

LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME DE L'OIT : ESPOIRS ET DÉFIS

p. 6 Alexandre Charbonneau

Avant propos

p. 10 Mathias Maul-Sartori

Le nouveau droit du travail maritime allemand :
Moderniser le droit national en l'adaptant à la CTM 2006 pour les rendre tous deux efficaces

p. 20 Olga Fotinopoulou Basurko

Ratification et application en Espagne de la CTM 2006 (refonte) de l'OIT :
Une procédure en cours

p. 30 Patrick Chaumette

La ratification et la transposition françaises de la Convention du travail maritime (CTM 2006)

p. 46 Minghua Zhao et Pengfei Zhang

La restructuration de la politique maritime en Chine sous l'impact de la CTM 2006

p. 58 Anne Devouche

L'Union européenne et le droit du travail maritime : de l'adoption à l'application de la CTM 2006

p. 66 Olga Fotinopoulou Basurko

La mise en œuvre effective de la CTM 2006 dans les États membres :
Dépendra-t-elle du rôle normatif joué par l'Union européenne en la matière ?

p. 78 Jaime Gonzalez-Gil

Le contrôle par l'État du port en tant que cadre pour la réussite de la CTM 2006

p. 84 Douglas B. Stevenson, Marc C. Gorrie, Lydia D. Sharp-White-Gorrie

La convention du travail maritime et les soins médicaux : progrès ou recul ?

ACTUALITÉS JURIDIQUES INTERNATIONALES

- | | |
|--|---|
| p. 98 Algérie | p. 124 France - Droit du Travail |
| p. 100 Allemagne | p. 126 Grèce |
| p. 102 Argentine | p. 128 Hongrie |
| p. 104 Australie | p. 130 Italie |
| p. 106 Bénin | p. 132 Lituanie |
| p. 108 Bulgarie | p. 134 Pologne |
| p. 110 Conseil de l'Europe | p. 136 République Tchèque |
| p. 112 Cour Interaméricaine des Droits de l'Homme | p. 138 Roumanie |
| p. 114 Croatie | p. 140 Royaume-Uni |
| p. 116 Espagne | p. 142 Serbie |
| p. 118 États-Unis | p. 144 Union Européenne - Droit de la Protection Sociale |
| p. 120 Fédération de Russie | p. 146 Union Européenne - Droit du Travail |
| p. 122 France - Droit de la Sécurité sociale | |

DOSSIER

LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION DU
TRAVAIL MARITIME DE L'OIT : ESPOIRS ET DÉFIS



ALEXANDRE CHARBONNEAU

Maître de Conférences, Université Montesquieu - Bordeaux IV, COMPTRASEC UMR 5114 CNRS.
Thèmes de recherche : Normes internationales du travail - Conflits collectifs, nouveaux acteurs et espaces de régulation - transports internationaux (travail maritime) - Santé et sécurité au travail.
Parmi ses publications :

~ « Le régime social français des dockers emporté par le droit commun du travail ? », *Annuaire de droit maritime et océanique*, 2013, pp. 511 et s.

~ « Santé et sécurité au travail : qu'attendre d'une convention internationale du travail ? L'exemple de la Maritime Labour Convention, 2006 », *Medicina Maritima – Maritime Medicine Journal*, 2011, vol. 11-02, pp. 88 et s. (versions française et espagnole)

LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME DE L'OIT : ESPOIRS ET DÉFIS



Le 20 août 2013, la Convention du travail maritime (CTM 2006)¹ de l'OIT est entrée en vigueur. Les États qui ont déjà ratifié cet instrument auront à adresser un rapport à

l'OIT, en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation, dès l'automne 2014. Ce rapport, établi selon un formulaire innovant, simplifié dans sa forme, traduira les efforts menés au niveau national pour une mise en conformité avec les prescriptions de la CTM 2006.

La date du 20 août 2013 marque donc une étape essentielle dans la refonte d'un droit du travail maritime, par essence international. D'une logique de promotion, destinée à réunir les conditions restrictives fixées pour son entrée en vigueur², la CTM 2006 a basculé

¹ Le sigle usuel est basé sur le titre anglais de la Convention (*Maritime Labour Convention - MLC*). Sur cet instrument : C. Doumbia-Henry, « The Consolidated Maritime Labour Convention : A marriage of the traditional and the new », *Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir, Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos*, Genève, OIT, 2004, pp. 319 et s. ; O. Fotinopoulou-Basurko, *Aspectos generales del Convenio refundido sobre trabajo marítimo*, 2006, Servicio central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006 ; A. Charbonneau et P. Chaumette, « The ILO Maritime Labour Convention 2006 (MLC, 2006) : An example of innovative normative consolidation in a globalized sector », *European Labour Law Journal*, 2010, vol. 1-3, pp. 332 et s. ; I. Christodoulou-Varotsi, « Critical Review of the Consolidated Maritime Convention, 2006 of the International Labour Organization: Limitations and perspectives », *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 43-4, 2012, pp. 467 et s. ; Fr. Piniella, J. M. Silos et Fr. Bernal, « Qui donnera effet à la

convention du travail maritime de l'OIT, 2006 ? », *Revue Internationale du Travail*, 2013, pp. 67 et s. Une bibliographie plus complète, bien que non exhaustive, est proposée à la fin de ce Dossier thématique, rubrique "À lire... pour aller plus loin", pp 93-96.

