

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.

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.

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.

DOUGLAS B. STEVENSON

Directeur, Center for Seafarers' Rights et avocat en droit maritime
Seamen's Church Institute of New York & New Jersey

MARC C. GORRIE

Travailleur social sur le port et à bord des navires
Seamen's Church Institute of New York & New Jersey

LYDIA D. SHARP-WHITE-GORRIE

Avocate
Seamen's Church Institute of New York & New Jersey



LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME ET LES SOINS MÉDICAUX : PROGRÈS OU REcul ?

ABSTRACT

The medical care provisions of the MLC, 2006 incorporate ancient principles of maritime law that remain relevant today as well as concepts of workers' compensation found in modern land based labor law, but it also could limit seafarers' historic rights.

KEY WORDS : Medical care, Maintenance and Cure

RÉSUMÉ

La CTM 2006, concernant les soins médicaux, reprend des principes anciens du droit maritime qui restent d'actualité ainsi que des concepts sur l'indemnisation des travailleurs issus du droit du travail terrestre moderne. Ce faisant, elle pourrait limiter les droits traditionnellement reconnus aux marins.

MOTS CLÉS : Soins médicaux, Entretien, Traitement

La Convention du travail maritime de 2006 (CTM 2006) de l'Organisation internationale du travail (OIT) est présentée, d'un point de vue historique, comme la réalisation la plus importante en matière d'affirmation des droits des marins¹. Son entrée en vigueur, le 20 août 2013, apporte des changements positifs et significatifs dans le secteur maritime. Cependant une grande partie du contenu de la CTM 2006 n'est pas nouvelle. La Convention consolide et met à jour les conventions maritimes et recommandations existantes de l'OIT, dont un grand nombre codifient d'anciens principes généraux du droit maritime. Elle constitue un instrument unique et global, établissant des normes de travail décentes pour les marins et définissant des règles du jeu équitables en matière de concurrence à destination des armateurs soucieux de la qualité de leur activité.

Ce que l'on appelle « droit maritime » constitue un ensemble de règles relevant du droit international privé, d'une part, et de coutumes, d'autre part, qui répondent aux besoins de l'industrie maritime et des personnes qui bravent les périls de la mer depuis des temps immémoriaux. Les règles écrites et coutumières propres à ce secteur d'activité se sont développées sans connaître d'équivalent dans le droit applicable aux activités terrestres. Une grande partie de la CTM 2006 codifie ces principes et protections consacrés par le temps en les qualifiant aujourd'hui de droits des gens de mer.

À l'exception de quatre d'entre elles, l'ensemble des conventions maritimes adoptées par l'OIT entre 1920 et 1996 sont consolidées et révisées par la CTM 2006². La

¹ Organisation internationale du Travail, Convention du Travail maritime, 2006 (CTM 2006), adoptée le 23 février 2006, entrant en vigueur le 20 août 2013.

² La CTM 2006 ne révisé pas la Convention sur l'Age minimum de 1921 (n° 15), la Convention sur les pensions des gens de mer de 1946 (n° 71), la Convention sur les pièces d'identité des gens de

CTM 2006 reflète les conditions concrètes dans lesquelles l'industrie maritime est amenée à opérer aujourd'hui, tout en intégrant certains principes du droit du travail terrestre moderne. Ces principes, s'ils étaient interprétés sans faire référence au droit maritime, pourraient induire une compréhension trompeuse et imprécise de certains des droits des gens de mer inscrits dans la CTM 2006. C'est le cas notamment des dispositions relatives aux soins médicaux, comprises dans le Titre 4 de la convention.

Si on les interprète correctement, les dispositions de la CTM 2006 relatives aux soins médicaux ne peuvent être lues sans tenir compte du droit maritime général. L'histoire unique et la force contraignante de ce droit maritime international exigent que la CTM 2006 soit interprétée à la lumière de celui-ci. En particulier, aucune interprétation des droits inclus dans la CTM 2006 ne devrait permettre une diminution des droits des gens de mer tels qu'ils nous ont été transmis au travers du droit maritime général³. L'introduction du principe moderne d'indemnisation des gens de mer dans les dispositions de la CTM 2006 relatives aux soins médicaux ne serait pas en contradiction avec ce cadre d'interprétation historique, si celle-ci reflétait effectivement l'inaliénabilité de ce droit aux soins médicaux, en particulier en matière d'assistance et de soins.

I - Les droits historiquement reconnus aux gens de mer en matière de santé au travail

L'affirmation du droit des gens de mer à une assistance et à des soins médicaux remonte aux plus anciens codes maritimes connus, ce qui a conduit les historiens du droit à penser que ces pratiques étaient antérieures à ces

mer de 1958 (n° 108), révisée récemment par la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer de 2003 (n° 185).

