



Rendre la mer humaine  
**Human Sea Programme**  
[www.humansea.univ-nantes.fr](http://www.humansea.univ-nantes.fr)



**Neptunus**, e.revue  
Centre de Droit Maritime et Océanique,  
Université de Nantes, vol. 21, 2015/2  
[www.cdmo.univ-nantes.fr](http://www.cdmo.univ-nantes.fr)

## **Convention du travail maritime OIT de 2006 : Déclaration de conformité et rapports nationaux**

**Patrick CHAUMETTE**

Centre de Droit Maritime et Océanique,  
Université de Nantes

Programme européen Human Sea, ERC-2013 Advanced Grant n° 340770, 7<sup>ème</sup> PCRD SP2-Ideas  
*The development of human activities at sea - What legal framework ? "For a new maritime Law"*

La Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations de l'OIT (CEACR) vient de publier son rapport 2015. Pour la première fois cette année, la CEACR a examiné un certain nombre de rapports émanant des Etats membres de l'OIT ayant ratifié la convention du travail maritime, convention marine marchande consolidée (CTM ou MLC) et a formulé des commentaires sur l'application de la MLC par ces Etats membres. Ces rapports concernent le Danemark, la Suisse, Antigua et Barbuda, le Togo, les Philippines, Singapour notamment. Il s'agit donc d'une diversité d'Etats, parfois Etats du pavillon, parfois Etats fournisseurs de main d'œuvre, parfois les deux et en sus Etats du port. La CEACR a formulé cette année une [observation générale](#), ainsi que des commentaires spécifiques par pays, qui peuvent être consultés dans la base de données de la MLC via les [profils par pays](#).

Cette convention a été ratifiée par 65 Etats et couvre plus de 80% de la flotte mondiale ; elle est entrée en vigueur le 20 août 2013 ; ; les Etats parties sont soumis à une procédure spécifique de rapport au BIT, qui va prendre de l'ampleur en 2016. 32 Etats étaient concernés en 2014 ; tous n'ont pas répondu, loin s'en faut.

La doctrine a travaillé jusqu'à présent sur l'adoption et le contenu de la convention du travail maritime, son caractère de convention consolidée, unique, non numéroté, sur sa flexibilité, en vue de ratifications nombreuses, son projet de code du travail maritime universel, sur son contenu, notamment sa structure, sur sa procédure d'amendement, sur ses lacunes en matière de rémunération, de grille salariale par exemple<sup>1</sup>. De même, les lois nationales d'incorporation, de transposition

---

<sup>1</sup> **Bibliographie sommaire - Ouvrages** : FOTINOPOULOU-BASURKO O. (2006), *Aspectos generales del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo*, Gobierno vasco, Departamento de Transportes y Obras publicas, Vitoria-Gasteiz. CHARBONNEAU A. (2009), *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, Aix-en-Provence, coll. Berthold GOLDMAN, 2009, pp. 177-191. LEFRANCOIS A. (2011), *L'usage de la certification - Nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, Aix-en-Provence, coll. Centre de Droit Maritime et des Transport, 2011. M. Mc CONNELL, D. DEVLIN & Cl. DOUMBIA-HENRY (2011), *"The Maritime Labour Convention"*, Martinus Nijhoff Publishers, 2011 - CHARBONNEAU A., dir. (2013), *La mise en oeuvre de la Convention du travail maritime de l'OIT : Espoirs et Défis*, Rev. de Droit Comparé du Travail et

pourrait-on dire, de la convention du travail maritime ratifiée au sein du droit social national sont suivies avec attention, car cette incorporation est aussi l'occasion de moderniser la législation nationale spécifique aux gens de mer<sup>2</sup>. Il s'agit maintenant de commencer à envisager sa mise en œuvre à la fois à travers la certification sociale des navires, la déclaration de conformité qui s'impose aux Etats du pavillon, mais aussi aux rapports nationaux transmis et à transmettre au Bureau International du Travail, en vue de leur examen par la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations de l'OIT (CEACR).