² Pour entrer en vigueur, la convention devait être ratifiée par au moins 30 États membres représentant au total au moins 33 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale.

dans une dynamique de mise en application. La rédaction de la *Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale* a donc souhaité que, cette année, le numéro thématique soit consacré à la CTM 2006. Cette Revue a toujours accordé une grande importance au suivi des activités normatives de l'OIT, en particulier dans le contexte de la mondialisation du droit du travail. De même, dans son approche du travail, la Revue et le centre de recherches qui la porte, le COMPTRASEC, ont développé des travaux sur ce qu'il est possible de désigner comme les droits spéciaux du travail, qui concernent des activités dont le cadre juridique se déploie en marge d'un droit commun du travail. La CTM 2006 nous semble rencontrer ces deux préoccupations et nous tenons à remercier la directrice du Centre, Isabelle Daugareilh, pour son intérêt et l'opportunité qui nous a été donnée de présenter ce dossier. Nos remerciements s'adressent aussi à Sandrine Laviolette, rédactrice en chef de la publication de la Revue, pour sa contribution.

La mise en application n'a pas commencé le 20 août 2013. Elle a été anticipée dans de nombreux États maritimes, qui ont conduit des audits, des analyses comparatives, parfois avec l'assistance du Bureau international du travail, pour mesurer l'impact de la convention sur leur législation et leurs pratiques nationales. Il est d'ailleurs possible d'avancer que les effets concrets de cet instrument ont commencé à se manifester dès son adoption, en 2006, tant pour les États qui n'ont pas attendu son entrée en vigueur pour la ratifier que pour l'ensemble du secteur du transport maritime, encouragé à anticiper sa mise en œuvre. Si bien que nous disposons aujourd'hui de travaux sur les expériences développées au niveau national, concernant la réception de ce texte.

Sur le plan universitaire, ces travaux sont d'une nature différente de ceux qui ont été conduits au stade de la promotion³. Précédemment, il s'agissait surtout d'apporter une lecture savante d'un instrument, complexe dans sa forme, et des innovations que celui-ci apporte, notamment en matière de contrôle des conditions de vie et de travail à bord. Les travaux actuels s'orientent plus sur la mise en dialogue des niveaux de responsabilité, à savoir les obligations qui relèvent des États (du pavillon du port ou fournisseurs de main-d'œuvre), de l'Union européenne pour les États membres de cette organisation, des mémorandums sur le contrôle par l'État du port et des acteurs même du transport (armateurs, gens de mer, organisations syndicales, sociétés de classification, d'exploitation des navires, agences de recrutement et de placement).

Ce dossier est structuré en deux volets. Le premier porte sur la mise en application, au niveau national, de la CTM 2006. L'objectif est de dégager les éléments de la convention qui ont posé problème au stade de leur introduction en droit interne (définitions gouvernant le champ d'application de la CTM 2006, agences de recrutement et de placement, sécurité sociale, procédures d'inspection et de traitement des plaintes) mais aussi de s'interroger sur la méthode suivie au niveau national. Trois contributions s'intéressent ainsi au processus engagé en Allemagne (M. Maul-

³ Concernant l'Europe, un travail de recherche et de publication important a été conduit sous l'égide de l'Observatoire des droits des marins de Nantes, dirigé par P. Chaumette. La confection de ce dossier s'est appuyée sur le réseau de l'Observatoire et nous tenons à remercier P. Chaumette et V. Aubert pour leur accueil et intérêt toujours chaleureux.

Sartori)⁴, en France (P. Chaumette)⁵ et en Espagne (O. Fotinopoulou-Basurko)⁶. Il s'agit de trois États qui ont ratifié la CTM 2006. Une contribution s'intéresse à la situation de la Chine, qui n'a pas encore ratifié la Convention mais qui devient un acteur prépondérant du transport maritime international et dont le droit du travail maritime s'est considérablement étoffé ses dernières années (M. Zhao et P. Zhang)⁷.

