention n° 22 concernant le contrat d'engagement des marins (modifiée), 24 juin 1926, 38 RTNU 295 (entrée en vigueur : 4 avril 1928).

¹⁹ Convention n° 163 concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, 10 octobre 1987, 1580 RTNU 161.

²⁰ Convention n° 164 concernant la protection de la santé et les soins médicaux, 8 octobre 1987, 1592 RTNU 13.

²¹ CHAUMETTE Patrick, « La Convention du travail maritime en mouvement », *DMF* 2012, n° 732.

²² Convention du travail maritime 2006, 23 février 2006, 2952 RTNU 109 (entrée en vigueur : 20 août 2013).

²³ L'art. VIII§3 de la MLC 2006 prévoit : « La convention entrera en vigueur douze mois après que 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 ».

²⁴ CHARBONNEAU Alexandre et CHAUMETTE Patrick, « Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006 - Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles », *Droit social* 2014, n° 10, p. 804.

²⁵ https://www.ilo.org/dyn/normlex/ft/?p=1000:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331 (consulté le 07 juin 2020).

²⁶ CHAUMETTE Patrick, « La ratification et la transposition de la Convention OIT du travail maritime (MLC 2006) », *Droit social* 2013, n° 10, p. 915.

le contrôle des navires par l'Etat du port (port state control) depuis la convention 147 de 1976 de l'OIT sur les normes minima de la marine marchande, repris par les conventions de l'OMI MARPOL et SOLAS, rend cette convention quasi universelle. Les navires battant le pavillon d'un Etat qui ne l'a pas ratifié ne peuvent que se limiter à du cabotage national entre les ports de l'Etat du pavillon ; une navigation internationale conduirait à la rétention du navire, non doté de la certification sociale, dans le port d'un autre Etat au titre du port state control.

De ce fait, elle constituera l'objet principal de notre étude. Il ne sera donc aucunement question de procéder à une étude au cas par cas de toutes les conventions adoptées, la plupart de ces conventions sont dépassées. Les instruments à jour sont repris par la MLC 2006 qui les révisé et les adapte aux évolutions contemporaines. Comment l'OIT a-t-elle contribué à une réelle amélioration des conditions de travail des gens de mer ?

L'OIT a contribué de manière notable à l'amélioration des conditions de travail des gens de mer à travers l'adoption de la MLC 2006 qui constitue l'instrument principal et innovant de protection des gens de mer (I). Comme on pourrait s'en apercevoir, une étude de la MLC 2006 englobe celle des instruments antérieurs qu'elle modifie et remplace. Par ailleurs, l'efficacité de la Convention du travail maritime tient à la mise en place de mécanismes particuliers en matière de protection des gens de mer et de leurs droits (II).

I- La MLC 2006 : l'instrument novateur de l'amélioration des conditions de travail des gens de mer adopté par l'OIT

A travers la consolidation qui est faite des conventions qui existaient en matière de protection des gens de mer et de leurs droits (A), l'OIT a renforcé la protection de cette catégorie particulière de travailleurs en adoptant la Convention du travail maritime. Cette dernière reprend non seulement les conventions existantes, mais elle consacre également de nouveaux droits (B).

A- Un renforcement de la protection des gens de mer et de l'amélioration des conditions de travail à travers la consolidation des conventions existantes

Il ressort de cette sous-partie (A) que l'œuvre de consolidation améliore la sécurité juridique dans le secteur du travail maritime. Cette sécurité juridique repose entre autres exigences sur l'accessibilité matérielle (notamment la codification des textes autrefois nombreux et épars qui permet aux gens de mer d'avoir désormais un texte de référence là où autrefois il y en avait plusieurs), et l'accessibilité intellectuelle (des textes mieux structurés, actualisés permettant une meilleure compréhension).