Dans la mise en œuvre de la convention du travail maritime de l'OIT de 2006, il existe deux perspectives problématiques. Il convient d'envisager, d'une part, les stratégies 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 » par la Fédération

---

de la Sécurité Sociale, COMPTRASEC, Bordeaux 2013/2 et English Electronic Edition 2013/3 <http://comptrasec.u-bordeaux.fr/revue-de-droit-compare-du-travail-et-de-la-securite-sociale>

**Articles** : DOUMBIA-HENRY C. (2004), « 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, p. 319 et s. MARIN M. & et CHARBONNEAU A. (2007), « La Convention du travail maritime : traitement à terre des plaintes déposées par les gens de mer », *Annuaire de Droit maritime et Océanique*, université de Nantes, t. XXV, pp. 173-208. MARIN M. et CHARBONNEAU A. (2007), « La Convention du travail maritime 2006 : vers une codification du droit du travail maritime international ? », *Droit Maritime Français* 2007, pp. 110-116. CHAUMETTE P. (2007), « La Convention du travail maritime, OIT, 2006 », *Neptunus, revue électronique*, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 13, 2007/1, <http://www.cdmo.univ-nantes.fr/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo> CHARBONNEAU A. & CHAUMETTE P. (2010), "The ILO Maritime Labour Convention 2006 (MLC, 2006): An example of innovative normative consolidation in a globalized sector", *European Labour Law Journal*, Intersentia, Vol. 1, n° 3, 2010, pp. 332-345. CHARBONNEAU A., PROUTIERE-MAULION Gw. et CHAUMETTE P. (2010), «Les Conventions OIT sur le travail maritime de 2006 et 188 sur le travail à la pêche de 2007 », Scritti in onore di Francesco BERLINGIERI, n° sp. *Il Diritto Marittimo*, Genova, 2010, pp. 337-360. RIDDERVOLD M. (2009), « Making a common foreign policy EU coordination in the ILO », *RECON Online Working Paper* 2009/18 December 2009, Reconstituting Democracy in Europe, ISSN 1504-6907, URL: [www.reconproject.eu/projectweb/portalproject/RECONWorkingPapers.html](http://www.reconproject.eu/projectweb/portalproject/RECONWorkingPapers.html) JOHNSON A. (2009), « EU-ILO Relations : Between Regional and Global Governance » in J. ORBIE and L. TORTELL (eds), *The European Union and the Social Dimension of Globalization : How the EU influences the World ?*, New York, Routledge. KISSACK R. (2009), « Writing a New normative Standard ? EU Member States and ILO Conventions », in J. ORBIE and L. TORTELL (eds), *The European Union and the Social Dimension of Globalization: How the EU influences the World ?*, New York, Routledge. NOVITZ T. (2009), « In Search of a Coherent Social Policy : EU Import and Export of ILO Labour Standards », in J. ORBIE and L. TORTELL (eds), *The European Union and the Social Dimension of Globalization : How the EU influences the World ?*, New York, Routledge. CHRISTODOULOU-VAROTSI I. (2012), "Critical Review of the Consolidated Maritime Labour Convention (2006) of the International Labour Organization: Limitations and Perspectives", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 43, n° 4, October, 2012, pp. 467-489. MANDIN Fr. (2014) « Le statut du capitaine et la convention du travail maritime », *AFCAN Informations*, n° 103, octobre 2014, pp. 6-13.

[http://www.afcan.org/dossiers\\_juridiques/mlc2006%20\\_statut%20\\_cne.html](http://www.afcan.org/dossiers_juridiques/mlc2006%20_statut%20_cne.html)

<sup>2</sup> CHAUMETTE P. (2013), « La ratification et la transposition de la Convention OIT du travail maritime (MLC 2006). Loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable, Titre II Chap. III », *Droit social* 2013, n° 11, pp. 915-924.

**CONVENIO SOBRE DERECHO MARÍTIMO** CHAUMETTE P. : La ratificación y la transposición del Convenio OIT de trabajo marítimo. Ley n° 2013-619 de 16 de julio de 2013, por la que se aprueban diversas disposiciones de adaptación al derecho de la Unión Europea en el marco de un desarrollo sostenible, Título II, Capítulo III. RGDTS 36 (2014) pp. 143-162 - CHARBONNEAU A. : El convenio de trabajo marítimo, 2006, de la OIT: de la promoción a la aplicación. RGDTS 36 (2014) 163-179 - FOTINOPOULOU BASURKO O. : El convenio de trabajo marítimo, 2006, de la OIT: una jornada de debate. - CARRIL VÁZQUEZ X.M. : La seguridad social de la gente de mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006. *REVISTA GENERAL DE DERECHO DEL TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL*, SUMARIO N° 3, ENERO, 2014, ORDEN CRONOLÓGICO: Mayo-Agosto, 2013 - CHAUMETTE P. (2014), « El Convenio de Trabajo Marítimo – OIT 2006 », *Colloque organisé par l'Université du Pays Basque 8 novembre 2013, Bilbao, Droit maritime Français*, n° 754, 2014, pp. 60-69.

