

Du travail décent dans le secteur maritime

La nouvelle approche de l'Organisation internationale du travail

Guy Sulpice
Armateurs de France

La Revue Maritime présente pour la première fois dans ses colonnes le nouveau concept de droit international du travail maritime calqué sur le droit international du droit maritime. La convention en cours de mise au point est certes un instrument remarquable de progrès social, mais également d'établissement de règles de concurrence harmonisées au niveau mondial. De ce fait, les registres nationaux des pays développés disposeront d'un nouveau moyen d'être compétitifs quand le contrôle par l'État du port pourra sanctionner les armateurs qui arment des navires sous normes sociales. La Revue Maritime.

Au cours de sa 29^e session, en janvier 2001, la commission paritaire maritime du Bureau international du travail (BIT) a adopté une importante résolution concernant les normes sociales et de travail des gens de mer. Cette résolution, connue sous le nom d'accord de Genève et prise par les partenaires sociaux sur la base d'un rapport du Bureau traitant des conséquences des changements structurels survenus ces dernières années dans le secteur maritime, visait à assurer à tous les marins des conditions correctes de travail et de vie à bord et plus largement à combattre les navires sous normes et l'exploitation des gens de mer.

La résolution s'inscrivait dans la logique du principe de « travail décent », approche novatrice des normes du travail, initiée par le directeur général de l'Organisation internationale du travail (OIT), M. Juan Somavia, qu'il avait présenté aux partenaires sociaux dès 1999. Cette approche consiste à globaliser la notion de travail, en y incluant non seulement les conditions dans lesquelles il s'exécute, mais aussi, plus largement, celles du bien être dans la vie professionnelle et la protection sociale du travailleur et de sa famille.

Comme souvent au BIT, le secteur maritime, de par son caractère par définition international et pour l'unité de lieu et de vie que représente le navire, présentait les caractéristiques idéales pour la mise en œuvre de cette approche. Il allait ainsi devenir un véritable « laboratoire social » en développant un ensemble cohérent de normes, nécessaires à la mise au point d'un nouvel outil, répondant aux exigences du principe du travail décent. Sur la base de la résolution de la commission paritaire, le conseil d'administration du BIT a donc décidé, dès 2001, le lancement d'un vaste programme maritime, qui s'achèvera par une session maritime de la conférence internationale du travail en 2005 où, espère-t-on, sera adoptée la nouvelle convention.

Une super-convention

L'objet du programme est la refonte des conventions et recommandations maritimes existantes en un seul et unique instrument, qui couvrira l'ensemble des aspects

des conditions d'emploi, de protection sociale et de vie à bord des marins. Annoncé ainsi, l'objectif paraît simple. Sa réalisation l'est nettement moins et la tâche pour y parvenir est gigantesque et difficile. Elle a cependant été voulue par les partenaires sociaux et acceptée par les gouvernements, car **elle paraissait la seule à même de garantir l'application uniforme de normes contrôlables**, aspect primordial du succès final de l'entreprise, après, bien entendu, que soient intervenues la ratification et l'entrée en vigueur de l'instrument.

La collecte des normes existantes fut bien évidemment la première étape, relativement facile à réaliser. Encore fallut-il tout de suite identifier celles devenues nettement obsolètes pour les éliminer et reconnaître celles manifestement inadaptées car insuffisamment, voire pas du tout, ratifiées et non en vigueur. Il existe 32 conventions maritimes et 25 recommandations, mais il convient de garder en permanence à l'esprit que tout nouvel instrument doit s'inscrire harmonieusement dans l'ensemble de ceux de l'OIT, respecter les principes des conventions dites fondamentales, et ne pas édicter de normes pouvant se trouver en contradiction avec d'autres.

Par ailleurs, la réécriture de normes anciennes, déjà ratifiées et donc transposées dans les législations nationales, ne doit pas venir bousculer ces dernières, au risque de voir nombre d'Etats ne pas adopter les nouvelles, tout simplement en raison des complications légales ou administratives qu'elles entraîneraient.