³ Selon *Atlantic Sounding Co., Inc. v. Townsend*, 557 U.S. 404 (2009), pp. 422-423, fn. 9.

codes⁴. Les Rôles d'Oléron, au XXII^{ème} siècle, sont considérés comme étant la plus ancienne codification de ce droit⁵ et de ses exceptions⁶, mais la pratique consistant à fournir aux gens de mer des soins médicaux en tant que droit coutumier remonte vraisemblablement aux lois maritimes plus anciennes, de Rhodes et d'autres parties de la Méditerranée⁷.

Le raisonnement qui sous-tend l'affirmation du droit des gens de mer aux soins médicaux, y compris l'assistance et les soins, reflète l'intérêt propre des armateurs, selon lequel il est avantageux de recruter et de garder des marins qualifiés et fiables⁸. Dans le cadre des coutumes maritimes et d'une codification formulée de manière générale, les dispositions relatives aux droits des gens de mer à bénéficier de soins médicaux étaient sommaires. Le droit était « délibérément simple (...), [susceptible d'être] rapidement appliqué sans nécessiter le recours à une interprétation juridique »⁹. Ce principe est particulièrement évident si l'on considère la distinction fondamentale entre le droit à l'assistance et aux soins et les principes du droit de la responsabilité : la négligence, la causalité et la faute ne sont pas pertinentes pour faire reconnaître l'obligation qui incombe à l'armateur de fournir l'assistance et les soins¹⁰.

⁴ T. J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law: Practitioner's Treatise Series* (5th ed.) (Thomson Reuters, New York, 2011), vol. 1, § 6-28, p. 505, fn. 1. Voir également J. W. Sims, 'The American Law of Maritime Personal Injury and Death: An Historical Review', *55 Tulane Law Review* 973 (1981), p. 975, fn. 16. (présentant une liste des anciens codes maritimes régissant les soins médicaux).

⁵ Laws of Oleron, art. VII, réimprimé dans 30 F. Cas. 1171 (1897) (annexe).

⁶ *Ibid.*, art. VI.

⁷ Voir, par exemple, K. G. Engerrand, 'Primer on Maintenance and Cure' (Note), 18 *University of San Francisco Maritime Law Journal* 41, (2006), pp. 41-44, et V. A. McDaniel, 'Recognizing Maintenance and Cure as an Admiralty Right', 14 *Fordham International Law Journal* 669 (1991), pp. 671-672.

⁸ Voir, par exemple, *Harden v. Gordon*, 11 F. Cas. 480 (C.C. Me. 1823 [U.S.]), p. 483.

⁹ Déclaration de la délégation de l'*International Christian Maritime, Report of Committee N° 3*, PTMC, Genève, 13-24 septembre 2004, ILO Doc. N°. RP6(Rev), para. 71, réimprimée dans C. Doumbia-Henry et al., *The maritime labour Convention, 2006: A Legal Primer to an Emerging International Regime* (Martinus Nijhoff 2011), p. 410.

¹⁰ *Pacific S.S. Co. v. Peterson*, 278 U.S. 130 (1928), p. 138.

« L'assistance » et « les soins » constituent deux aspects distincts du droit des gens de mer à bénéficier de soins médicaux. L'assistance fait référence au droit de recevoir une indemnisation de l'armateur couvrant la nourriture et le logement lorsque le marin est blessé ou tombe malade au « service du navire »¹¹. « Les soins » concernent le droit du marin à recevoir le traitement médical nécessaire à sa guérison¹². L'assistance comme les soins doivent profiter à tout « marin » qui est blessé ou qui tombe malade pour une raison quelconque, alors qu'il est au « service du navire », jusqu'au point de « traitement maximum ». Un marin exerçant son droit à l'assistance et aux soins a également le droit de recevoir une rémunération qui couvrira la période qui commence avec l'apparition de la maladie ou de la blessure et s'achèvera à l'expiration du contrat, au terme du voyage, ou bien à la guérison du marin (ou point de traitement maximum)¹³.