Internationale des ouvriers des Transports (ITF), tel le Libéria, notamment<sup>3</sup>. 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 concerne 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 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<sup>4</sup>.

L'objet de la convention du travail maritime n'est pas seulement la consolidation des conventions internationales de l'OIT, la mise à jour des législations. Elle a aussi pour perspective d'agir directement sur les pratiques – ce que les ergonomes appellent habituellement le passage du travail réglé au travail réel. De ce point de vue, un instrument très intéressant a été adopté en 2009 par l'OIT. Il s'agit du nouveau formulaire de rapport qui concerne la convention du travail maritime de 2006. Cette convention compte plus d'une centaine de pages. Les États qui ont l'obligation constitutionnelle d'établir un rapport de manière cyclique sur la mise en œuvre des conventions ratifiées ne se conforment qu'insuffisamment à cette obligation. Le nouveau formulaire de rapport, tout à fait original, cherche à répondre à ce problème pour inciter les nouveaux États maritimes, qui ne disposent pas forcément d'une administration dédiée, à rendre compte de la manière dont ils mettent en œuvre cette Convention. Il est conçu pour être rempli en ligne. Il pose des questions très directes, appelant parfois des réponses par oui ou par non, et des questions très précises sur des problèmes relevant des pratiques, du terrain. Il se focalise sur certains aspects, par exemple, concernant les soins médicaux, il insiste sur le principe de gratuité d'accès aux soins médicaux. Il cherche à collecter des informations sur la manière concrète dont le travail réel est impacté par la convention<sup>5</sup>.

La certification sociale des navires donne lieu à la délivrance par l'État du pavillon d'une Déclaration de conformité à la Convention du travail maritime, document administratif portant sur 14 points et devant être détenu à bord. Il s'agit toutefois d'un document qui ne couvre pas l'ensemble de la convention du travail maritime, objet du rapport national au BIT. En pratique la Commission d'experts (CEACR) constate des insuffisances : la partie II approuvée de la DCTM (document qui vise à identifier les mesures prises par les armateurs pour mettre en œuvre les prescriptions nationales) ne contient souvent que des renvois à d'autres documents. A moins que tous ces documents référencés ne soient disponibles à bord des navires et que toutes les personnes concernées ne puissent les consulter facilement, il sera difficile pour les inspecteurs de l'État du port ou les gens de mer de comprendre quelles sont les prescriptions nationales sur ces questions. Dans ces cas, la partie I de la DCTM ne semble pas réaliser le but dans lequel, comme la partie II, elle est exigée en vertu de la MLC, 2006, qui est d'aider toutes les personnes concernées, telles que les inspecteurs de l'État du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'État du port et les gens de mer, à s'assurer que les prescriptions nationales sur les 14 domaines figurant dans la liste sont dûment mises en œuvre à bord du navire. Il y a là un éclairage essentiel sur le contenu, les fonctions d'information, sur la complétude de la DCTM. Le rapport au BIT ne peut se limiter aux 14 points ; il doit couvrir l'ensemble des dispositions de la convention.

---

<sup>3</sup> LILLIE N., *A Global Union for Global Workers. Collective Bargaining and Regulatory Politics in Maritime Shipping*, New York, Routledge, 2006.

<sup>4</sup> CHARBONNEAU A., dir. (2013), *La mise en oeuvre de la Convention du travail maritime de l'OIT : Espoirs et Défis*, Rev. de Droit Comparé du Travail et de la Sécurité Sociale, COMPTRASEC, Bordeaux 2013/2 et English Electronic Edition 2013/3 <http://comptrasec.u-bordeaux.fr/revue-de-droit-compare-du-travail-et-de-la-securite-sociale>

<sup>5</sup> CHARBONNEAU A., « L'aspect doctrinal. La Convention du travail maritime en mouvement, Actes de la conférence de l'AFOIT du 27 octobre 2011, Nantes, 2012. <hal-01111326>.

*Le tripartisme* de l'OIT se retrouve à l'échelon national, ce qui n'est pas simple, car certains Etats du pavillon n'ont guère d'administration maritime, d'autres Etats du pavillon n'ont pas de représentants des armateurs, d'autres Etats fournisseurs de main d'œuvre n'ont pas d'organisations syndicales représentatives des gens de mer, tout au plus des organisations syndicales interprofessionnelles. Le Conseil d'administration du BIT a créé en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006, la Commission tripartite spéciale, qui s'est réunie pour la première fois en avril 2014. La Commission tripartite spéciale, conformément à la convention, a adopté des dispositions transitoires aux fins de la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, comme le prévoit l'article VII de la MLC, 2006, lorsqu'il n'y a pas d'organisations représentatives dans un Etat Membre.