Ces quatre rapports nationaux ont en commun de concerner des États qui développent des activités maritimes complexes, à la fois en tant qu'États du pavillon, États du port et fournisseurs de main-d'œuvre, dans une moindre mesure pour ce dernier aspect. Leur objectif est une mise en conformité complète et effective de leur législation nationale, qui doit être conciliée avec le souci de préserver leur compétitivité. C'est cette tension qui s'exprime, notamment dans les contributions Allemande et Chinoise. En France, en Espagne et en Allemagne, la CTM 2006 vient heurter un droit du travail maritime qui s'est développé sur d'autres critères d'application que ceux retenus par la convention (gens de mer, armateur). Elle participe donc d'un effort

de modernisation, destiné à intégrer dans la législation nationale des pratiques en matière d'emploi insuffisamment prises en compte à ce jour (*Manning*). La ratification de la CTM 2006 soulève de sérieuses questions sur le plan institutionnel, notamment sur l'identification des administrations compétentes (travail ou transport), ceci dans les quatre pays considérés.

Il manque à ce tableau deux perspectives. Il s'agirait, en premier lieu, d'études concernant des États du pavillon qui ont une importance significative au regard du nombre de navires immatriculés et qui, pour certains, ont été estampillés syndicalement « pavillons de complaisance » (Libéria, notamment)⁸. La CTM 2006 a été adoptée dans la perspective de lutter contre certaines pratiques associées habituellement à la complaisance maritime, pratiques visant à mettre en échec les protections juridiques apportées aux marins et les procédures destinées à les faire respecter. L'effectivité pose ici problème. La seconde concernerait des États dont le rôle serait essentiellement celui d'un fournisseur de main-d'œuvre. Ceux-ci sont engagés dans une mise en conformité complète de leur législation nationale, par exemple sur les conditions de logement à bord des navires battant leur pavillon, alors même qu'aucun navire concerné par la CTM 2006 n'arbore le pavillon national. L'essentiel pour eux se situe

⁴ Cf. la contribution de Mathias Maul-Sartori, « Le nouveau droit du travail maritime allemand », dans le présent numéro, pp. 10-19.

⁵ Cf. la contribution de Patrick Chaumette, « La ratification et la transposition françaises de la Convention du travail maritime (CTM 2006) ? », dans le présent numéro, pp. 30-45.

⁶ Cf. la contribution de Olga Fotinopoulou Basurko, « Ratification et application en Espagne de la CTM 2006 (refonte), de l'OIT : une procédure en cours », dans le présent numéro, pp. 20-28.

⁷ Cf. la contribution de Minghua Zhao et Pengfei Zhang, « La restructuration de la politique maritime en Chine sous l'impact de la CTM 2006 », dans le présent numéro, pp. 46-56.

⁸ N. Lillie, *A Global Union for Global Workers. Collective Bargaining and Regulatory Politics in Maritime Shipping*, New York, Routledge, 2006 ainsi que notre contribution à l'ouvrage de I. Daugareilh (dir), « L'articulation des contrôles privés et publics de l'application des normes sociales maritimes », *La responsabilité sociale des entreprises, vecteur d'un droit de la mondialisation ?*, Bruxelles, Bruylant, à paraître.

dans les dispositions relatives aux agences de recrutement et de placement et dans celles fixant les responsabilités en matière de sécurité sociale. C'est la mise en œuvre complète qui soulève ici des interrogations au regard de la difficulté qu'il y a à conduire un tel chantier législatif dans des États qui ne disposent pas d'une ressource suffisante sur le plan administratif.

Le second volet de ce dossier s'intéresse au rôle joué par l'Union européenne dans le processus d'adoption de la CTM 2006 (A. Devouche)⁹ et dans la mise en œuvre de l'instrument (A. Devouche et O. Fotinopoulou-Basurko)¹⁰. Pour les États membres, la reprise quasi intégrale de la convention sur la forme de directives va fonder une interprétation régionale d'une convention internationale. Cela constitue-t-il une entorse à la dynamique universelle poursuivie par l'OIT ? L'Union européenne n'a pas ménagé ses efforts pour encourager la ratification rapide de la CTM 2006 et a contribué, de ce fait, à son entrée en vigueur dans des délais raisonnables. Que ce soit au stade des négociations ou dans le rôle joué par les partenaires sociaux européens dans l'intégration de la convention en droit communautaire, l'observation de cette dynamique régionale présente un intérêt qui dépasse, selon nous, le simple domaine du travail maritime. Pour le secteur du transport maritime, J. Gonzalez-Gil, de l'Agence européenne de sécurité maritime, apporte une démonstration étayée de cette importance croissante donnée

à la sphère régionale, à travers son analyse de l'obligation de mise en œuvre concertée des inspections réalisées par l'État du port¹¹.