La Convention du travail maritime de 2006 est dite « *consolidée* ». Cela signifie qu'elle a pour objet premier de réunir en un même texte l'essentiel des instruments précédemment adoptés par l'OIT pour le secteur maritime, en les actualisant si nécessaire »²⁷. C'est l'article X de la convention qui prévoit cette consolidation. En effet, cet article énonce une longue liste de conventions révisées et tenues à jour par la MLC 2006. La consolidation a eu pour effet de renforcer les textes existants et de les adapter aux réalités contemporaines. Quelques rares conventions à l'instar des conventions sur la pièce d'identité des gens de mer ont été écartées lors de la consolidation en raison des problèmes spécifiques qu'elles posent. Ces problèmes sont liés notamment à la liberté de circulation des gens de mer²⁸.

²⁷ CHARBONNEAU Alexandre et CHAUMETTE Patrick, « Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006 - Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles », *op. cit.*, p. 804.

²⁸ CHAUMETTE Patrick, « La Convention du travail maritime OIT 2006 », *Neptunus e-revue* 2007, vol. 13, n° 1, www.cdmo.univ-nantes.fr

L'ensemble des thématiques en lien avec l'amélioration des conditions de travail des gens de mer contenues autrefois dans les multiples conventions de l'OIT se retrouve dans le texte de 2006. Ceci signifie que les droits existants sont repris par la convention améliorée de 2006 qui en réalité « n'énonce que peu de droits nouveaux [...] »²⁹.

Tout en supprimant les incohérences et contradictions³⁰ qui pouvaient exister entre les multiples anciennes conventions, la MLC 2006 organise l'amélioration des conditions de travail des gens de mer autour de 4 titres : « conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire »³¹, « conditions d'emploi »³², « logements, loisirs, alimentations et services de table »³³, « protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale »³⁴. Un cinquième titre a été dédié à la mise en place de mécanismes devant servir à assurer une mise en œuvre des dispositions de la convention. A travers les quatre premiers titres de la MLC 2006, l'OIT regroupe les conventions existantes en actualisant leur contenu. Le titre 1 de la MLC 2006 traite de l'âge minimum des gens de mer, du certificat médical, de la question de la formation et des qualifications des gens de mer et de celle du recrutement et du placement. Le contrat d'engagement, les salaires, le rapatriement, le droit aux congés et d'autres questions liées aux conditions d'emploi sont abordés dans le titre 2 de la convention. Le logement, les loisirs et l'alimentation, autrefois traités par les conventions n° 133 sur les logements de équipages et n° 68 sur l'alimentation et le service à table ainsi les recommandations y afférentes, sont repris et actualisés par le titre 3 de la MLC 2006. La sécurité sociale du marin, l'accès à des installations liées à son bien-être à terre ainsi que la fourniture de soins médicaux sont traités par le titre 4 de la convention.

Par ailleurs, à travers sa structure, la Convention du travail maritime englobe également les recommandations autrefois adoptées par l'OIT en matière de protection des gens de mer et d'amélioration des conditions de travail de ces derniers. Dotées d'un caractère non contraignant, les recommandations adoptées ont pour objectifs de préciser et de détailler la mise en œuvre qui devrait être faite par les Etats des dispositions contenues dans les conventions. Les recommandations jouent, en quelque sorte, un rôle de guide pour la mise en œuvre des dispositions des conventions par les Etats. Elles ne viennent donc qu'en appui à une convention, il n'existe pas de recommandations non liées à une convention déjà existante. C'est ce qui justifie le caractère non contraignant. Dans sa structure et afin de prendre en compte les recommandations existantes, la MLC 2006 comprend des articles, des règles et un code. Le code se compose d'une partie A et d'une partie B. Ce sont les dispositions du code qui détaillent les droits et obligations énoncés par les articles et règles. Si la partie A du code constituée de normes est obligatoire, tel n'est pas le cas pour la partie B qui comprend des principes directeurs auxquels les Etats peuvent déroger en apportant des justifications³⁵.

Cette flexibilité de la Convention du travail maritime à pouvoir allier des dispositions contraignantes et non contraignantes a été à l'origine de son succès à travers le nombre important de ratifications qu'elle connaît. Aussi la MLC constitue-t-elle l'instrument clé de la protection des gens de mer à travers des avancées notables qu'elle apporte en consacrant des droits nouveaux.

²⁹ CHARBONNEAU Alexandre et CHAUMETTE Patrick, « Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006 - Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles », *op. cit.*, p. 804.