*Quant au champ d'application de la convention*, plusieurs gouvernements, après consultation des organisations représentatives concernées, ont suivi, conformément à l'article II, les définitions de la convention et ont pris en compte les orientations et les critères établis dans la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels, que la Conférence internationale du Travail a adoptée à sa 94e session (février 2006). Toutefois, il existe des difficultés quant à la notion de dispositions «équivalentes dans l'ensemble». La commission note que la MLC, 2006, ne permet pas l'application partielle de la législation nationale qui met en œuvre ses dispositions si les travailleurs concernés sont des gens de mer couverts par la convention. Il n'est possible d'exclure des travailleurs du champ d'application de la convention que dans les cas suivants: a) ils ne relèvent manifestement pas de la définition de «marin»; b) le navire à bord duquel ils travaillent n'est manifestement pas un «navire» couvert par la convention; c) il peut y avoir un doute quant aux points a) ou b) et il a été établi, conformément à la convention, que les catégories de travailleurs concernées ne sont pas des gens de mer ou ne travaillent pas à bord de navires couverts par la convention; ou d) les dispositions de la législation qui ne s'appliquent pas à ces travailleurs portent sur des questions qui ne sont pas couvertes par la MLC, 2006. La commission note que ces dérogations ne sont possibles que dans une certaine mesure et seulement lorsque la MLC, 2006, les permet expressément. La demande directe du CEACR à Antigua et Barbuda porte notamment sur l'exclusion d'élèves officiers, allemands semble-t-il, de la catégorie des gens de mer. Singapour semble avoir exclu des gens de mer les personnes embarqué pour moins de 45 jours et même moins de 4 mois sur une année, quand le travail accompli à bord ne fait pas partie de la routine du navire ; ces exclusions posent problème.

*Les agences de recrutement et de placement des gens de mer* ne sont pas nécessairement établis dans les Etats du pavillon, les Etats fournisseurs de mains d'œuvre, les Etats du port. Les Etats ayant ratifié la convention n'ont pas mis en œuvre les dispositions de la règle 1.4, article V § 5 et du code : *système normalisé de licence ou d'agrément*. Les armateurs et les inspecteurs de l'Etat du pavillon d'autres Membres ayant ratifié la convention dépendent de tous les Membres ayant ratifié la convention pour mettre effectivement en œuvre ces prescriptions. Un certain nombre de pays sont tributaires de la certification des services de recrutement et de placement et, dans certains cas, semblent mettre sur le même pied la ratification de la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, et la ratification et la mise en œuvre de la MLC, 2006. La commission rappelle que la MLC, 2006, ne contient pas exactement les mêmes dispositions que la convention n° 179, en particulier en ce qui concerne les prescriptions du paragraphe 5 b et c) vi) de la norme A1.4 de la MLC, 2006.

*Au sujet du contrat d'engagement maritime*, la commission souligne l'importance du lien juridique fondamental que la MLC, 2006, établit à l'article II entre le marin et la personne définie comme «armateur». En vertu du paragraphe 1 de la norme A2.1, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé par le marin et l'armateur ou son représentant (que l'armateur soit considéré ou non comme étant l'employeur du marin).

*En ce qui concerne la sécurité sociale*, la commission rappelle que la norme A4.5 § 2 et 3 oblige tout Membre à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer au moins trois des neuf branches de la protection de sécurité sociale pour tous les gens de mer qui résident habituellement sur son territoire. La commission note que, au moment de la ratification, conformément à la norme A4.5 § 2 et 10, chaque Membre a spécifié les branches de sécurité sociale qui sont assurées aux gens de mer *résidant habituellement sur son territoire*. Cette obligation peut être satisfaite de diverses

façons, comme l'indiquent la norme A4.5 § 3 et 7, et l'attribution des responsabilités peut aussi être l'objet d'accords bilatéraux ou multilatéraux conclus dans le cadre d'une organisation régionale d'intégration économique, comme le prévoit le paragraphe 4. La commission a noté que des accords régionaux ont été conclus entre des Membres et que, dans certains cas, des Membres ont passé des accords bilatéraux avec d'autres pays. Toutefois, ces mécanismes et dispositifs ne semblent pas être répandus et les informations sur cette question importante ne sont pas claires.

La commission souhaite aussi souligner que, même si l'obligation principale incombe au Membre *sur le territoire duquel le marin réside habituellement*, en vertu de la norme A4.5 § 6, les Membres doivent examiner les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les neuf branches de sécurité sociale, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales.

