

Une politique maritime pour l'Europe ?

Jean-Marc Schindler

Administrateur général des affaires maritimes,

Président de la 94^e conférence internationale du travail en session maritime

Le contexte

Les gens de mer ainsi que leurs conditions de travail et de vie ont toujours fait l'objet d'une attention particulière de la part de l'Organisation internationale du travail (OIT).

Le but des premiers instruments de l'OIT était bien d'améliorer les conditions de travail des gens de mer. C'est ainsi qu'un an après la création de l'OIT, l'un des premiers instruments adoptés, fut une recommandation maritime (*recommandation n° 9 de 1920 sur les statuts nationaux des marins*), qui prévoit l'importance de l'élaboration d'un code international des gens de mer qui formulerait expressément les droits et obligations relatifs à ce secteur.

Les questions relevant particulièrement de la situation des gens des mer ont été, dès l'origine, examinées dans le cadre d'une session maritime spéciale de la Conférence internationale du travail, dont la première s'est tenue en 1920. La dernière est la 94^e session de la Conférence internationale du travail tenue en février 2006, qui constitue la 10^e session maritime de l'OIT. Elle a été consacrée à l'examen et à l'adoption d'un instrument de première importance, la **Convention du travail maritime 2006**, qui concrétise enfin l'idée d'un code complet relatif aux droits des gens de mer et aux obligations des États évoqué par la recommandation de 1920.

Depuis 1920, l'OIT a adopté plus de 65 instruments maritimes (conventions et recommandations). Ces instruments, considérés dans leur ensemble, traitent de tous les aspects des conditions de travail des gens de mer : l'âge minimum d'accès au travail à bord des navires, la durée du travail, la protection de la sécurité et de la santé au travail, les normes en matière de logement et de service de table, l'accès aux soins médicaux, le rapatriement, l'inspection du travail et la sécurité sociale. Mais ces dispositions ont été élaborées de manière partielle au cours du temps en fonction des besoins et sans qu'il y ait eu de vision globale d'un dispositif cohérent.

Au cours des vingt-cinq dernières années, l'internationalisation des immatriculations des navires et des équipages, les profondes mutations de la fonction armatoriale et la recherche d'une réduction du coût social d'exploitation des navires ont induit d'importants changements structurels dans le secteur des transports maritimes. Aujourd'hui, par les retards accumulés, ce dernier est devenu l'un des exemples les plus aboutis de la déréglementation sociale.

Le processus

Dans ce contexte, un double mouvement est intervenu pour créer les conditions d'une refondation des normes sociales internationales applicables aux gens de mer.

Le premier est une aspiration des partenaires sociaux de l'armement maritime. Armateurs et gens de mer ont fait l'expérience des limites de la dérégulation et ont constaté tant le besoin de sécurité juridique et de stabilité des conditions sociales d'exploitation des navires, que celui d'une reconnaissance des droits fondamentaux des gens de mer au travail.

Un important accord a donc été signé en janvier 2001 entre les partenaires sociaux lors de la 29^e session de la commission paritaire maritime du Bureau international du travail (BIT), qui est le seul organe sectoriel permanent de l'OIT et la plus ancienne des commissions permanentes de l'organisation.

Cet « Accord de Genève » a tiré le bilan de la dégradation économique et sociale causée par l'hyper dérégulation du secteur et a placé les États maritimes devant leurs responsabilités normatives.

Il a pour objectif, non seulement d'améliorer la sécurité et les conditions de travail dans l'industrie maritime, mais aussi d'intensifier le dialogue social afin d'assurer un « travail décent » à chacun des travailleurs de cette industrie. Cette notion, politique, de « travail décent », développée par le directeur général de l'OIT, Juan Somavia, au début de la décennie 2000, se préoccupe de l'effet utile de la norme, non seulement pour le salarié lui-même mais aussi pour son environnement social et familial. Les conditions de travail et de protection sociale doivent à tout le moins garantir la dignité du marin dans son travail à la mer comme dans son statut à terre.

Il ambitionne l'intégration des différents outils déjà mis en œuvre par l'OIT en matière de vigilance, de procédures de contrôle de l'application de la norme, de coopération technique et de dynamique d'adaptation de la norme.