³⁰ CHARBONNEAU Alexandre et MARIN Marie, « Une convention innovante pour le travail maritime ? Les apports de la Convention du travail maritime 2006 », *Neptunus e-revue* 2008, vol. 14, n° 3, www.cdmo.univ-nantes.fr

³¹ Titre 1, MLC 2006.

³² Titre 2, MLC 2006.

³³ Titre 3, MLC 2006.

³⁴ Titre 4, MLC 2006.

³⁵ DOUMBIA-HENRY Cléopatra et al, *Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Questions fréquentes*, 4^e éd, Genève, Bureau international du travail, 2015, p. 9 à 10.

B- Un apport remarquable de la Convention du travail maritime à travers des droits nouveaux reconnus aux gens de mer

Bien qu'elle n'énonce que très peu de droits nouveaux, la MLC 2006 a été d'un apport important sur des questions spécifiques. La rémunération des marins et le rapatriement de ceux-ci ont fait l'objet de dispositions nouvelles lors de l'adoption de la MLC.

Le montant de la rémunération des gens de mer relève de la négociation collective, soit internationale (accords ITF IBF ou TCC) ou négociation d'entreprise, au sein des armements. Autrefois, un montant minimal de rémunération mensuel des gens de mer était défini par la Commission paritaire maritime. Il était prévu que ce montant fasse l'objet de révisions régulières et ne puisse être aucunement opposable aux gens de mer, lorsqu'il existerait des accords négociés entre les regroupements d'armateurs et les représentations syndicales de gens de mer aux fins d'une meilleure rémunération³⁶. Aujourd'hui, une sous-commission de la Commission paritaire maritime de l'OIT adopte une résolution, qui revalorise le montant mensuel minimum du salaire de base des matelots qualifiés³⁷. Suivant les dispositions de la Convention n° 180³⁸, la détermination des salaires devrait s'opérer en référence aux horaires normaux de travail du marin, au nombre d'heures de travail effectué et au nombre d'heures de repos. Une prise en compte des heures supplémentaires dans le calcul de la rémunération a été précisée par l'OIT à travers la Recommandation n° 187 sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs de navires. S'agissant des congés payés, la Convention n° 146³⁹ concernant les congés payés annuels des gens de mer reconnaissait un droit à des congés payés annuels à l'ensemble des gens de mer, mais renvoyait aux dispositions nationales des Etats la détermination de la durée des congés.

L'apport de la MLC 2006 sur la question de la rémunération des marins se traduit essentiellement par la mensualisation du paiement des salaires. En effet, la mensualisation des salaires n'était prévue par aucun des textes existants. Ce qui pourrait permettre de comprendre les arriérés de salaires constatés lors des cas d'abandon de navires et d'équipages par des armateurs peu scrupuleux⁴⁰. C'est la norme A2.2 de la MLC 2006 qui prévoit désormais une mensualisation des salaires des marins. Celle-ci dispose : « *tout Membre exige que les sommes dues aux gens de mer travaillant à bord des navires battant son pavillon soient versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément aux dispositions des conventions collectives applicables* »⁴¹. Il est prévu, entre autres, qu'un relevé mensuel comportant les paiements reçus par le marin ainsi que les paiements qui lui seraient dus soit délivré à celui-ci⁴². Le but de ces nouvelles dispositions est d'assurer une rémunération régulière et intégrale des gens de mer pour l'ensemble des tâches accomplies. Aussi la MLC 2006 prévoit-elle la mise en place de mécanismes devant permettre aux gens de mer de faire parvenir leurs salaires à leurs familles, à leurs ayants droits ainsi qu'aux personnes dont ils auraient la charge⁴³. S'agissant de la

³⁶ CHARBONNEAU Alexandre et MARIN Marie, « Une convention innovante pour le travail maritime ? Les apports de la Convention du travail maritime 2006 », *op. cit.*, p. 5.

³⁷ V. Communiqué de presse de l'OIT intitulé « Une commission de l'OIT adopte un nouveau salaire mensuel minimum pour les gens de mer », 21 novembre 2018, https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_650639/lang--fr/index.htm (consulté le 07 juin 2020).