Si les États maritimes ont adopté des lois et des réglementations concernant le droit des gens de mer aux soins médicaux, si ce droit a intégré le langage syndical et les conventions collectives, l'assistance et les soins ont longtemps été considérés comme une obligation de nature contractuelle, inhérente au contrat d'engagement des gens de mer, quand bien même elle n'était pas expressément prévue¹⁴. Les tribunaux ont invariablement accordé l'assistance et les soins médicaux indépendamment de toute disposition qui entendraient limiter ce droit, voire en l'absence de toute référence dans le contrat d'engagement d'un marin¹⁵, démontrant ainsi que l'assistance et les soins sont véritablement un « droit » auquel on ne peut renoncer par contrat¹⁶. Ceci aussi longtemps que le marin est blessé ou tombe malade au « service du navire », expression technique en droit maritime qui désigne spécifiquement toute

¹¹ Selon *Calmar S.S. Corp v. Taylor*, 303 U.S. 525 (1938), p. 527, requête rejetée 59 S.Ct. 56 (1938).

¹² *Ibid.*, p. 528.

¹³ Selon *Farrell v. United States*, 336 U.S. 511 (1949), p. 515, citing *Calmar S.S. Corp*, supra note 11, p. 530.

¹⁴ E. C. Benedict, *Benedict on Admiralty*, § [7th ed. Matthew Bender, New York, 1990], § 51.

¹⁵ Selon *Cortes v. Baltimore Insular Line*, 287 U.S. 367 (1932), p. 372.

¹⁶ Selon *Omar v. Sea-Land Serv., Inc.*, 813 F.2d 986 (9th Circuit Federal Court of Appeals 1987) (U.S.), pp. 989-90.

période au cours de laquelle le marin est de service¹⁷. Il y a là une différence notable avec l'approche terrestre qui envisage le lien responsabilité entre l'employeur et le salarié à travers l'indemnisation des travailleurs salariés lorsque la maladie ou la blessure est survenue dans le cadre du rapport d'emploi¹⁸.

La règle générale du droit maritime concernant l'assistance et les soins a été conçue pour être prévisible et fiable. Le recours que les gens de mer peuvent exercer contre leur employeur s'entend *in personam*, mais dans le cas où il ne serait pas satisfait, il devient exécutoire *in rem*, et un privilège maritime revêtant le plus haut degré de priorité est placé sur le navire¹⁹.

Il existe deux exceptions à la responsabilité de l'armateur en cas de blessure ou de maladie survenant dans le cadre du service du navire : les maladies ou blessures consécutives à la faute intentionnelle du marin et les maladies ou blessures que le marin a cachées lors de son embauche²⁰. La faute intentionnelle du marin peut libérer l'armateur de l'obligation de fournir l'assistance et les soins. « La faute intentionnelle » est définie généralement comme « un acte délibéré » de la part du marin, qui a entraîné sa maladie ou sa blessure²¹. La simple prise de risque ou la négligence d'un marin ne constitue pas une faute intentionnelle. Historiquement, les tribunaux ont été réticents à priver les gens de mer de leur droit à l'assistance et aux soins. Ils ont restreint le domaine de la faute intentionnelle aux actes positivement malveillants, tels que la négligence grave, la désobéissance volontaire aux ordres, l'intoxication et les violences²². Les tribunaux ont toutefois tendance à accorder l'assistance et les soins dans les cas plus extrêmes « d'imprudence », en tranchant en faveur du marin²³.

La seconde exception à l'obligation de l'armateur de fournir l'assistance et les soins concerne la situation du marin qui, par tromperie ou stratagème, dissimule une blessure ou une maladie préexistante²⁴.

La condition particulière des gens de mer, leur importance pour l'industrie du transport dans un monde globalisé, les risques professionnels auxquels ils sont exposés, les liens singuliers qui s'établissent entre eux et le navire et le caractère dangereux et solitaire d'un voyage en mer ont été à l'origine du développement de ce droit à l'assistance et soins médicaux²⁵. En outre, les marins n'avaient pas les moyens d'y pourvoir par eux-mêmes, car les salaires étaient en général insuffisants à couvrir les coûts de la nourriture, du logement et des frais médicaux en cas de blessure ou de maladie. Les armateurs ont eux-mêmes tirés profit de l'octroi de ces prestations, puisque cela a renforcé l'attractivité de cette activité et permis de maintenir les salaires à un niveau bas. L'importance du commerce maritime pour les États à tradition maritime comme pour les nouveaux États maritimes justifie le recours à une main d'œuvre en bonne santé, qualifiée, éduquée, compétitive, ayant un bon moral et de l'expérience.

Le droit à l'assistance et aux soins a ainsi été accepté et respecté pendant des siècles, pour ne pas dire un millénaire. Désormais, l'entretien et les soins sont envisagés au sein d'un instrument qui a vocation à devenir la norme sociale de référence au niveau international. La CTM 2006 inscrit ces droits dans un contexte juridique moderne caractérisé par des régimes nationaux de protection sociale, qui donnent un accès à des soins médicaux et assurent

¹⁷ *Ibid.*, p. 516.