Le second mouvement est une démarche gouvernementale et interétatique. Au sein de l'OIT, une réflexion sur la pertinence et l'ordonnancement des normes a été engagée afin de garantir leur révision périodique et leur mise à jour permanente, au prix d'un éventuel retrait des instruments les plus obsolètes, ce qui est inédit en droit international. Une nouvelle politique des normes internationales du travail en a résulté.

Cette démarche s'inscrit en effet dans une évolution majeure de la pratique normative de l'OIT, intégrant la simplification (après une décantation des 47 conventions et des 16 instruments non contraignants intéressant les gens de mer), et la constitution d'une norme unique, globale, compréhensive et adaptée aux conditions actuelles d'exploitation des navires.

Le conseil d'administration de l'OIT a pris toute la mesure de cette aspiration à une modernisation du droit social des gens de mer et a déterminé en conséquence un programme de réunions tripartites (armateurs, gens de mer et gouvernements) en vue de la préparation d'une session maritime de la Conférence internationale du travail, qui s'est tenue en février 2006, au cours de laquelle une nouvelle convention maritime consolidée, regroupant l'ensemble des normes sociales maritimes a été adoptée.

Le secteur des activités maritimes a donc été l'initiateur de l'expérience de la démarche normative intégrée souhaitée par le directeur général de l'OIT et qui s'analyse comme l'articulation d'un triple questionnement :

Quelle est la pertinence de la norme ?

Permet-elle d'atteindre l'objectif de travail décent pour les salariés embarqués à bord des navires ?

Prend-elle en compte, au-delà de l'énonciation d'une règle de droit, les formes de sa mise à

jour, les conditions de son application et le contrôle opérationnel de son respect effectif ?

Un large processus de consultations, s'étendant sur plus de quatre ans et associant jusqu'à 110 pays, a permis l'élaboration de cette nouvelle convention 2006.

La convention a deux objectifs principaux : rendre le système de protection prévu dans les normes du travail actuelles plus proche des travailleurs concernés, d'une manière compatible avec l'expansion rapide du secteur mondialisé ; améliorer l'applicabilité du système de manière à ce que les armateurs et les gouvernements attachés au principe de l'établissement de conditions de travail décentes n'aient pas à supporter une charge injuste en matière de protection.

Lors du processus de négociation et de rédaction du texte, le choix a été fait de définir la structure du futur instrument maritime unique, avant d'en adopter le contenu détaillé, dans le but notamment de laisser les questions les plus conflictuelles se décanter en partie d'elles-mêmes, en partie grâce à la souplesse introduite dans l'architecture de la convention.

La structure du nouvel instrument

Une opinion du conseiller juridique du directeur général de l'OIT de façon connexe au texte de la convention adopté en février 2006, précise que « la structure de l'instrument maritime unique regroupe et hiérarchise en effet un ensemble de dispositions qui sont fermes dans l'énonciation des droits et souples dans leurs modalités d'application. »

La Convention du travail maritime se compose en effet de trois parties distinctes mais reliées entre elles qui mêlent les catégories classiques de convention et de recommandation : les articles, les règles et le code (lui-même composé de normes et de principes directeurs).

Les articles et les règles énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations fondamentales des membres ayant ratifié la convention. Ils ont un caractère obligatoire et ne peuvent être modifiés que par la Conférence générale sur le fondement de l'article 19 de la Constitution de l'OIT (article XIV de la convention) selon une procédure traditionnelle d'amendement explicite.

Le code indique comment les règles doivent être appliquées. Il se compose d'une partie A (normes obligatoires) et d'une partie B (principes directeurs non obligatoires).

Dans la mesure où le code contient des indications détaillées sur la manière dont les dispositions doivent être appliquées, les modifications qui lui seraient éventuellement apportées ne peuvent réduire la portée générale des articles et des réglementations.

Les dispositions des règles et du code sont regroupées sous les cinq titres suivants :

Titre 1 : Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires

Titre 2 : Conditions d'emploi

Titre 3 : Logement, loisirs, alimentation et service de table

Titre 4 : Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale

Titre 5 : Respect et mise en application des dispositions

Chaque titre contient des groupes de dispositions ayant trait à un principe ou à un droit particulier (ou à une mesure de mise en application pour le titre 5), avec une numérotation correspondante. Ainsi, le premier groupe du titre 1 comprend la règle 1.1, la norme A1.1 et le principe directeur B1.1 (concernant, en l'occurrence, l'âge minimal).