³⁸ *Convention n° 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires*, 22 octobre 1996, 2195 RTNU 235 (entrée en vigueur : 8 août 2002).

³⁹ *Convention n° 146 concernant les congés annuels des gens de mer*, 29 octobre 1976, 1138 RTNU 205 (entrée en vigueur : 13 juin 1979).

⁴⁰ CHAUMETTE Patrick, « De l'abandon des marins – vers une garantie internationale du paiement des créances salariales ? », *Droit social* 1999, p. 872 et s.

⁴¹ Norme A2.2 §1, MLC 2006.

⁴² Norme A2.2§2, MLC 2006.

⁴³ Norme A2.2§3 et 4, MLC 2006.

rémunération des heures supplémentaires, il est recommandé un taux supérieur ou égale au moins à 25% du taux horaire du salaire⁴⁴.

Sur la question du rapatriement des marins, la Convention n° 166⁴⁵ de l'OIT met à la charge de l'armateur tous les frais qui y sont liés. Lorsque l'armateur ne satisfaisait pas à cette obligation, il appartenait aux autorités de l'Etat dont le navire bat pavillon de procéder au rapatriement du marin. Ces dernières disposaient, toutefois, du droit d'intenter un recours contre l'armateur pour le remboursement des frais engagés. L'ensemble de ces dispositions est repris à la règle 2.5 de la MLC 2006 qui y apporte une mesure nouvelle. En effet, la MLC 2006 prévoit qu'une garantie financière soit fournie par les armateurs afin d'assurer le rapatriement des marins. La règle 2.5§2 de la convention dispose à cet effet : « *tout Membre exige des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, conformément au code* »⁴⁶.

Par ailleurs, la MLC 2006 constitue aujourd'hui un instrument efficace de l'amélioration des conditions de vie et de travail des gens de mer. Cette efficacité est tributaire de la mise en place de mécanismes spéciaux par la convention afin d'assurer le respect des droits qu'elle consacre.

II- L'efficacité de l'amélioration des conditions de travail des gens de mer par l'OIT : la mise en place de mécanismes spéciaux à travers la MLC 2006

Le succès de la MLC 2006 dépend en partie de la mise en œuvre qui est faite des dispositions qu'elle comporte. Afin d'assurer un large respect desdites dispositions, il est créé d'importantes obligations à la charge des Etats qui doivent procéder à des contrôles et veiller à ce que les droits énoncés par la convention ne fassent pas l'objet de violation (A). L'efficacité de la MLC 2006 se traduit aussi par la possibilité d'adapter l'instrument aux nouvelles questions et défis qui se posent (B).

A- Des rôles importants dévolus aux Etats par l'OIT en vue d'assurer un respect des dispositions relatives à l'amélioration des conditions de travail des gens de mer

L'OIT organise la mise en application des dispositions de la MLC 2006 autour d'obligations et de compétences reconnues aux différents Etats parties. Afin d'assurer une amélioration des conditions de travail des gens de mer, la convention de 2006 crée pour les Etats des responsabilités nouvelles. Les Etats sont classés en trois catégories respectives par la convention : l'Etat d'immatriculation du navire encore dénommé Etat du pavillon ; l'Etat dans le port duquel un navire est en escale, Etat du port et l'Etat où est implantée une agence de recrutement et de placement de gens ou l'Etat dont sont ressortissants des gens de mer dénommé par la convention Etat fournisseur de main-d'œuvre. Les contrôles à la charge des acteurs étatiques existaient déjà dans les conventions antérieures et même dans celles non dédiées spécifiquement au travail maritime à l'instar de la Convention des Nations sur le droit de la mer qui crée des obligations à charge des Etats du port et du pavillon y compris en matière sociale. Nous nous intéressons ici à la nouveauté apportée par la convention.

La MLC 2006 crée à la charge de l'Etat du pavillon une obligation de certifier les conditions de travail à bord des navires qu'il immatricule. La certification des conditions sociales à bord des navires est

⁴⁴ Principe directeur B2.2.2§1 c), MLC 2006.