¹⁸ Voir, par exemple, *Restatement (Third) of Torts*, § 13 'Vicarious Liability' (American Law Institute, Washington, D.C., 2000).

¹⁹ *The Osceola*, 189 U.S. 158 (1903), p. 175.

²⁰ Voir Schoenbaum, *supra* note 4, § 6-31 'Defenses to Maintenance and Cure,' pp. 514-518.

²¹ *Aguilar v. Standard Oil Co. of New Jersey*, 318 U.S. 724 (1943), p. 731.

²² Engerrand, *supra* note 7, pp. 55-68.

²³ *Compare Warren v. United States*, 340 U.S. 523 (1951) (accordant l'assistance et les soins à un marin qui, en état d'ivresse, est tombé du balcon d'un dancing lors d'une permission), et *Koistinen*

v. American Export Lines, 194 Misc. 942, 83 N.Y.S.2d 297 (1948) (U.S.) (accordant l'assistance et les soins à un marin qui voulait rendre visite à une prostituée mais qui, avant de la rejoindre, s'est blessé en sautant de sa fenêtre pour sortir de sa chambre qui était verrouillée et gardée par un homme « à l'aspect menaçant »), avec *Matthews v. Gulf & South American S.S. Co.*, 226 F.Supp. 555 (E.D.La. 1964) (U.S.), *aff'd per curiam* 339 F.2d 702 (5th Circuit Federal Court of Appeals 1964) (refusant l'assistance et les soins pour des blessures subies par un marin durant une rixe provoquée par le non-paiement par le marin des services rendus par une prostituée).

²⁴ Voir, par exemple, *McCorpen v. Central Gulf S.S. Corp.*, 396 F.2d 547 (C.A. Tex. 1968) (U.S.), pp. 548-549.

²⁵ Voir, par exemple, *Aguilar*, *supra* note 21, pp. 733-735.

l'indemnisation des travailleurs²⁶. Lorsque les systèmes nationaux ouvrent droit à des soins de santé, les armateurs peuvent limiter leur responsabilité en matière de couverture des coûts d'assistance et de soins si l'État les prend en charge. Le même principe s'applique lorsque les systèmes d'indemnisation des travailleurs sont mobilisés. Par conséquent, les conditions de délivrance de l'assistance et des soins, pour à un marin qui tombe malade ou qui subit une blessure au service du navire, varieront d'un pays à un autre, au regard de la diversité des régimes de protection sociale nationaux.

Le caractère international de l'industrie maritime expose les marins, en tant que sujets de droit, à des lois non uniformes et imprévisibles quant à leurs effets. Il est dans l'intérêt des États de protéger les marins nationaux en respectant et en appliquant le droit à l'assistance et aux soins conformément aux dispositions de la CTM 2006. Certains systèmes judiciaires, tels que celui des États-Unis, prévoient des dommages-intérêts punitifs en cas de refus abusif de l'assistance et des soins²⁷.

II – Les droits des gens de mer en matière de soins en vertu des Conventions OIT

Même si cela n'a pas été codifié, l'OIT a fait référence pour la première fois aux principes relatifs à l'assistance et aux soins dans la Convention sur le rapatriement des gens de mer, en 1926 (N° 23)²⁸. La Convention N° 23 prend acte de la pratique qui voulait que les armateurs fournissent l'assistance et les soins. Elle s'efforce de traduire, en matière de rapatriement, les exceptions traditionnellement admises qui privent le marin du droit à l'assistance et aux soins, mais elle le fait de manière erronée. Elle stipule qu'un marin ne doit pas supporter les frais de rapatriement lorsqu'il est débarqué à terre pour cause de « blessure survenue en assurant le service du navire » ou de « maladie qui n'est pas due à une action ou une omission constituant une faute volontaire de sa part »²⁹. L'exception en matière

d'entretien et de soins concerne les maladies ou blessures causées par une faute intentionnelle, pas « une action ou omission volontaire ». La convention ultérieure sur la responsabilité des armateurs (Marins malades et blessés) de 1936 (N° 55) intègre également l'obligation pour l'armateur de prendre en charge l'entretien et les soins³⁰.

La convention N° 55 permet à la législation nationale de préciser les exceptions aux droits énumérés dans la convention³¹. Elle établit la responsabilité de l'armateur de prendre en charge l'entretien et les soins en cas de « maladie ou accident [au service du navire] survenant entre la date stipulée dans le contrat d'engagement pour le commencement du service et l'expiration de l'engagement » ou « le décès résultant d'une telle maladie ou d'un tel accident »³².