La structure de la convention du travail maritime consolidée cherche donc à atteindre trois buts : établir (dans les articles et les règles) un ensemble solide de principes et de droits ; laisser aux membres (grâce aux dispositions du code) une grande souplesse dans la manière dont ils mettent en œuvre ces principes et droits ; veiller (Titre 5) à ce que les principes et les droits soient correctement respectés et mis en œuvre.

Les membres ayant ratifié la convention ne sont pas liés par les principes directeurs

indiqués et, comme il est précisé dans le titre 5 à propos du contrôle par l'État du port, les inspections ne viseront que les prescriptions pertinentes (articles, règles et normes de la partie A). Toutefois, les membres sont tenus de dûment envisager de s'acquitter des obligations qui leur incombent au titre de la partie A du code de la manière indiquée dans la partie B.

Après avoir dûment étudié les principes directeurs correspondants, les membres peuvent décider de prendre des dispositions différentes pour peu qu'ils soient en mesure de démontrer que cette initiative particulière produit un effet équivalent dans la mise en œuvre de la norme internationale à celui qu'aurait garanti l'application de la partie B du code.

En revanche, s'ils suivent les principes directeurs de la partie B, les membres concernés, de même que les organes de l'OIT chargés de contrôler la mise en application des conventions internationales du travail, peuvent s'assurer sans plus ample examen qu'ils se sont acquittés de manière adéquate des obligations énoncées dans la partie A.

Premier secteur réellement mondialisé, le secteur de la navigation maritime regroupe plus du tiers des conventions internationales du travail. Il présente également encore l'intérêt d'une relative autonomie juridique à l'égard du droit communautaire, l'Union européenne n'étant pas partie aux instruments de l'OIT et se limitant en matière de droit du travail à s'inspirer de leurs dispositions dans des directives, dont la mise en œuvre coordonnée a cependant un fort impact sur l'entrée en vigueur des conventions internationales du travail, compte tenu du nombre des États membres de l'Union.

La Convention du travail maritime 2006 regroupe dans un seul et même texte la plus grande partie du contenu des instruments antérieurs de l'OIT. Les conclusions applicables aux conventions du travail maritime du groupe de travail du conseil d'administration sur la politique de révision des normes ont été pleinement prises en compte dans la détermination des instruments maritimes pertinents. Ceux-ci constituent le socle des normes sociales consignées dans la convention maritime consolidée, auxquelles s'ajoutent toutefois quelques instruments connexes plus détaillés. Les modifications apportées aux normes existantes ont à cet égard essentiellement consisté à actualiser des points de détail qui n'étaient pas controversés ou à supprimer les incohérences entre diverses conventions.

La complétude du nouvel instrument est donc assurée au mieux du possible.

Dans le préambule de la Convention du travail maritime 2006, qui ne lie pas les parties, mais demeure l'expression fidèle de leurs intentions, il ressort clairement que la nouvelle convention intègre en outre les principes fondamentaux énoncés, en particulier, dans les « conventions fondamentales » de l'OIT ainsi que dans le cadre juridique général de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982.

La Convention du travail maritime 2006 est donc un instrument unique et cohérent qui intègre toutes les normes à jour contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime mais aussi les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail, à caractère général.

Convention du travail maritime 2006

La Convention unique porte révision des instruments suivants de l'OIT :

- Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920
- Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufage), 1920
- Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920
- Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921
- Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1920
- Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926
- Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936
- Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936
- Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936
- Convention (n° 56) sur l'assurance maladie des gens de mer, 1936
- Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936
- Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936
- Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table, 1946
- Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946
- Convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946
- Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946
- Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946
- Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946
- Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946
- Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946
- Convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949
- Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949
- Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949
- Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958
- Convention (n° 133) sur le logement des équipages, 1970
- Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970
- Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976
- Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976
- Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minimales), 1976
- Convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987
- Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux, 1987
- Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987
- Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987
- Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996
- Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996
- Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996

Le rôle renouvelé des États dans la mise en œuvre de la Convention

Le rôle de l'État du pavillon

Il exerce sa juridiction et sa compétence de contrôle sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant son pavillon.