⁴⁵ V. note 17.

⁴⁶ « Les gens de mer et leur famille se voient garantir une protection en cas d'abandon, de décès ou d'incapacité de longue durée », http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/news/WCMS_504129/lang--fr/index.htm (consulté le 07 juin 2020). V. CHARBONNEAU Alexandre et CHAUMETTE Patrick, « Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006 - Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles », *op. cit.* pp. 802-810.

prévue par la règle 5.1.3 de la MLC 2006. Elle consiste en une vérification effectuée par les autorités de l'Etat dont un navire bat pavillon, afin d'attester que l'armateur ou le propriétaire dudit navire respecte les dispositions de la convention. La certification des conditions sociales à bord des navires se matérialise par la délivrance d'un certificat du travail maritime par l'Etat du pavillon à l'armateur lorsque ce dernier respecte les dispositions de la convention. Le certificat du travail maritime est accompagné d'une déclaration sur l'honneur de l'armateur qui atteste à travers ladite déclaration qu'il se conforme aux dispositions de la convention et veille au respect des droits de ses travailleurs. La certification des conditions sociales à bord des navires a contribué de manière importante à une amélioration des conditions de travail à bord même si la pratique de certains Etats du pavillon laisse voir une certaine complaisance et un manque de sérieux lors des inspections devant aboutir à la délivrance d'un certificat. Elle peut être également mise à mal à cause des pratiques et comportements d'armateurs peu scrupuleux et moins respectueux des droits des gens de mer. Le Professeur Emmanuel Cornée et la Docteure Awa Lefebvre relèvent à cet effet que « *la certification apporte plus de rationalité et d'exigences dans les pratiques des armateurs et se présente donc sous la forme d'un dispositif innovant pour le respect des droits des gens de mer. (Toutefois) Cette innovation majeure pour les droits des gens de mer ne doit pas occulter la réalité de certaines pratiques répréhensibles d'armateurs. [...] Ces pratiques répétées soulignent la nécessité d'une amélioration continue de toute exigence de certification internationale dont la finalité est de faire respecter les protections juridiques créées au profit des gens de mer* »⁴⁷.

Le contrôle des conditions sociales par les autorités des Etats dans les ports desquels les navires sont en escale a été prévu par l'OIT dans la Convention n° 147 sur la marine marchande dénommée Convention sur les normes minima⁴⁸, adoptée par l'Organisation en 1976. L'article 4 de cette convention reconnaissait à tout marin le droit de déposer une plainte auprès des autorités administratives de tout Etat dans le port duquel le navire lui servant de lieu de travail serait en escale. Une analyse de l'article susmentionné permet de se rendre compte que l'Etat du port ne disposait pas en réalité de l'initiative du contrôle des conditions sociales à bord⁴⁹. Un tel contrôle était conditionné par le dépôt d'une plainte ou l'existence d'une preuve que le navire n'était pas en conformité avec les normes existantes⁵⁰.

La MLC 2006 renforce le contrôle des navires par l'Etat du port et met en place un mécanisme de traitement à terre des plaintes des gens de mer. Désormais le contrôle des navires par les Etats du port n'est plus conditionné par le dépôt d'une plainte ou la preuve d'une absence de conformité du navire aux normes existantes. En effet, la règle 5.2.1§1 de la MLC 2006 dispose que « *chaque navire étranger faisant escale, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, dans le port d'un Membre est susceptible d'être inspecté, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article V, pour vérifier la conformité aux prescriptions de la présente convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire, y compris les droits des*

⁴⁷ CORNEE Emmanuel et LEFEVRE Awa Sam, « La certification sociale à bord des navires de commerce, une garantie pour les droits des marins ? » dans CHAUMETTE Patrick, dir., *Seafarers: an International Labour Market in Perspective - Gens de mer : un marché international du travail*, Bilbao, Gomylex, 2016, p. 203 ou <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01470342>

⁴⁸ Convention n° 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, 29 octobre 1976, 1259 RTNU 336 (entrée en vigueur : 28 novembre 1981)

⁴⁹ CHARBONNEAU Alexandre et MARIN Marie, « Une convention innovante pour le travail maritime ? Les apports de la Convention du travail maritime 2006 », *op. cit.*, p. 13.