Une dernière contribution s'intéresse à la portée du droit de la santé et de la sécurité au travail, tel que pris en compte par la CTM 2006. À travers une étude du droit aux soins médicaux et à l'assistance, D. Stevenson, M. Gorrie et L. Sharpe-White-Gorrie, du Centre pour les Droits des Marins du *Seamen's Church Institute of New York & New Jersey*, démontrent que les conditions d'accès définies par la CTM 2006 peuvent s'avérer plus restrictives que celles dégagées dans la jurisprudence américaine et, plus largement, dans le droit maritime coutumier qui devrait dicter l'interprétation des conventions internationales du travail dans ce secteur¹².

Nous tenons à exprimer notre amicale reconnaissance à l'ensemble des auteurs pour leurs contributions et les éclairages que celles-ci nous apportent sur une convention dont la compréhension ne cesse de se renouveler.

¹¹ Cf. la contribution de Jaime Gonzalez-Gil, « Le contrôle par l'État du port en tant que cadre pour la réussite de la CTM 2006 », dans le présent numéro, pp. 78-83.

¹² Cf. la contribution de Douglas B. Stevenson, Marc C. Gorrie et Lydia D. Sharp-White-Gorrie, « La convention du travail maritime et les soins médicaux : progrès ou recul ? », dans le présent numéro, pp. 84-92.

⁹ Cf. la contribution de Anne Devouche, « L'Union européenne et le droit du travail maritime : de l'adoption à l'application de la CTM 2006 », dans le présent numéro, pp. 58-64.

¹⁰ Cf. la contribution de Olga Fotinopoulou Basurko, « Le rôle de l'Union européenne dans la mise en œuvre de la CTM 2006 », dans le présent numéro, pp. 66-77.

LE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT EN TANT QUE CADRE POUR LA RÉUSSITE DE LA CTM 2006



ABSTRACT

The ILO, Governments, Shipowners and Seafarers' organizations have worked together in order to achieve the common objective of making the MLC, 2006 a tool for the change of mentality in shipping, where seafarers' rights prevail.

The port State control responsibility of ratifying Members cannot be exercised individually but as a syndicated task, requiring the cooperation of all parties, the different MoUs on PSC being the drivers of enforcement. Harmonization, uniformity, cooperation and exchange of information are essential for the success of the MLC, 2006.

KEY WORDS : Port State control, Harmonization, Labour conditions, Enforcement, Ship inspection .

RÉSUMÉ

L'OIT, les gouvernements, les armateurs et les organisations de marins ont collaboré afin d'atteindre ensemble un objectif commun : faire de la CTM 2006 un outil permettant de changer les mentalités dans le domaine du transport maritime, où la protection des droits des marins est primordiale. La responsabilité du contrôle par l'État du port, pour les membres signataires, ne devrait pas être exercée individuellement mais comme une tâche conjointe, qui requiert la coopération de toutes les parties, notamment à travers les différents protocoles d'entente sur le contrôle par l'État du port qui constituent les moteurs de la mise en application de ce principe. L'harmonisation, l'uniformité, la coopération et l'échange d'information sont essentiels à la réussite de la CTM 2006.

MOTS CLÉS : Contrôle par l'état du port, Harmonisation, Conditions de travail, Application, Inspection de navires .

L'Organisation internationale du Travail (OIT) a publié en 2001 un rapport intitulé « *L'impact des changements dans la structure de l'industrie des transports maritimes sur les conditions de vie et de travail des marins* ». Ce document a souligné la nécessité d'assurer des conditions décentes de vie et de travail à bord des navires pour les marins.

Le rapport a également ouvert le débat concernant l'engagement de l'industrie du transport maritime sur les questions relatives aux droits fondamentaux, le compromis avec la réglementation sur un marché aussi compétitif que celui du transport maritime et la diversité mondiale des parties prenantes.

Après cinq ans et sur la base d'un consensus tripartite entre les gouvernements, les armateurs et les marins, la Convention du travail maritime 2006 (CTM 2006) a été adoptée dans le but de répondre à toutes les questions contenues dans ce rapport, et, plus important encore, d'établir une base juridique solide afin de renforcer les principes de ce que l'on appelle la « *responsabilité sociale* » qui oblige les armateurs vis-à-vis de leurs employés à bord des navires.

L'OIT considère la CTM 2006 comme le quatrième pilier de la sécurité maritime, conjointement avec les Conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI). Il s'agit d'un texte qui définit les droits des marins à travers des normes minimales sur les conditions de travail pour un vaste éventail de sujets et qui, finalement, serait de portée universelle, facile à comprendre, facile à mettre à jour et appliqué de façon uniforme.