La convention OIT 188 sur la pêche maritime retient le même lien d'affiliation : Sécurité sociale Article 34 : « *Tout Membre veille à ce que les pêcheurs résidant habituellement sur son territoire et, dans la mesure prévue par la législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient de la sécurité sociale à des conditions non moins favorables que celles qui s'appliquent aux autres travailleurs, y compris les personnes salariées ou indépendantes, résidant habituellement sur son territoire.* »

Les règlements européens de coordination 1408/71 et 883/2004/UE détermine l'affiliation des gens de mer, en principe par l'immatriculation du navire : législation de l'Etat du pavillon (art. L. 5563-1 C. Transports, art. 7 de la loi espagnole LGSS)<sup>6</sup>. La Cour de Justice de l'Union européenne vient d'ouvrir une voie nouvelle, concernant les marins européens expatriés sous pavillon tiers, sur la flotte "contrôlée"<sup>7</sup> : S'il existe un rattachement suffisamment étroit avec le territoire de l'UE, le règlement de coordination peut s'appliquer 1408/71 ou 883/2004, prenant en compte le siège social de l'entreprise et la résidence familiale du marin.

« *Un travailleur salarié, ressortissant d'un État membre où il réside, et où ses revenus sont soumis à l'impôt, qui travaille sur un navire poseur de canalisations battant pavillon d'un État tiers et naviguant dans différents endroits du monde, notamment à hauteur de la partie du plateau continental adjacente à certains États membres, précédemment employé par une entreprise établie dans son État membre de résidence, désormais employé par une entreprise établie en Suisse, tout en continuant à résider dans le même État membre et à naviguer sur le même navire, relève du champ d'application personnel du règlement n° 1408/71* » (point 45).

Le rapport direct de la CEACR au Danemark, aux Philippines et à la Suisse demande à leur gouvernement de justifier en 2016 comment sont couverts tous les gens de mer résidant soit au Danemark, soit aux Philippines, soit en Suisse et de communiquer les accords bilatéraux conclus. Notre collègue Xosé Manuel CARRIL VASQUEZ a très bien montré comment des marins espagnols, embarqués sous pavillon norvégien, mais ne résidant pas en Norvège, n'avaient droit à aucune protection sociale avant 1994, mais aussi comment la Norvège n'a nullement complété son critère de la résidence par une affiliation en fonction du pavillon du navire, à partir de l'entrée en vigueur de l'accord de Porto, créant l'Espace Économique Européen<sup>8</sup>. S'ouvre ainsi pour les Etats membres de l'Union européenne et de l'EEE une réflexion sur l'articulation des rattachements des conventions de l'OIT et du règlement européen. Les conventions de l'OIT permettent des adaptations, d'autres

---

<sup>6</sup> CJUE, 8<sup>e</sup> ch., 7 juin 2012, C-106/11, Bakker c/ Minister Van Financiën, DMF 2013, n° 739, pp. 700-710, n. P. CHAUMETTE, « Affiliation sociale d'un marin en droit européen ».

<sup>7</sup> CJUE, 5<sup>e</sup>me ch., 19 mars 2015, aff. C-266/13, Kik, "De l'affiliation sociale des gens de mer en droit européen : extension vers les marins ressortissants européens, expatriés sous pavillon tiers ?" à paraître au DMF. FOTINOPOULOU-BASURKO O., "Es necesario reformular el art. 7 de la LGSS ante la decadencia del criterio de la ley del pabellón como criterio de conexión de los sistemas de seguridad social de la gente de mar?" Revista española de seguridad social, Madrid, 2015, à paraître.

<sup>8</sup> X. M. CARRIL VASQUEZ, *Una Cuestión de Derechos Humanos: La Protección de Seguridad Social de Nuestros Trabajadores del Mar Emigrantes en Noruega*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015.

rattachements par accords bilatéraux ou multilatéraux. Mais il faut aussi songer aux registres internationaux ou d'outre-mer, créés à partir de 1986, afin que les marins ressortissants d'Etats tiers, y résidant surtout, ne relèvent pas des régimes de sécurité sociale des Etats du pavillon. Le 28 avril 2005, le Conseil constitutionnel français a considéré que le marin avait le centre principal de ses intérêts à son lieu de résidence, retenant même ce critère pour le montant minimal de sa rémunération.