⁵⁰ Art4§1, Convention n° 147 de l'OIT sur les normes minima : « *Si un Membre, qui a ratifié la présente convention et dans le port duquel un navire fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la présente convention, après que celle-ci sera entrée en vigueur, il peut adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé* ».

gens de mer ». Tel que prescrit par la Convention du travail maritime, le contrôle des navires par l'Etat du port n'émane plus de conditions spécifiques, mais constitue une compétence à la discrétion des autorités des ports des Etats qui s'assurent à travers ce contrôle de la conformité des navires en escale aux dispositions de la convention. Il peut s'agir d'un simple contrôle des documents administratifs du navire ou d'un contrôle approfondi du navire et des installations. Le contrôle peut donner lieu à une interdiction d'appareiller en cas de manquements mettant en péril la sécurité de la navigation et des équipages.

S'agissant du traitement des plaintes des gens de mer, il appartient désormais à tout Etat de veiller « à ce que les gens de mer se trouvant à bord de navires faisant escale dans un port situé sur son territoire qui font état d'une infraction à des prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer, aient le droit de déposer une plainte pour y remédier de façon rapide et concrète »⁵¹. La convention de 2006 prévoit une procédure spéciale devant permettre le traitement à terre d'une plainte enregistrée par les autorités de l'Etat du port. Toute plainte devra faire l'objet d'une enquête initiale⁵² en vue de favoriser son règlement à bord du navire⁵³. A défaut un rapport est adressé par l'Etat du port à l'Etat dont le navire bat pavillon afin de prendre les mesures nécessaires⁵⁴.

Par ailleurs, l'Etat fournisseur de main-d'œuvre participe aussi à la mise en œuvre des dispositions de la MLC 2006 en assurant que les agences de recrutement et de placement de gens de mer implantées sur son territoire respectent les dispositions de la convention dédiées à l'encadrement de l'activité de fourniture de main-d'œuvre maritime, notamment la règle 1.4 qui prévoit, entre autres, que ces agences puissent disposer d'une autorisation avant d'exercer leurs activités ainsi que d'une garantie financière visant à couvrir les marins en cas de manquement des armateurs. Si la MLC 2006 est aujourd'hui l'instrument qui protège au mieux les gens de mer, c'est aussi parce que cet instrument s'adapte aux évolutions du marché du travail maritime et prend en compte des exigences nouvelles afin de parfaire les droits qu'elle a consacrés.

B- Une efficacité de la MLC 2006 renforcée par la possibilité d'adaptation de l'instrument à des exigences nouvelles relatives à l'amélioration des conditions de travail des gens de mer

Contrairement aux conventions antérieures de l'OIT relatives à la protection des gens de mer qui sont devenues des instruments dépassés au fil des années, la MLC 2006 a mis en place un système permettant d'assurer sa constante mise à jour. Ceci passe par la possibilité qu'offre la convention elle-même de faire l'objet d'éventuels amendements. C'est en référence à l'article 19 de la Constitution de l'OIT que la MLC 2006 prévoit ses amendements. L'article XIV de la MLC 2006 dispose à cet effet : « la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail peut adopter des amendements à toute disposition de la présente convention dans le cadre de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail et des règles et procédures de l'Organisation relatives à l'adoption des conventions »⁵⁵. Il est également prévu une possibilité d'amendement du code de la convention (partie de la convention qui comprend les dispositions plus détaillées) conformément à des procédures prescrites par l'article XV⁵⁶.

L'amendement de dispositions de la MLC 2006 doit satisfaire à une procédure précise. Les amendements prennent forme à travers de nouveaux textes qui servent généralement de modifications

⁵¹ Règle 5.2.2§1, MLC 2006.

⁵² Norme A5.2.2§1, MLC 2006.

⁵³ Norme A5.2.2§3, MLC 2006.

⁵⁴ Norme A5.2.2§6, MLC 2006.

⁵⁵ Art. XIV§1, MLC 2006.