Dans le système actuel d'exécution des conventions internationales maritimes, l'État du pavillon a un rôle prééminent. Si l'on se réfère à la convention fondamentale de portée

générale qui est la Convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer, le rôle et les responsabilités de l'État du pavillon tels qu'énoncés à l'article 94 sont ainsi conçus : « *Tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon. [...]* »

L'État du pavillon assume donc toujours une responsabilité de premier rang dans l'exécution de la norme sociale internationale.

Celle-ci se traduit en particulier, et en application de l'article 22 de la Constitution de l'OIT, par la soumission de rapports sur l'application des conventions et recommandations par les États du pavillon, membres de l'OIT.

Chaque année, durant la Conférence internationale du travail, le compte-rendu de la commission d'experts chargée de l'étude de ces rapports, est publiquement examiné par une commission tripartite spéciale de la conférence.

Les violations les plus graves des droits fondamentaux des gens de mer peuvent, par ailleurs, faire l'objet d'une procédure de plainte auprès du comité des libertés syndicales de l'OIT, mettant directement en cause la responsabilité de l'État du pavillon.

Le rôle de l'État du port

La Convention du travail maritime 2006 fait explicitement référence au contrôle des normes sociales par l'État du port, ce qui est une novation de première importance.

Le rôle de l'État du port diffère naturellement selon la qualité des inspections effectuées par l'État du pavillon, mais il a un rôle déterminant dans la continuité du contrôle exercé sur le respect de la norme sociale internationale.

La convention consolidée permet à chaque membre d'assumer les responsabilités qui lui incombent, en ce qui concerne notamment la coopération internationale nécessaire pour assurer la mise en oeuvre et le respect des normes de la convention à bord de navires étrangers. Le lien avec les mémorandums d'entente pour le contrôle des navires par les États du port est donc explicitement prévu par l'instrument unique.

Les inspections conduites dans les ports seront effectuées par des « fonctionnaires autorisés » (qu'ils soient déjà affectés au contrôle des navires et rendus aptes à intervenir sur la norme sociale ou qu'ils soient spécifiquement investis d'une compétence d'inspection du travail maritime). Ces inspections seront conduites conformément aux dispositions du code de la convention consolidée, mais aussi des autres accords internationaux régissant les inspections menées sur le territoire du membre au titre du contrôle des navires par l'État du port.

Lorsqu'un État ayant ratifié la convention décide de ne pas accepter un amendement ultérieur et que des navires battant son pavillon entrent dans un port d'un membre qui, lui, est lié par l'amendement, cet État du port aura alors le droit d'appliquer la disposition pertinente sous sa forme amendée.

Cette formule, directement reprise de la Convention SOLAS de l'Organisation Maritime Internationale, constitue à l'évidence un moyen puissant d'harmonisation des conditions sociales d'exploitation des navires quel que soit leur pavillon, ainsi qu'une forte incitation à la ratification du futur instrument maritime unique.

Le rôle de l'État dont les gens de mer sont ressortissants ou sur le territoire duquel ils résident

Une autre grande innovation de la Convention du travail maritime 2006 est l'intégration des États fournisseurs de main-d'œuvre dans la chaîne de responsabilité du

transport maritime et l'encadrement des activités de recrutement et de placement des gens de mer.

La convention fixe les normes encadrant le fonctionnement des sociétés spécialisées assurant les services de recrutement et de placement des gens de mer. Elle devrait permettre de moraliser et d'encadrer le recours aux prestataires de main-d'œuvre maritime, afin de faire respecter un certain nombre de règles minimales : garanties de formation, de qualification, de rémunération, de solvabilité, de couverture sociale et de rapatriement des marins.

Les sociétés de placement constituent en effet un démembrement de la fonction armatoriale, contribuant ainsi à l'opacité de la chaîne du transport maritime et à la dilution des responsabilités, ce qui n'est pas sans incidences potentielles sur la sécurité des transports maritimes.