La loi du 3 mai 2005 a créé le registre international français des navires (RIF), en distinguant les marins qui résident en France et ceux qui résident hors de France. Il faut compléter cette distinction par la prise en compte du principe d'égalité de traitement des ressortissants européens et des ressortissants des Etats parties à l'accord sur l'Espace Economique Européen, ce que fait le législateur en matière de protection sociale. Le code des Transports, depuis 2010, distingue ainsi les gens de mer ressortissants d'un Etat membre de l'UE ou d'un Etat partie à l'accord sur l'EEE ; l'article L. 5631-2 prend également en compte les conventions bilatérales de sécurité sociale signées par la France ; il se réfère au Règlement européen de coordination, c'est-à-dire retient en principe l'affiliation au régime de sécurité sociale de l'Etat du pavillon, l'ENIM. Les gens de mer « résidant hors de France » sont assurés contre certains risques, définis à l'article L. 5631-4 du même code des transports. Le régime de protection sociale est renvoyé à la loi d'autonomie contractuelle, avec un minimum fixé par la loi de l'Etat du pavillon, dans ce même article L. 5631-3, dans le respect des normes minimales des conventions de l'OIT ratifiées par la France, la convention du travail maritime de 2006 et la convention de 188 sur la pêche maritime de 2007.

Si nos dispositions législatives sont convenables vis-vis du minimum de protection sociale, internationalement reconnu, elles ne le sont pas quant aux rattachements juridiques, en l'absence de toute référence à l'Etat de résidence du marin et de référence aux marins résidant en France, embarqués sous pavillon étranger. A suivre donc.

*Code des Transports LIVRE VI Registre International Français TITRE III : PROTECTION SOCIALE*

Article L. 5631-2 Modifié par [LOI n°2013-619 du 16 juillet 2013 - art. 28](#)

Les gens de mer ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou d'un Etat lié à la France par une convention bilatérale de sécurité sociale bénéficient d'une couverture sociale dans les conditions prévues par les règlements européens portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale ou par la convention bilatérale qui leur sont applicables.

Article L. 5631-3 Modifié par [LOI n°2013-619 du 16 juillet 2013 - art. 28](#)

Les gens de mer résidant hors de France et ne relevant pas des dispositions des [articles L. 5631-1 et L. 5631-2](#) sont assurés contre les risques mentionnés à [l'article L. 5631-4](#).

Leur régime de protection sociale est soumis à la loi choisie par les parties. Des conventions ou accords collectifs applicables aux non-résidents peuvent prévoir des dispositions plus favorables.

La protection sociale ne peut être moins favorable que celle résultant des conventions de l'Organisation internationale du travail applicables aux gens de mer et ratifiées par la France.

L'employeur contribue à son financement à hauteur de 50 % au moins de son coût.

## **Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations de l'OIT (CEACR) Observation Générale - adoptée 2014, publiée 104ème session CIT (2015)**

*Convention du travail maritime, 2006: Observations découlant de l'examen des premiers rapports*

Dans son rapport de 2012, la commission a formulé une observation générale sur les préparatifs en vue de l'entrée en vigueur de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006). Dans cette observation, elle a souligné un certain nombre de caractéristiques innovantes de la convention, en particulier le système prévu pour assurer le respect et l'application des dispositions de la convention, qui prévoit notamment la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de navires. Au mois de novembre 2014, la MLC, 2006 – qui est entrée en vigueur le 20 août 2013 pour 30 Etats Membres –, avait été ratifiée par 65 Membres. Cette année, le premier rapport national sur l'application de la convention a été demandé à 32 Membres pour que la commission l'examine. La commission a pu examiner la plupart des rapports qui ont été reçus et, comme à son habitude pour les premiers rapports sur l'application de conventions, elle a formulé des commentaires spécifiques sous la forme de demandes directes ([Note 1](#)) adressées aux gouvernements concernés.

La commission a pris note avec intérêt du rapport publié récemment par le secrétariat chargé du suivi d'un mémorandum d'entente régional sur le contrôle par l'Etat du port, qui porte sur le nombre d'inspections de navires effectuées par les inspecteurs de l'Etat du port sur le respect des dispositions de la MLC, 2006. Ce rapport faisait état de déficiences qui avaient été identifiées à bord, ainsi que d'un nombre considérable d'immobilisations de navires pour des motifs relevant de la MLC, 2006, au cours de la première année qui a suivi l'entrée en vigueur de la convention. La commission note que ce système de contrôle à bord des navires, qui comprend à la fois les inspections de l'Etat du pavillon et les inspections des navires étrangers entrant dans les ports des Etats ayant ratifié la MLC, 2006, est important et, d'une manière concrète, contribue constamment à l'examen cyclique à l'échelle nationale de l'application des conventions, dans le cadre du système de contrôle de l'OIT. La convention est relativement nouvelle, et le système qu'elle établit en est encore au stade de la mise en œuvre, mais cette information, ainsi que celles fournies par les gouvernements dans leurs rapports et par les observations des organisations d'armateurs et de gens de mer, indique que le degré d'application dans la pratique est élevé, qu'il va bien au-delà de l'adoption d'instruments législatifs dans de nombreux cas et que les acteurs du secteur maritime sont très déterminés. Cette mise en œuvre montre aussi que les questions relatives à la cohérence de l'application dans cette industrie, qui est la plus ancienne et l'une des plus internationales, préoccupent beaucoup les gouvernements ainsi que les armateurs et les gens de mer.