La convention N° 55 aborde également la consistance des droits à l'assistance et aux soins et fixe leurs limites conformément aux coutumes maritimes. Les frais couverts comprennent « le traitement médical et la fourniture de médicaments et autres moyens thérapeutiques de qualité et quantité suffisantes ; la nourriture et le logement »³³. La responsabilité de l'armateur concernant la couverture des frais persiste jusqu'à ce que le « traitement maximum » soit atteint, ce qui se produit lorsque la maladie ou la blessure est guérie ou lorsque « le caractère permanent de la maladie ou l'incapacité a été constaté »³⁴. La convention N° 55 permet aux États membres de limiter la durée de l'assistance et des soins en application de leur législation nationale³⁵.

²⁶ CTM 2006, Norme A4.5.

²⁷ Selon *Atlantic Sounding Co., Inc.*, *supra* note 3, p. 414-415.

²⁸ Organisation internationale du Travail, Convention sur le rapatriement des marins, 1926 (n° 23), adoptée le 23 juin 1926, entrée en vigueur le 16 avril 1928, révisée par CTM 2006, *supra* note 1.

²⁹ *Ibid.*, art. 4.

³⁰ Organisation internationale du Travail, convention sur la responsabilité des armateurs (marins malades et blessés), 1936 (n° 55), adoptée le 24 octobre 1936, entrée en vigueur le 29 octobre 1939, révisée par CTM 2006, *supra* note 1.

³¹ *Ibid.*, art. 2(2)(a-c).

³² *Ibid.*, arts. 2(2)(a-b), 2(2)(3). Les sections 2(2) et 2(3) limitent la responsabilité des armateurs en matière d'entretien et de soins pour les cas suivants : « accident qui n'est pas survenu au service du navire ; accident ou maladie imputable à un acte intentionnel ou à une faute intentionnelle ou à l'inconduite du malade, du blessé ou du décédé ; maladie ou infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement » [ou] décès directement imputable « à la maladie lorsque la personne engagée a refusé de se soumettre à un examen médical au moment de l'engagement ».

³³ *Ibid.*, art. 3.

³⁴ *Ibid.*, art. 4(1).

³⁵ *Ibid.*, art. 4(2-3). L'article 4 de la Convention n° 55 stipule que la

III – Droits des gens de mer en matière de soins médicaux selon la CTM 2006, Règlement 4.2

Le règlement 4.2 de la CTM 2006 énonce l'obligation pour l'armateur de prendre en charge les soins médicaux pour les marins malades ou blessés, en référence aussi bien aux principes traditionnels de l'assistance et des soins qu'à l'indemnisation des travailleurs en cas d'incapacité³⁶.

La règle indique succinctement :

« Tout Membre veille à ce que des mesures prises conformément au code soient appliquées à bord des navires qui battent son pavillon pour assurer aux gens de mer travaillant à bord de ces navires le droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat »³⁷.

La seconde section de la Règle 4.2 préserve le droit d'un marin d'user d'autres recours légaux appropriés pour obtenir satisfaction³⁸. Ceci inclurait les actions civiles contre un armateur en cas de blessure causée par un navire hors d'état de naviguer ou d'autres voies d'action en responsabilité civile.

responsabilité d'un armateur qui doit continuer à couvrir les frais d'entretien et de soins peut être limitée sous réserve d'un minimum de seize semaines de prise en charge. « En outre, s'il existe un système d'assurance-maladie obligatoire, un système d'assurance-accidents obligatoire ou un système de réparation des accidents du travail, qui soit en vigueur pour les marins dans le territoire où le navire est immatriculé, la législation nationale peut prévoir : (a) que l'armateur cessera d'être responsable à l'égard d'une personne malade ou blessée à partir du moment où cette personne a droit à l'assistance médicale en vertu du système d'assurance ou de réparation ; (b) que l'armateur cessera d'être responsable, à partir du moment prescrit par la loi pour l'octroi de l'assistance médicale en vertu du système d'assurance ou de réparation aux bénéficiaires dudit système, même lorsque la personne malade ou blessée n'est pas elle-même couverte par ce système, à la condition qu'elle n'en soit pas exclue en raison de toute restriction visant particulièrement les travailleurs étrangers ou les travailleurs ne résidant pas sur le territoire où le navire est immatriculé ».

³⁶ CTM 2006, Règle 4.2.

³⁷ *Ibid.*, Règle 4.2[1].

³⁸ *Ibid.*, Règle. 4.2[2].