La convention a donc aussi pour objet de clarifier l'organisation du recrutement et du placement des gens de mer. Les sociétés de prestation de main-d'œuvre constituent en effet le point d'entrée dans un système international où les conditions sociales d'exploitation des navires seront mieux encadrées. La convention étend ainsi le partage de la responsabilité de son exécution comme du contrôle de son application aux États dont les gens de mer sont ressortissants, comme aux États dans lesquels ils résident pour ce qui concerne spécifiquement leur protection sociale.

Le continuum de contrôle

La norme maritime unique n'est laissée ni à l'initiative univoque des États, ni à l'un quelconque des acteurs du tripartisme pour l'appropriation du contrôle de son application. Il s'agit bien d'une norme commune, partagée par tous et contrôlée aussi bien par les mandants de l'OIT que par les différents États intéressés à l'expédition maritime (État du pavillon, État du port, État dont les gens de mer sont ressortissants, État de résidence du marin).

Le renforcement et les garanties associées à la faculté de plainte des gens de mer en mer comme en tout port d'escale, la responsabilité du capitaine et de l'armateur, le rôle des gouvernements et leur possible mise en cause dans le cadre des mécanismes de contrôle de l'OIT (comité de la liberté syndicale ; commission d'application des normes) instituent de fait un continuum de contrôle dans l'effectivité de la mise en œuvre de la Convention du travail maritime 2006.

L'élargissement des mécanismes de contrôle évoqué (rôles respectifs des États du pavillon, du port, de la nationalité du marin ou de sa résidence, en sus des mécanismes internes à l'OIT) n'est pas sans conséquences sur les conditions de la mise en œuvre en droit interne de la convention maritime consolidée.

Les dispositions à caractère obligatoire, consacrées à l'inspection et à la mise en application de cette Convention, prévoient en particulier que chaque Membre doit vérifier, par un système efficace et coordonné d'inspections périodiques et de surveillance, que les navires qui battent son pavillon respectent les prescriptions de la convention.

Les inspecteurs seront notamment autorisés :

- à monter à bord des navires battant le pavillon du membre (et des navires battant pavillon tiers dans le cadre du contrôle par l'État du port) ;
- à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les normes sont strictement respectées ;
- à exiger qu'il soit remédié aux défauts et, sous réserve de tout droit de recours devant l'autorité administrative ou l'autorité judiciaire, à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les dispositions nécessaires aient été prises lorsqu'ils ont des raisons de croire qu'un défaut de conformité constitue une violation grave des droits des gens de mer tels que

prévus par la convention ou représente un danger pour leur santé, leur sécurité ou leur sûreté.

Les inspecteurs auront naturellement la latitude de donner des avertissements et des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites lorsque le manquement constaté ne met en danger ni la sécurité, ni la santé, ni la sûreté des gens de mer concernés et lorsqu'il n'existe pas d'antécédents de violations analogues.

Le contrôle par l'État du port n'est pas obligatoire du fait même des dispositions de la Convention, mais il demeure loisible aux mémorandums d'entente ou aux organisations régionales d'intégration de rendre systématiques les inspections en matière sociale.

L'intérêt manifesté par les autorités maritimes à l'origine d'ententes administratives de ce type, comme par l'Union européenne, depuis l'origine de cette démarche d'intégration des normes, ne laisse aucun doute sur l'effectivité prochaine de cette perspective.

La norme intégrée oblige d'ores et déjà l'État du port qui, durant une inspection, constate certains types précis de défauts à immobiliser le navire jusqu'à ce que ces manquements soient corrigés.

Actuellement, en vertu de l'article 4 de la convention n° 147, l'État du port est en droit d'immobiliser un navire tant que les mesures nécessaires pour remédier aux conditions à bord, qui sont « manifestement dangereuses pour la sécurité ou la santé des gens de mer », n'ont pas été prises.

Les responsabilités respectivement dévolues aux États du pavillon et du port font ainsi clairement apparaître que la mise en œuvre en droit interne des dispositions de la convention maritime consolidée ne se limite pas à un dispositif juridique d'intégration. Elle suppose également la disponibilité et la compétence effectives des services de contrôle et d'inspection habilités à intervenir dans le domaine social.

L'État ayant ratifié la convention doit désigner (comme dans le cadre de la convention n° 178 sur l'inspection du travail des gens de mer) des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant pour assumer les responsabilités qui lui incombent.