Un équipage compétent, bien reposé et motivé est un facteur essentiel permettant de réduire les coûts opérationnels et d'augmenter l'efficacité et la sécurité des opérations à bord¹. Tels sont les principes qui doivent être combinés avec l'objectif poursuivi par la CTM 2006, à savoir constituer un instrument mondial permettant à l'industrie maritime de définir ses politiques et stratégies. L'OIT a déployé des ef-

forts considérables afin de changer la mentalité consistant à exploiter des navires selon des normes de travail toujours plus limitées. Avec un effectif mondial de marins comptant en 2010 environ 624 000 officiers et 747 000 matelots², il est temps de voir en la CTM 2006 un tremplin offrant à toutes les parties un cadre pour progresser vers une navigation de qualité. Malgré son adoption en 2006, cette Convention n'a pas remis en cause la politique de réduction des coûts que les compagnies maritimes ont engagée³ afin de s'adapter au ralentissement de l'économie. L'attention s'est en réalité détournée des conditions de travail des marins.

Les administrations nationales ont dû adapter leur législation ou adopter de nouvelles dispositions afin de répondre aux exigences de la Convention. Les États du pavillon et du port jouent un rôle décisif dans la mise en œuvre effective de la CTM 2006. La conformité et l'application sont les mots clés qui seront à la base des stratégies des compagnies maritimes. L'idée d'omettre délibérément de respecter les règles afin d'en retirer un avantage sur la concurrence ne devrait plus avoir cours.

L'article V de la CTM 2006 stipule clairement que « *les navires qui battent le pavillon d'un État n'ayant pas ratifié la Convention ne reçoivent pas un traitement plus favorable que les navires qui battent le pavillon d'un État l'ayant ratifiée* ». Par conséquent, il n'y a aucune valeur ajoutée pour les compagnies maritimes qui adoptent des stratégies pavillonnaires afin d'éviter de se conformer aux exigences de la Convention. Le chemin de la conformité est balisé par la Convention. Cependant, chaque État du pavillon peut suivre une ligne de conduite différente.

Les navires tombent sous les différents régimes du contrôle par l'État du port et doivent démontrer leur conformité, indépendamment de l'État dont ils battent le pavillon. Les États du port inspecteront les navires faisant escale dans leurs installations portuaires, afin de vérifier que les

¹ Comme le préconise le *International Commission on Shipping (ICONS)*, <http://www.itfglobal.org/seafarers/icons-site/index.html>.

² BIMCO/ISF, *Manpower 2010 update*, accessible à l'adresse suivante : https://www.bimco.org/en/News/2010/11/~/_/media/About/Press/2010/Manpower_Study_handout_2010.ashx.

³ M. Progoulaki, « *Dealing with the culture of the maritime manpower in a socially responsible manner* », Université de la Mer Egée, Grèce, p. 2.

conditions de vie et de travail, telles qu'elles sont définies dans la CTM 2006, sont respectées.

Le contrôle par l'État du port constitue un fondement solide pour permettre à l'industrie maritime dans son ensemble de changer son approche du travail des gens de mer et aux compagnies maritimes, en particulier, de porter aux conditions de travail l'attention nécessaire.

I - La mise en œuvre et l'application en tant qu'éléments clés de la CTM 2006

L'OIT a fait une liste⁴ des avantages que la CTM 2006 apportera aux différentes parties prenantes. Pour les armateurs, la Convention apportera les conditions d'une concurrence plus équitable, plus de sécurité dans les opérations et, par conséquent, moins de retard dans les opérations portuaires. Pour les marins, il est prévu que la CTM 2006 garantisse leurs droits et assure qu'un système soit en place pour qu'ils puissent se plaindre, en cas de non-respect des règles par les armateurs.

Si l'on considère la mise en œuvre de la CTM 2006 comme une innovation pour l'industrie maritime, la promotion d'une telle innovation⁵ devra s'effectuer au niveau individuel (les marins), au niveau de l'organisation (les armateurs et les compagnies maritimes), au niveau inter-organisationnel (les gouvernements et l'OIT) et enfin au niveau de la société (la perception de la carrière en mer).

Les conditions de travail et de vie font déjà l'objet d'un contrôle, conformément à la Convention n° 147 de l'OIT. Cependant, la CTM 2006 va plus loin dans l'établissement de procédures permettant une mise en œuvre efficace de ses réglementations et de ses normes.

Comme indiqué dans le Règlement 5.2, le contrôle par l'État du port est une responsabilité de l'État membre pour la convention. Implicitement, l'inspection des navires étrangers est un droit que tout membre ayant ratifié la

convention peut exercer⁶. Ce droit est déjà en place pour l'application des conventions de l'OMI mais il est complété par des procédures spécifiques concernant le respect des conditions de travail des marins.