Les normes A4.2.1(a) et A4.2.1(c) codifient les principes de l'assistance et des soins dans la CTM 2006. La norme A4.2.1(a) établit la responsabilité de l'armateur qui doit supporter les coûts financiers encourus par les marins qui subissent un accident, une maladie ou un décès « survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates »³⁹. Cette formulation reprend l'exigence, en matière d'assistance et de soins, que la maladie ou la blessure survienne lorsque le marin « assure le service du navire ». Elle clarifie le fait que les blessures ou maladies contractées au cours de ce service, mais qui ne se manifesteraient que plus tard, sont également incluses⁴⁰. La norme A4.2.1(c) codifie par ailleurs le principe voulant que les armateurs soient responsables de la prise en charge des frais médicaux (c'est-à-dire, les soins), de l'hébergement et de la nourriture (c'est-à-dire, l'assistance) jusqu'à ce que le marin soit entièrement rétabli ou jusqu'à ce que la maladie ou l'accident soit déclaré permanent (point de traitement maximum)⁴¹.

Selon la norme A4.2.1(c), une fois qu'un marin atteint le point de traitement maximum, la responsabilité de l'armateur prend fin. Toutefois, si la blessure ou la maladie a été causée par l'emploi, l'armateur peut demeurer tenu de payer les prestations d'invalidité à long terme du marin. La norme A4.2.1(b) exige que les armateurs assurent une prise en charge financière pour les marins dont l'incapacité de longue durée a été provoquée par un accident du travail, une maladie ou un risque professionnel.

La norme A4.2.5 codifie les exceptions du droit maritime général à l'obligation de l'armateur de prendre en charge l'assistance et les soins. Elle établit une liste de trois exceptions, au lieu des deux traditionnellement admises. Une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement⁴² et l'accident ou une maladie imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé⁴³ sont les deux exceptions à l'obligation d'entretien et de soin dans le droit maritime général. La norme A4.2.5 ajoute également « un accident qui n'est pas

³⁹ Voir Engerrand, *supra* note 7, pp. 48-55.

⁴⁰ Doumbia-Henry et *al.*, *supra* note 9, pp. 412-414.

⁴¹ *Ibid.*, Norme A.4.2.1(c).

⁴² *Ibid.*, Norme A4.2[5](c).

⁴³ *Ibid.*, Norme A4.2[5](b).

survenu au service du navire » en tant qu'exception à la responsabilité de l'armateur⁴⁴. Il convient de noter que la « maladie » est couverte qu'elle soit ou non contractée « au service du navire », mais « l'accident » nécessite un lien avec le « service du navire ».

Malheureusement, la CTM 2006 ne définit pas la notion de « au service du navire ». Cette expression a une signification spécifique en droit maritime. Les dispositions de la CTM 2006, qui codifient les principes généraux du droit maritime, devraient être interprétées de façon conforme à ce droit. Cette expression, dans le droit maritime ancien, est un élément de l'assistance et des soins. Elle n'est pas utilisée comme une exception. Elle est comprise comme signifiant « l'intégralité de la période de service couvrant l'engagement du marin »⁴⁵. Cette expression couvre aussi les maladies ou blessures subies lorsque le marin est en permission. Cet élément de la responsabilité des armateurs pour la prise en charge des soins médicaux existe déjà dans la norme A4.2.1(a)⁴⁶ et elle est redondante en tant qu'exception à l'obligation d'entretien et de soins si elle est interprétée conformément aux principes du droit maritime général.

La CTM 2006 exige spécifiquement que les États qui la ratifient adoptent des « lois et réglementations » donnant effet à la responsabilité des armateurs en matière de « protection de la santé et de soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord des navires [battant leur pavillon] »⁴⁷. Les armateurs peuvent être exemptés de la responsabilité de couvrir les frais des soins médicaux dans deux situations. Lorsque « la responsabilité est assumée par les autorités publiques, la législation nationale peut exempter l'armateur de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation »⁴⁸. La seconde exception concerne la situation où l'État a choisi de légiférer sur l'une des exemptions matérielles ou temporelles énumérées par la CTM 2006 et que celle-ci s'applique au cas d'espèce.

Si aucune des exceptions ou limitations prévues par le droit national ne s'applique, les armateurs sont entièrement responsables et doivent couvrir le coût des soins médicaux des marins conformément à la CTM 2006, ce qui comprend « le traitement médical et la fourniture des médicaments nécessaires »⁴⁹. La protection de la santé doit être couverte et les armateurs doivent fournir « la couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel »⁵⁰. Les armateurs sont responsables des frais liés à la sauvegarde et à la restitution des biens des « marins malades, blessés ou décédés »⁵¹. Si la « maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail l'armateur » doit couvrir la totalité du salaire tant que le marin demeure à bord ou jusqu'à son rapatriement⁵². Il doit « couvrir la totalité ou une partie du salaire (...) à partir du rapatriement ou du débarquement du marin jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre concerné »⁵³.