Cette obligation peut éventuellement conduire les États ratifiant l'instrument maritime unique à déléguer cette compétence de contrôle à des sociétés de certification sociale, si leur droit interne ainsi que le statut généralement associé aux fonctions d'inspection le leur permet.

Lorsque des organismes reconnus ont été habilités à mener à bien des inspections, l'État membre doit exiger que les personnes affectées à cette activité disposent des qualifications requises à cet effet et donner aux intéressés l'autorité légale qui leur est nécessaire pour exercer leurs fonctions.

Les dispositions nécessaires doivent alors être prises par l'autorité nationale pour garantir que les inspecteurs ont la formation, les compétences, les attributions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires pour assumer leurs fonctions d'inspection et de conseil dans le respect, notamment, du principe de confidentialité des plaintes.

Il reste par ailleurs de la compétence des mémorandums d'entente et des autorités nationales de définir les directives harmonisées de contrôle et d'inspection, afin que les inspecteurs intervenant sur la norme sociale bénéficient de référentiels communs et observent des pratiques semblables, faisant la synthèse entre les logiques technique (le navire) et sociale (le marin).

En tout état de cause, chaque navire devra détenir un certificat de travail maritime émis sur la base d'une inspection ayant permis à l'État du pavillon de s'assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord étaient conformes aux normes de la convention telles que mises en application par la législation nationale (y compris par des dispositions équivalentes en substance). Ce certificat de travail maritime (et la déclaration de conformité qui lui est associée) ne constitue qu'une présomption que le navire est conforme

aux normes de la convention et n'obère en aucune manière le contrôle par les États du port.

Ces dispositions établissent donc une nouvelle articulation entre la fonction d'audit et de certification sociale d'une part, celle du contrôle et de l'inspection des conditions de travail et de vie à bord des navires, d'autre part.

Parmi les caractéristiques innovatrices de la nouvelle convention, au regard de la mise en application et du respect effectif des normes, figure donc la certification par l'État du pavillon ainsi que le système d'inspection dans les ports étrangers s'appliquant aux navires d'une jauge supérieure à 500 tonneaux affectés aux voyages internationaux ou aux voyages entre des ports étrangers. Ce système de certification peut également s'appliquer, à la demande de l'armateur, à d'autres navires. Le certificat et la déclaration fourniront un commencement de preuve du respect des prescriptions de la convention:

La clause du traitement pas plus favorable en matière sociale

Cette clause a pour effet que les navires battant le pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la convention ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon d'un État l'ayant ratifiée. Elle vise à empêcher la concurrence déloyale et contribuera à atteindre l'objectif d'une ratification quasi-universelle de la convention. Les navires battant pavillon d'un État n'ayant pas ratifié la Convention du travail maritime 2006 et faisant escale dans le port d'un État partie à la convention pourront en conséquence faire l'objet d'un contrôle en matière sociale des normes établies par le nouvel instrument maritime de l'OIT. Cette disposition, associée à l'adoption de la Convention du travail maritime 2006, comme instrument pertinent des mémorandums d'entente pour le contrôle des navires par les États du port, constitue une incitation puissante à la ratification de la convention et à sa reconnaissance à terme par la communauté maritime internationale comme un véritable code du travail maritime international.

La procédure d'amendement simplifiée

L'article XV introduit l'innovation la plus importante de la convention du travail maritime consolidée, à savoir l'amendement de certaines dispositions (le code) par une procédure d'acceptation tacite (procédure d'amendement simplifiée) plutôt que par ratification expresse.

Une approche analogue visant à accélérer la procédure d'amendement des parties techniques d'une convention a récemment été adoptée par la Conférence internationale du Travail pour la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003. La procédure d'amendement simplifiée est également semblable à celle prévue dans les conventions adoptées dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), par exemple la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), telle qu'amendée.

La convention consolidée respecte le principe qu'un membre ayant accepté le texte d'une convention par ratification ne saurait être lié, contre son gré, par les changements apportés à ce texte. Mais s'il ne manifeste pas son opposition explicite à être lié par la forme nouvelle de l'instrument, celle-ci lui est alors applicable. Ce dispositif permet d'envisager favorablement l'objectif d'une large ratification de la Convention maritime unique dans un premier temps, puis d'un renforcement périodique du standard social international qu'il constitue pour les gens de mer.