⁵⁶ Art. XIV§1, MLC 2006 : « [...] Des amendements au code peuvent également être adoptés conformément aux procédures prescrites à l'article XV ».

au texte de la convention. Afin d'avoir un plein effet, les textes des amendements doivent être communiqués « *pour ratification aux Membres dont les instruments de ratification de la présente convention (MLC 2006) ont été enregistrés avant leur adoption* »⁵⁷. Les autres Etats membres doivent eux-aussi approuver le texte de la convention modifiée à travers une ratification⁵⁸. Par ailleurs, « *un amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle ont été enregistrés les instruments de ratification de cet amendement ou, selon le cas, les instruments de ratification de la convention modifiée d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale* »⁵⁹.

Une proposition d'amendement des dispositions de la MLC 2006 est ouverte à tout mandant de l'OIT à l'unique condition que ladite proposition soit appuyée par les gouvernements de 5 Etats qui ont ratifié la convention⁶⁰. Les premiers amendements⁶¹ à la Convention du travail maritime ont été approuvés par la Conférence internationale du travail lors de sa 103^{ème} session tenue à Genève, le 11 juin 2014. Les amendements de 2014 à la MLC 2006 introduisent dans le texte de la convention la norme A2.5.2 intitulée « *garantie financière* ». Le but de cette norme est de mettre en place une garantie financière permettant de porter assistance aux gens de mer et à leurs familles dans des circonstances exceptionnelles. La garantie financière permet de « *mieux protéger les marins abandonnés et d'assurer la sécurité financière pour l'indemnisation des gens de mer et de leurs familles en cas de décès ou de lésions corporelles. [...] Il s'agit d'une étape essentielle dans l'établissement d'un droit international contraignant sur ces questions très importantes pour l'industrie du transport maritime* »⁶². En vigueur depuis le 18 janvier 2017, les amendements de 2014 à la MLC 2006 ont permis d'introduire au texte de la convention les situations dans lesquelles un marin serait abandonné. Ainsi la norme A2.5.2§2 de la MLC prévoit-elle désormais qu'un marin est abandonné lorsque « *l'armateur ne prend pas en charge les frais de rapatriement ; ou a laissé le marin sans l'entretien et soutien nécessaires, sans nourriture convenable, sans les soins médicaux nécessaires ; ou a provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin et notamment n'a pas versé les salaires durant une période d'au moins deux mois* ».

En 2016, des amendements⁶³ apportés au code de la Convention du travail maritime ont permis d'intégrer des dispositions concernant les accidents du travail et les lésions et accidents professionnels tout en prenant en compte des orientations spécifiques visant à éliminer le harcèlement et l'intimidation à bord des navires⁶⁴. De récents amendements adoptés en 2018 prévoient des dispositions supplémentaires afin de compléter la convention sur les questions relatives au contrat d'engagement maritime, aux salaires et aux droits au rapatriement des marins, en cas de captivité des marins, en raison d'actes de piraterie ou de violences en mer⁶⁵.

⁵⁷ Art. XIV§2, MLC 2006.

⁵⁸ Art. XIV§3, MLC 2006.

⁵⁹ Art. XIV§4, MLC 2006.

⁶⁰ CHARBONNEAU Alexandre et CHAUMETTE Patrick, « Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006 – Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles », *op. cit.*, p. 805.

⁶¹ Ces amendements sont communément désignés amendements de 2014 à la MLC 2006. Ils sont consultables sur le site internet de l'OIT *via* le lien https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:51::NO:51:P51_CONTENT_REPOSITORY_ID:3257910 (consulté le 06 mai 2020).

⁶² CHARBONNEAU Alexandre et CHAUMETTE Patrick, « Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006 - Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles », *op. cit.*, p. 802.

⁶³ Amendements de 2016 à la MLC 2006, en vigueur depuis le 8 janvier 2019.

⁶⁴ Principe directeur B4.3.1 et principe directeur B.4.3.6, MLC 2006.

⁶⁵ Amendements de 2018 à la MLC 2006, non en vigueur (entrée en vigueur prévue le 26 décembre 2020).