La CTM 2006 donne une liste des exceptions qui seraient admissibles selon la convention, mais un État doit adopter des lois ou des réglementations qui leur donnent effet. Parmi ces exceptions et limitations potentielles, celles qui concernent l'étendue de cette obligation dans le temps sont les plus susceptibles d'entrer en vigueur. La durée de l'obligation d'assistance et de soins est loin d'être fixée en accord avec le droit maritime général, et une version diminuée de la doctrine du « traitement maximum » a trouvé son chemin dans la CTM 2006.

La norme A4.2.2 de la CTM 2006 permet aux États membres de limiter par la loi ou la réglementation la responsabilité de l'armateur dans la prise en charge des soins médicaux et des frais d'assistance à 16 semaines à compter du jour de l'accident ou du début de la maladie. Une autre limitation temporelle qui peut être appliquée au droit à l'assistance et aux soins est un plafonnement

⁴⁴ *Ibid.*, Norme A4.2(5)(a).

⁴⁵ *Aguilar, supra* note 21, pp. 726-734 [citant les Rôles d'Oléron, Wisbuy, et la Ligue Hanséatique pour étayer l'interprétation au sens large de l'expression « le service du navire »].

⁴⁶ CTM 2006 A4.2.1(a), précité.

⁴⁷ *Ibid.*, Norme A4.2(1).

⁴⁸ *Ibid.*, Norme A4.2(6).

⁴⁹ *Ibid.*, Norme A4.2(1)(c).

⁵⁰ *Ibid.*, Norme A4.2(1)(b).

⁵¹ *Ibid.*, Norme A4.2(7).

⁵² *Ibid.*, Norme A4.2(3)(a).

⁵³ *Ibid.*, Norme A4.2(3)(b).

de la responsabilité des armateurs en matière de salaire, le paiement pouvant être limité à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie⁵⁴.

Ces dispositions sont en contradiction avec l'interprétation traditionnelle de l'obligation d'assistance et de soins. La question est médicale⁵⁵ ou de fait⁵⁶, impliquant une détermination au cas par cas et il ne s'agit pas d'une question de droit ou d'une décision politique⁵⁷. Selon la CTM 2006, la question de savoir si le traitement médical d'un marin est nécessaire ou excessif, curatif ou palliatif⁵⁸, peut être évitée simplement en limitant le traitement à la plus longue période prévue dans la plupart des protocoles de traitement post chirurgical modernes. La période de traitement post chirurgical pourrait dépasser ce délai, celle-ci pouvant s'étendre généralement de six mois à un an après la chirurgie⁵⁹. Une telle approche néglige le temps de traitement nécessaire pour remettre un marin dans un état où il est apte pour le service ou pour tirer tous les bénéfices du traitement ou de la thérapie, en particulier en cas de blessure purement mentale ou émotionnelle⁶⁰. Si un armateur peut mettre fin à

l'entretien et aux soins d'un marin conformément à la CTM 2006, malgré l'avis médical d'un médecin traitant déclarant qu'un traitement supplémentaire est nécessaire et que l'amélioration de son état va continuer, cela signifie que le droit du marin en matière d'assistance et de soins est diminué. La possibilité pour l'armateur d'engager des marins compétents et responsables sera également diminuée s'ils écourtent, de façon admissible mais déraisonnable, l'assistance et les soins. Les tribunaux sont allés dans un sens différent, ordonnant parfois aux armateurs de faire des paiements sur le long terme s'ils étaient nécessaires pour le traitement continu ou la reprise du traitement après une rechute⁶¹.

Une autre considération que la CTM 2006 semble ne pas avoir envisagée est celle d'une blessure ou maladie rendant le marin uniquement capable de réaliser un travail « léger » ou un travail autre que celui d'un marin normalement apte, en conséquence d'une blessure ou d'une maladie. Limiter la rétribution dans ce cas porte atteinte à l'objectif de la règle. Autoriser toute partie qui ne soit pas un médecin traitant ou un arbitre objectif à mettre fin à l'assistance et aux soins non seulement fait courir le risque d'un conflit d'intérêts, mais constitue une coercition économique abusive qui ne trouve aucune place dans la compréhension correcte des droits des gens de mer en matière d'assistance et de soins⁶².

⁵⁴ *Ibid.*, Standard A4.2(2).

⁵⁵ Selon *Breese v. AWI, Inc.*, 823 F.3d 100 (5th Circuit Federal Court of Appeals 1987) (U.S.), pp. 104-105.