Etant donné le nombre de premiers rapports nationaux qui seront demandés ces prochaines années et la nécessité de fournir des orientations et de parvenir à une interprétation commune des prescriptions de la MLC, 2006, la commission a décidé de formuler une observation générale sur plusieurs questions qu'elle a relevées lors de son examen de ces premiers rapports en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'OIT.

### *Mise en œuvre et consultation nationale tripartite*

La commission note que des observations ont été reçues de plusieurs organisations de travailleurs (gens de mer); la plupart a indiqué que le niveau de consultation et de dialogue social, au cours de la mise en œuvre nationale de la convention, a été bon, et même élevé. Néanmoins, comme il ressort des demandes directes, des préoccupations ont été exprimées dans quelques cas au travers des observations formulées par les organisations représentatives des travailleurs. En outre, plusieurs Membres ont mentionné des difficultés dues au fait que les organisations représentatives qui doivent être consultées afin de faciliter l'application de la convention à l'échelle nationale n'ont pas encore été établies. La commission rappelle que le Conseil d'administration a créé en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006, la Commission tripartite spéciale, qui s'est réunie pour la première fois en avril 2014. La Commission tripartite spéciale, conformément à la convention, a adopté des dispositions transitoires aux fins de la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, comme le prévoit l'article VII de la MLC, 2006, lorsqu'il n'y a pas d'organisations représentatives dans un Etat Membre.

### *Rapports nationaux et mesures de mise en œuvre. La fonction et l'importance de la Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM), parties I et II*

La commission rappelle que la structure innovante de la MLC, 2006, et son volume ont amené le Conseil d'administration à adopter un nouveau formulaire pour la présentation des rapports nationaux, qui facilitera

également la soumission de rapports sous forme électronique et l'utilisation des documents nationaux préparés en vue de leur utilisation à bord des navires. La commission note que plusieurs gouvernements ont fourni dans leur rapport des informations détaillées, ainsi qu'une documentation abondante et/ou des liens Internet pour consulter des documents et des sites Internet ayant trait à l'application de la convention. D'autres, néanmoins, considérant qu'elles permettaient de fournir assez de renseignements sur les 14 domaines couverts par la Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM), ont préféré utiliser les parties I et II de la DCTM. Dans ce contexte, au-delà de la question de savoir si ces informations suffisent pour le rapport national, la commission a noté que les parties I et II de la DCTM, dans certains cas, posent des difficultés. La commission a constaté en particulier que, souvent, la partie I de la DCTM nationale ne contient qu'une liste de titres d'instruments législatifs nationaux ou de mesures d'application ou des références à ces instruments et mesures, parfois des références incorrectes, avec très peu ou pas d'informations. La commission rappelle que le paragraphe 10 a) de la norme A5.1.3 dispose que la partie I de la DCTM établie par l'autorité compétente indiquera non seulement «les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la présente convention en renvoyant aux dispositions applicables de la législation nationale», mais donnera aussi, «dans la mesure nécessaire, des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales». La commission rappelle également que le paragraphe 1 du principe directeur B5.1.3 fournit des orientations sur l'énoncé des prescriptions nationales et recommande ce qui suit: «Lorsque la législation nationale reprend précisément les prescriptions énoncées dans la présente convention, il suffira d'y faire référence.» Toutefois, dans de nombreux cas, les références ne fournissent pas suffisamment d'informations sur les prescriptions nationales lorsqu'elles portent sur des questions pour lesquelles la MLC, 2006, prévoit qu'il peut y avoir des différences entre les pratiques nationales. De même, la commission note que beaucoup des exemples d'une partie II approuvée de la DCTM (document qui vise à identifier les mesures prises par les armateurs pour mettre en œuvre les prescriptions nationales) ne contiennent souvent que des renvois à d'autres documents. A moins que tous ces documents référencés ne soient disponibles à bord des navires et que toutes les personnes concernées ne puissent les consulter facilement, il sera difficile pour les inspecteurs de l'Etat du port ou les gens de mer de comprendre quelles sont les prescriptions nationales sur ces questions. Dans ces cas, la partie I de la DCTM ne semble pas réaliser le but dans lequel, comme la partie II, elle est exigée en vertu de la MLC, 2006, qui est d'aider toutes les personnes concernées, telles que les inspecteurs de l'Etat du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et les gens de mer, à s'assurer que les prescriptions nationales sur les 14 domaines figurant dans la liste sont dûment mises en œuvre à bord du navire.