En ce qui concerne la mise en œuvre et l'application, la Convention dans son article premier en appelle à la coopération entre les États membres. Cette question est également traitée dans le Principe directeur « B.5.2.1.3 », en particulier pour l'adoption de politiques d'inspection communes. En conséquence, l'harmonisation sur les procédures d'inspection et l'uniformité dans l'application doivent constituer la base d'un contrôle efficace par l'État du port et d'un système de surveillance permettant de garantir les conditions de vie et de travail des marins sur le navire.

À travers les différents protocoles d'entente sur le contrôle par l'État du port, les États membres ayant ratifié la convention travaillent ensemble et coopèrent afin de s'assurer que les navires respectent les normes internationales concernant la sécurité, l'environnement et, avec l'entrée en vigueur de la CTM 2006, les conditions de vie et de travail à bord. La Convention, en tant qu'instrument pertinent mis en œuvre par chaque protocole d'entente sur le contrôle par l'État du port, devient un outil de lutte contre les mauvaises pratiques dans le transport maritime.

Il est donc nécessaire de disposer d'un double niveau de coopération. D'abord entre les États membres ayant ratifié la convention et en second lieu entre les dix régimes de contrôle par l'État du port qui appliquent aujourd'hui les réglementations de l'OMI et de l'OIT dans le monde⁷. Par conséquent, l'harmonisation, l'uniformité et la coopération doivent guider la mise en œuvre des responsabilités relatives au contrôle par l'État du port instituées par la CTM 2006. En outre, un système efficace permettant l'échange d'information est primordial afin de respec-

⁴ OIT, Avantages de la *Convention du travail maritime* de 2006, www.ilo.org

⁵ J. I. Jenssen et T. Randoy, « Factors that promote innovation in shipping companies », *Maritime Policy and Management*, 2002, vol 29, No 2, pp. 119-133.

⁶ C. Doumbia-Henry, M. L. McConnell et D. Devlin, *The Maritime Labour Convention, 2006 - A legal Primer to an Emerging International Regime*, Brill, Bedfordshire, UK, 2011.

⁷ Mémoire de Paris, Mémoire de Tokyo, Acuerdo de Viña del Mar, Mémoire des Caraïbes, Mémoire d'Abuja, Mémoire de la Mer Noire, Mémoire de la Méditerranée, Mémoire de l'Océan indien, Mémoire de Riyadh et United States Coast Guard.

ter les engagements de États membres ayant ratifié la convention, conformément à la Règle 5.2 et à l'article V.

L'OIT a adopté les Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port en vue de faciliter la mise en œuvre des Règles et des Normes prescrites par la Convention par les États membres l'ayant ratifiée. Chaque législation nationale adaptera les directives de l'OIT en fonction de ses propres procédures d'inspection déjà existantes. Il serait cependant nécessaire de mettre en place un système d'information international sur le contrôle par l'État du port afin de garantir des règles équitables au sein de l'industrie du transport maritime.

La résolution IV adoptée par la 94^{ème} Conférence internationale du travail a également reconnu la nécessité d'une coopération internationale entre les États membres et les parties impliquées dans les questions relatives au contrôle par l'État du port. En l'absence d'une telle coopération, la Convention serait appliquée de façon inégale.

Les inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'État du port seront une manière positive d'encourager certains États du pavillon à ratifier la Convention. La clause indiquant qu'il n'y a pas de « *traitement plus favorable* » pourra agir comme le moteur d'une ratification généralisée de l'instrument une fois la CTM 2006 entrée en vigueur, récompensant d'une certaine manière les États qui l'auront déjà ratifiée.

II - Un scénario du contrôle par l'État du port sur le champ de la CTM 2006

Le tableau 1 présente un aperçu des anomalies constatées à bord des navires inspectés et qui pourraient être prises en compte dans le contexte de la CTM 2006. Le pourcentage des anomalies relatives aux instruments de l'OIT a fluctué au cours des dernières années autour de 10% dans la région du « *Mémorandum de Paris* » et d'environ 3% dans la zone du « *Mémorandum de Tokyo* ».

Tableau 1
Résultats des inspections en fonction de l'OIT
Aperçu dans la zone du *mémorandum de Paris* et du *mémorandum de Tokyo*