Afin de piloter ce travail et préparer le projet d'instrument qui sera proposé à la conférence de 2005, un groupe de travail tripartite (gouvernements, armateurs, organisations syndicales) de haut niveau a été créé au BIT. Sa présidence a été confiée à un Français, M. Jean Marc Schindler, administrateur des affaires maritimes, à l'époque chargé de mission auprès du directeur des affaires économiques et financières du Ministère des affaires étrangères, et désormais directeur du bureau enquête accidents mer. S'appuyant sur un important travail de préparation réalisé en amont par le secrétariat du BIT, le groupe s'est réuni deux fois en 2002, une fois en 2003 et une nouvelle fois au début de cette année 2004, à Nantes sur invitation du gouvernement de la France. Il s'est avéré en effet que l'ampleur de la tâche nécessiterait au moins quatre réunions de ce groupe avant que ne soit convoquée la conférence technique préparatoire, qui se réunira en septembre 2004 et qui mettra une touche définitive à la Convention avant son examen par la conférence finale de 2005.

Outre son objet, la « super convention » maritime, comme on l'appelle déjà, présente une autre innovation de taille pour un texte du BIT. Très tôt en effet, dans les discussions relatives à la construction de l'instrument, l'idée a émergé qu'il convenait de la bâtir de manière à ce que sa lecture, son application mais aussi son évolution dans le temps soient le plus clair possible pour tous ceux, gouvernements, marins, armateurs, inspecteurs des États du port ou du pavillon, qui auront à l'utiliser et à la faire vivre. **En ce sens, un modèle de convention comme celles élaborées à l'OMI a semblé pouvoir être adapté au domaine social.** Il a donc été décidé qu'outre ses articles de portée générale, la future convention comprendrait trois parties : les règles, qui contiennent et décrivent les principes de base de chacun des chapitres, puis un code en deux parties : une dénommée « A », détaillant le niveau de ces normes, d'application obligatoire, complétée elle-même par une partie « B », ayant valeur de recommandation. On décline ainsi, pour chaque sujet traité par la convention, un ensemble de textes et de normes de construction identique, dont on identifie immédiatement le caractère obligatoire ou facultatif. Pour un État, cette construction devrait aussi faciliter la décision de ratification. Des discussions juridiques sur l'exact statut de la partie B sont cependant encore nécessaires, puisque celle-ci n'est pas tout à fait une recommandation isolée, comme le sont les autres recommandations de l'OIT. Selon les services juridiques du BIT, cette partie n'a nettement pas un caractère obligatoire, mais ne pourra être ignorée par l'État qui ratifiera la convention, celui-ci se devant de considérer « de bonne foi » s'il est en mesure ou non d'en appliquer les principes.

La seconde nouveauté, qui concernera la vie de l'instrument, est la décision qui a été prise que les modifications futures du code puissent être mises en œuvre à travers une procédure de révision simplifiée, de type « tacite » telle qu'elle existe à l'OMI. Cette première, là aussi, pour une convention du BIT, devrait permettre plus de souplesse dans l'adaptation des normes aux évolutions de l'environnement social des gens de mer. Dans cette procédure, et de manière très résumée, les amendements, votés par un comité tripartite spécial, seront réputés adoptés dès lors que dans les deux ans qui suivent leur notification aux États membres de la convention, ceux-ci n'ont pas manifesté d'opposition à cette adoption.

Contrairement à une idée trop généralement répandue, les normes des conventions de l'OIT ne sont pas destinées aux seuls pays en voie de développement et elles ne doivent pas être écartées de notre environnement social au prétexte que nos propres règles seraient systématiquement supérieures. Un examen attentif de ces normes montre que leur transposition peut poser des difficultés, même dans des pays socialement avancés. Bon nombre des dispositions de notre code du travail maritime sont directement issues des conventions et recommandations de l'OIT. Il est vrai que l'inverse joue aussi, et que la France a souvent été un moteur de promotion de normes au niveau international, car disposant déjà d'une législation nationale plus favorable.

En ce sens, le travail réalisé aujourd'hui à l'OIT doit être considéré avec beaucoup d'attention. Du nécessaire et délicat équilibre qu'il convient de trouver entre normes efficaces d'un côté, mais suffisamment réalistes de l'autre pour être accessibles au plus grand nombre possible de pays, dépend le succès de la future convention. Si le pari est réussi, celle-ci permettra une réelle amélioration des conditions de vie à bord et de travail des gens de mer, sous de nombreux pavillons et constituera un pas important dans l'harmonisation sociale du monde maritime.