Les membres qui n'auront pas ratifié le texte initial et qui décideront de ratifier le texte amendé seront évidemment liés par ce dernier.

Un comité tripartite spécial est institué pour veiller, via notamment la procédure d'amendement simplifiée, à la mise à jour permanente du texte de la Convention du travail maritime 2006 et assurer son adaptation aux évolutions de l'industrie maritime. Ce comité confère, par sa composition tripartite, un rôle d'initiative aux partenaires sociaux de l'armement maritime dans l'évolution et le renforcement de la norme sociale maritime, en écho à l'initiative fondatrice de la présente convention, manifestée en 2001.

Conclusion

De l'accord de Genève intervenu en janvier 2001 entre les partenaires sociaux de l'armement maritime à l'adoption de la « Convention du travail maritime 2006 » par la 94^e Conférence internationale du travail en février 2006, un travail considérable a été accompli.

Le laps de temps imparti pour la consolidation des 68 instruments (spécifiquement maritimes ou énonçant des principes fondamentaux bénéficiant aux gens de mer) dont la future norme sociale internationale des gens de mer tire sa substance à des degrés divers, n'excède pas celui constaté pour l'adoption de l'un quelconque d'entre eux.

Cette démarche globale a en outre été l'occasion d'une refondation de la dynamique des normes internationales du travail, soucieuse de leur mise en œuvre effective et du contrôle de leur application selon des modalités renouvelées.

Dans cette perspective, l'adoption de la Convention du travail maritime 2006 aura des conséquences importantes sur les structures mêmes de l'OIT. Elle aura en outre valeur d'exemple pour l'extension à d'autres secteurs d'activités mondialisés, notamment en matière de transports et de communications, des mécanismes d'adoption de la norme, de sa mise à jour et de son contrôle qui leur sont transposables. Telle était bien l'intention initiale de cette démarche intégrée voulue pour et par le secteur maritime.

La conception de la Convention du travail maritime, 2006, préserve néanmoins l'autonomie du droit social international des gens de mer, qui est autant le fondement que l'expression de l'autonomie du droit social des marins constatée dans un assez grand nombre de pays, dont la France.

Quelle que soit l'importance des novations apportées par la convention maritime consolidée et la mobilisation des partenaires sociaux, les gouvernements, mêmes liés par des ententes administratives ou susceptibles de voir leurs navires et leurs marins inspectés par des autorités maritimes d'autres pays, conserveront leur latitude d'action à l'égard de l'adhésion aux conditions de travail des gens de mer édictées par le nouvel instrument. La Convention du travail maritime sera donc ce que les États en feront.

Chacun d'eux endossera plusieurs rôles : responsabilité du pavillon pour les navires de sa flotte contrôlés lors des escales dans d'autres pays ; responsabilité de l'État du port pour l'inspection des navires battant pavillon tiers ; responsabilité à l'égard de ses nationaux ou de ses résidents en matière sociale ; responsabilité d'État membre de l'OIT ratifiant une convention internationale du travail maritime dont le respect fait l'objet d'un examen tripartite.

La Convention du travail maritime présente donc de nombreux avantages liés aux innovations juridiques dont elle est l'occasion :

- une base unique qui remplacera plus de 65 instruments du travail maritime de l'OIT ;
- un ensemble cohérent de principes et de droits pour les gens de mer qui donnera aux États parties une plus grande discrétion quant à leur mise en œuvre détaillée ;
- une procédure d'amendement simplifiée permettant une mise à jour continue en fonction de l'évolution permanente de l'exploitation commerciale des navires et de la technologie ;

- un régime d'exécution strict, appuyé par un système de certification pour s'assurer de la conformité avec la convention, et son contrôle par l'État du port, qui pourra non seulement inspecter les navires (et les détenir si nécessaire) pour des déficiences liées à la sécurité ou à l'environnement (comme c'est le cas aujourd'hui) mais aussi pour des raisons d'ordre social.

Mais quels que soient ses différents avantages et ses innovations, en organisant les conditions de travail et la protection sociale des équipages, son plus grand mérite est de replacer l'homme au centre du débat comme acteur principal de l'activité et de la sécurité maritimes.