	Mémorandum de Paris					Mémorandum de Tokyo			
	2006	2007	2008	2009	2010	2006	2007	2008	2009
Nombre d'inspections	21 566	22 877	24 647	24 186	24 058	21 686	22 039	22 152	23 116
Nombre total d'anomalies (de toutes sortes)	66 142	74 713	83 751	71 911	64 698	80 556	83 950	89 478	86 820
Anomalies en matière de prévention des accidents (OIT 147)	1 369	1 359	1 829	1 463	1 429	1 345	1 239	1 483	1 575
Anomalies en matière de logement	1 684	1 943	2 366	1 823	1 550	417	319	414	305
Anomalies en matière de restauration et de nourriture	1 673	1 886	1 989	1 567	1 359	220	137	167	151
Anomalies en matière d'espaces de travail	2 449	2 960	3 639	2 993	2 885	731	581	756	866
Total des anomalies OIT	7 175	8 148	9 823	7 846	7 223	2 713	2 276	2 820	2 897
Pourcentages des anomalies OIT (%)	10,85	10,91	11,73	10,91	11,16	3,37	2,71	3,15	3,34
Probabilité de trouver des anomalies du point de vue de l'OIT lors d'une inspection (%)	33,27	35,62	39,85	32,44	30,02	12,51	10,33	12,73	12,53

Source : *Mémorandum de Paris, Rapports annuels, www.parismou.org, Mémorandum de Tokyo, rapports annuels, www.tokyo-mou.org.*

Le « *Mémorandum de Paris* » et le « *Mémorandum de Tokyo* » représentent quarante-trois pays et les statistiques peuvent parfaitement être extrapolées à d'autres accords régionaux. Par exemple, en 2010, le pourcentage des anomalies⁸ liées aux conditions de vie et de travail constatées à bord de navires inspectés dans la région du « *Mémorandum de Paris* » représentaient 11% du nombre total d'anomalies constatées⁹.

Le nombre d'inspections menées dans le monde entier dans le cadre du contrôle par l'État du port en 2009¹⁰ a été approximativement de 80 000, avec un pourcentage de 5% des inspections ayant pour résultat une détention du navire. Parmi les navires détenus, 11% l'ont été en raison des conditions de vie et de travail à bord.

La CTM 2006 ne couvre pas seulement les domaines déjà soumis au contrôle par l'État du port tels que les effectifs à bord, les heures de travail et de repos, l'hébergement et la nourriture, mais elle introduit également des dispositions relatives à la vérification des conditions de travail et de paiement des salaires, entre autres.

La Convention détaille, dans son Annexe A.5-III les questions qui devraient être soumises à l'inspection des États du port. Il existe une corrélation entre le degré de connaissance des compagnies maritimes au sujet des réglementations en vigueur et le résultat des inspections par les États du port. La Convention prévoit que les armateurs et les compagnies maritimes doivent identifier les mesures adoptées afin d'assurer la conformité du navire avec la législation des États du pavillon. Ces mesures doivent être jointes au certificat de travail maritime à travers la déclaration de conformité du travail maritime.

L'obligation pour les armateurs de démontrer cette conformité pourrait entraîner un changement de mentalité et les conduire à raisonner d'une manière plus responsable, d'un point de vue social, vis-à-vis des conditions de vie et de travail des marins.

⁸ Mémorandum de Paris, « *Rapport Annuel 2010* », Mémorandum de Paris publication, www.parismou.org.

⁹ Les chiffres de l'inspection de 2010 ont montré une probabilité de 30% qu'un navire ne se conforme pas aux instruments existants de l'OIT.

¹⁰ Organisation maritime internationale (OMI), « *Sous-comité sur l'application dans les États du pavillon, rapport d'avancement sur les activités de contrôle par l'État du port* », FSI19/19/62, 17 novembre 2010.

III - Principaux domaines d'application

Les domaines dans lesquels les inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'État du port sont susceptibles d'avoir un impact sur les stratégies actuelles des compagnies maritimes peuvent être répartis dans les groupes suivants :

- Les effectifs
- Les conditions de travail
- Le contrat de travail des marins
- Les procédures de traitement des plaintes

Ces quatre domaines peuvent être incorporés dans le système de gestion d'une compagnie maritime. Ils peuvent également être considérés comme des domaines dans lesquels les armateurs peuvent accroître leur compétitivité.

En ce qui concerne les effectifs, la compétitivité ne devrait pas dépendre d'un fonctionnement dégradé, avec un nombre minimal de travailleurs à bord. L'efficacité des activités du navire est directement liée au niveau des effectifs embarqués, aussi bien en ce qui concerne le nombre que la qualification. Des heures de travail excessives, la fatigue ou un personnel non qualifié peuvent entraîner des coûts qui peuvent dépasser l'investissement que représenterait un équipage bien équilibré quantitativement et qualitativement.

Les conditions de travail à bord sont de la plus haute importance. Deux rubriques de la Convention traitent spécifiquement des conditions d'hébergement, des installations sanitaires, de la nourriture, de la prévention des accidents et des soins médicaux. Les normes minimales pour les espaces d'habitation, les installations sanitaires, la ventilation ou le chauffage, doivent être respectées si une compagnie maritime veut assurer le bien-être des marins qu'elle emploie. Par exemple, de mauvaises conditions d'hébergement peuvent avoir une incidence sur le rendement de l'équipage.