Conclusion

L'OIT est l'institution motrice dans la production de normes en lien avec la protection des gens de mer et l'amélioration des conditions de vie et de travail de ces derniers. Depuis sa création en 1919, on peut remarquer que les travailleurs maritimes occupent une place importante au sein des politiques de l'institution, comme peuvent l'attester le nombre important de conventions adoptées. Si l'ensemble de ces conventions ont dans une certaine mesure contribué à l'amélioration des conditions de travail des gens de mer, il faut remarquer que la MLC 2006 a été le réel coup d'accélérateur en la matière. Elle demeure un instrument à succès de l'OIT et participe à la protection de milliers de marins à travers le monde. Toutefois, la mise en œuvre de la MLC 2006 reste difficile sur la question du recrutement et du placement des gens de mer en raison de l'internationalisation d'une telle activité et des difficultés qu'elle pose. La mise en œuvre de la convention n'est pas aussi aisée en ce qui concerne la protection sociale des gens de mer partagée entre Etat du pavillon et Etat de résidence des marins.

Par ailleurs, la pandémie de la Covid-19 a montré au printemps 2020, que lorsque la terre se fragmente, que les frontières terrestres et aériennes se ferment, la relève des équipages devenait problématique, car les équipages doivent transiter par terre et air en vue de leur embarquement à bord ou après leur débarquement à quai pour rentrer chez eux. En raison des restrictions imposées par la pandémie de COVID-19, environ 90 000 gens de mer sont actuellement bloqués à bord de navires de croisière sans passagers, parfois sans même percevoir de salaire. A peu près autant sont contraints de rester à bord de navires commerciaux au-delà de la période initialement prévue dans leur contrat d'engagement. D'après des plaintes reçues par l'OIT, de nombreux gens de mer ayant besoin de soins médicaux immédiats à terre ne sont pas autorisés à débarquer dans de nombreux ports à travers le monde. Des gens de mer et des pêcheurs se retrouvent de fait «coincés» à bord. Dans le même temps, ceux qui attendent de reprendre du service en mer ont souvent perdu leur source de revenus⁶⁶. Cette question relève-t-elle de la MLC 2006 et de l'OIT ou plutôt (ou aussi) de l'OMI à travers la convention visant à faciliter le trafic maritime international⁶⁷, dite FAL? La souveraineté des Etats est essentielle devant l'urgence sanitaire, mais aux dépens des gens de mer ?

v. CHAUMETTE Patrick, « Amendements 2018 de la Convention du Travail Maritime de l'OIT de 2006 sur la captivité des marins, en raison d'actes de piraterie ou de violences en mer », *Neptunus e.revue* 2019, vol. 25, www.cdmo.univ-nantes.fr

⁶⁶ Communiqué commun de l'OACI, de l'OMI et de l'OIT – 22 mai 2020 : "A Joint Statement on designation of seafarers, marine personnel, fishing vessel personnel, offshore energy sector personnel, aviation personnel, air cargo supply chain personnel, and service provider personnel at airports and ports as key workers, and on facilitation of crew changes in ports and airports in the context of the COVID-19 pandemic" - OMI, « Soutenir les gens de mer en première ligne de la COVID-19 », <http://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/Support-for-seafarers-during-COVID-19.aspx>

« L'OMI approuve de nouveaux protocoles visant à lever les obstacles aux changements d'équipage », 7 mai 2020, <http://www.imo.org/fr/mediacentre/pressbriefings/pages/15-crew-changes-.aspx>

BIT, « Le COVID-19 dans le secteur maritime : Gens de mer et pêcheurs: Fournir des services essentiels durant la pandémie de COVID-19 », 30 avril 2020, « L'OIT appelle à laisser partir plus de 150 000 gens de mer actuellement bloqués à bord de navires en raison du COVID-19 », 8 juin 2020, https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_747319/lang--fr/index.htm

Commission européenne, Communiqué de presse, IP/20/609, « Coronavirus: orientations concernant le rapatriement des passagers de navires de croisière et la protection des équipages », 8 avril 2020.

⁶⁷ *Convention visant à faciliter le trafic maritime international*, 9 avril 1965, 591 RTNU 265 (entrée en vigueur : 5 mars 1967).