⁵⁶ Selon *Gillikin v. United States*, 764 F.Supp 261 (E.D.N.Y. 1991) (U.S.), p. 268 [jugeant que seule une « déclaration » de traitement maximum peut mettre fin à la responsabilité d'un armateur concernant la couverture, que ces déclarations « doivent prendre la forme d'un diagnostic médical », et c'est une question de fait pour le juge que de décider si une telle déclaration a été faite].

⁵⁷ Voir, par exemple, *Morales v. Garijak, Inc.*, 829 F.2d 1355 (5th Circuit Federal Court of Appeals 1987) (U.S.), pp. 1359-1360 (ordonnant à l'armateur défendeur de payer jusqu'à un an et demi de traitement médical à moins que le médecin du marin ne fasse une attestation selon laquelle il est inutile de poursuivre le traitement, puisqu'il est « impossible de fixer une date précise à laquelle [le marin] aura atteint le traitement maximum »).

⁵⁸ Voir M. C. Juneau, 'The Maximum Cure Rule in Retrospect: Distinguishing the Duration from the Scope of Maintenance and Cure,' 23 *University of San Francisco Maritime Law Journal* 1 (2011), pp. 12-41.

⁵⁹ Voir, par exemple, *California Code of Regulations*, Title 8, § 9792.24.3, 'Postsurgical Treatment Guidelines,' disponible à l'adresse suivante www.dir.ca.gov/dwc/dwcpropregs/mtus_regulations/mtusregulations.pdf, pp. 13-28.

⁶⁰ Voir, en général, J. P. Minkin, 'A Seaman's Right to Recover Maintenance and Cure for Purely Emotional Injuries: *West v. Mi-*

land Enterprises, Inc., 13 *University of San Francisco Maritime Law Journal* 183 (2001).

⁶¹ *Morales, supra* note 58, pp. 1359-60.

⁶² *Vaughn v. Atkinson*, 291 F.2d 813 (4th Circuit Federal Court of Appeals 1961) (U.S.), p. 820 (stipulant qu'un armateur ne peut être « autorisé et encouragé à agir de façon unilatérale en refusant l'assistance à une personne en cours de traitement (...) si (...) l'employeur choisit d'ignorer ses obligations légales évidentes, le tribunal ne doit pas lui dire qu'il peut le faire impunément, et même en y trouvant un intérêt (...). Je ne trouve aucune justification suffisante pour une règle qui récompense la réticence d'un armateur en le créditant automatiquement des revenus du travail à temps partiel à terre auquel un homme malade peut être contraint. Il s'agirait d'un encouragement pour les armateurs (...) à exercer une pression économique sur les marins pour les forcer à travailler quelles que soient les conséquences pour leur santé »).

Conclusion

Les dispositions relatives aux soins médicaux de la CTM 2006 incorporent des principes anciens du droit maritime qui demeurent pertinents de nos jours, ainsi que des concepts relatifs à l'indemnisation des travailleurs, puisés dans le droit du travail terrestre moderne. Il relève de la responsabilité des armateurs de prendre en charge les frais médicaux, ainsi que les frais de logement et de nourriture des marins, dans les cas de maladie ou de blessure survenant au service du navire dans le cadre d'un contrat d'engagement ou découlant de leur emploi. Les armateurs ne sont pas responsables en cas de maladie ou de blessure causée par une faute intentionnelle du marin ou en cas de maladie ou de blessure volontairement dissimulées par le marin lors de son embauche. En outre, les armateurs sont responsables de la prise en charge de la garantie financière accordée en cas d'incapacité de longue durée du marin causée par son emploi. Les lois ou réglementations nationales peuvent exempter les armateurs de leur responsabilité dès lors que cette prise en charge est assurée par les autorités publiques. Les lois ou réglementations nationales peuvent également limiter la responsabilité de l'armateur vis à vis des soins médicaux et des frais relatifs à l'assistance à une durée de 16 semaines à compter de la survenance de la blessure ou de l'apparition de la maladie.

L'exception « en dehors du service du navire » à la responsabilité des armateurs concernant les soins médicaux, qui est prévue dans la norme A4.2.5(a), pourrait priver injustement les marins de leur droit aux soins médicaux si elle était interprétée sans faire référence au droit maritime général. Dans la mesure où le concept « au service du navire » est référé dans la norme A4.2.1(a) et qu'il a pour conséquence de priver potentiellement les gens de mer de leur droit historique aux soins médicaux, le comité spécial tripartite de la CTM 2006 devrait se saisir de cette disposition en vue de la supprimer.