Un manque de sécurité dans les espaces de travail peut avoir des conséquences graves en termes d'accidents à bord. Le tableau 1 montre le nombre d'anomalies constatées en 2010 dans le domaine des « *espaces de travail* ». Elles s'élevaient à 2 885 dans la zone du « *Mémorandum de Paris* » et ont peut-être conduit à un retard ou à une immobilisation du navire et, par conséquent, à des frais supplé-

mentaires¹¹ dans l'exploitation du navire et pour la compagnie maritime.

Les conditions d'emploi intègrent la certification obligatoire et feront donc l'objet d'inspections réalisées dans le cadre du contrôle par l'État du port. Les conventions collectives assurent des conditions de travail équitables. L'incorporation effective des dispositions relatives aux conditions d'emploi des marins dans la politique de la compagnie peut également améliorer l'engagement du personnel vis-à-vis de l'entreprise. Une nouveauté importante introduite par la CTM 2006 est le fait que les compagnies maritimes doivent s'assurer qu'il n'y a aucune discrimination entre les marins travaillant sur le même navire¹². Ce fait doit être documenté et fera également l'objet d'une inspection.

Les salaires seront particulièrement difficiles à prendre en compte du point de vue du contrôle par l'État du port. La convention établit qu'un salaire minimum doit être versé mais ne précise pas le montant minimum. Pour démontrer le respect de cette prescription, les armateurs pourront garder à l'esprit que la Commission paritaire maritime et l'Office international du travail révisent périodiquement le montant d'un salaire international de base. Les salaires ne devraient, en principe, pas être inférieurs à ce montant. Cependant, il peut s'agir d'une question sensible puisque les compagnies peuvent justifier qu'elles respectent cette disposition en adoptant une stratégie consistant à fixer une limite de salaire pour les marins qui soit conforme aux recommandations de la sous-commission des salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime, mais qui pourrait être considérée comme une rémunération injuste par les marins, compte tenu du travail réalisé à bord.

Pour cette raison, la CTM 2006 établit également un système de plaintes, donnant aux marins la possibilité d'adresser une réclamation à l'État du port. Cela devrait permettre de résoudre les problèmes de traitement injuste des marins et de solutionner les situations dans lesquelles les droits fondamentaux, tels qu'ils sont énoncés dans la

Convention, ne sont pas respectés par les armateurs.

Conclusion

Malgré le fait que l'OIT et les États du pavillon jouent un rôle important dans la définition des conditions d'application de la CTM 2006 par les armateurs, c'est le contrôle par l'État du port qui constitue le cadre qui contribuera le plus efficacement à la réussite des objectifs de la Convention.

La responsabilité du contrôle par l'État du port, pour les membres signataires, ne peut pas être exercée individuellement mais doit constituer une tâche conjointe, qui requiert la coopération de toutes les parties. Les différents protocoles d'entente sur le contrôle par l'État du port constituent le cadre adapté à la mise en application de ce principe. L'harmonisation, l'uniformité, la coopération et l'échange d'information sont essentiels à la réussite de la CTM 2006.

L'OIT, les gouvernements, les armateurs et les syndicats de marins ont collaboré afin d'atteindre ensemble l'objectif commun de faire de la CTM 2006 un outil permettant de changer les mentalités dans le domaine du transport maritime, concernant le respect indispensable des droits des gens de mer. L'entrée en vigueur de la Convention constituera le point de départ d'une mise en application de la CTM 2006 par les États l'ayant ratifiée qui devront modifier leur législation nationale afin que le respect des droits des marins soit effectivement garanti. Les armateurs devront apporter la démonstration qu'ils se conforment concrètement aux dispositions de la CTM 2006, auprès des États dont ils battent le pavillon en premier lieu, mais aussi auprès des États du port, s'ils veulent conserver un haut niveau de compétitivité.

La CTM 2006 apporte donc une nouvelle manière de penser. Les systèmes de contrôle par l'État du port travailleront conjointement afin d'assurer l'emploi de qualité et les droits sociaux des marins. Bien que les armateurs aient le dernier mot quant à la détermination des conditions de travail décentes à bord, le contrôle par l'État du port agira comme un miroir dans lequel ils pourront se regarder, se comparer qui leur permettra de trouver un compromis profitable à tous entre la sécurité et la compétitivité de leurs navires.

¹¹ Ces frais supplémentaires peuvent dépendre de la législation nationale en vigueur dans le port de détention, puisque l'État dans lequel se trouve le port peut imposer des amendes ou des pénalités en fonction de la nature de ces anomalies constatées.

¹² Par exemple, une rémunération égale pour le même travail sera appliquée indépendamment de la nationalité, de la race, de la religion ou de l'origine sociale.