La commission rappelle également à cet égard que la DCTM ne couvre pas tous domaines de la MLC, 2006, qui doivent également être mis en œuvre par les Membres.

#### *Article II. Définition et champ d'application*

La commission observe, en ce qui concerne le champ d'application aux gens de mer de la MLC, 2006, comme le prévoit l'article II, que des gouvernements ont indiqué que, lorsqu'ils prennent une décision après avoir consulté les organisations représentatives concernées, ils suivent les définitions de la convention et prennent en compte les orientations et les critères établis dans la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels, que la Conférence internationale du Travail a adoptée à sa 94<sup>e</sup> session (février 2006). Toutefois, la commission a observé certaines difficultés dans l'application des dispositions ayant trait à la souplesse prévue aux paragraphes 3, 5 et 6 de l'article II. La commission note à cet égard que la notion de dispositions «équivalentes dans l'ensemble», telle que prévue aux paragraphes 3 et 4 de l'article VI, et discutée en détail ci-dessous, n'est pas applicable dans les cas où il est difficile de savoir si la convention s'applique à une catégorie de personnes ou de navires.

La commission note que la MLC, 2006, ne permet pas l'application partielle de la législation nationale qui met en œuvre ses dispositions si les travailleurs concernés sont des gens de mer couverts par la convention. Il n'est possible d'exclure des travailleurs du champ d'application de la convention que dans les cas suivants: a) ils ne relèvent manifestement pas de la définition de «marin»; b) le navire à bord duquel ils travaillent n'est manifestement pas un «navire» couvert par la convention; c) il peut y avoir un doute quant aux points a) ou b) et il a été établi, conformément à la convention, que les catégories de travailleurs concernées ne sont pas des gens de mer ou ne travaillent pas à bord de navires couverts par la convention; ou d) les dispositions de la législation qui ne s'appliquent pas à ces travailleurs portent sur des questions qui ne sont pas couvertes par la MLC, 2006.

En ce qui concerne les normes applicables aux gens de mer travaillant à bord de navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux, le paragraphe 6 de l'article II permet davantage de souplesse pour l'application à ces navires de «certains éléments particuliers du code». La

souplesse prévue au paragraphe 6 ne peut être exercée que par l'autorité compétente, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, dans les cas où elle estime qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment présent d'appliquer les éléments des dispositions concernées du code et où la question visée par des dispositions du code pertinent est régie différemment par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures. La commission souligne que le paragraphe 6 de l'article II ne prévoit pas l'exclusion d'un navire ou d'une catégorie de navires de la protection fournie par la convention et, même si une décision a été prise, elle ne peut s'appliquer qu'à des éléments particuliers du code (les normes et les principes directeurs). Les dispositions des règles doivent être appliquées.

La commission a également relevé plusieurs cas dans lesquels la législation nationale applicable donne à l'autorité compétente la faculté de décider, dans certaines circonstances, des dérogations d'ordre général aux prescriptions nationales qui permettent de mettre en œuvre la MLC, 2006. La commission note néanmoins que ces dérogations ne sont possibles que dans une certaine mesure et seulement lorsque la MLC, 2006, les permet expressément.

*Article III. Droits et principes fondamentaux. Article VI. Règles et parties A et B du code*<sup>9</sup>

En ce qui concerne l'application de l'article III et de l'article VI, dans le cadre de la MLC, 2006, l'approche de la commission est que, lorsqu'elle examine les rapports de gouvernements sur l'application de la MLC, 2006, elle ne peut pas se faire utilement une opinion sur des questions générales, notamment celle de savoir si le Membre s'est dûment assuré que sa législation respecte les droits fondamentaux mentionnés à l'article III ou si, au moment d'adopter la législation qui met en œuvre la MLC, 2006, le Membre a dûment pris en compte les dispositions de la partie B du code. Au lieu de cela, l'examen de la commission, par principe, portera sur les dispositions concrètes des titres 1 à 5 de la convention, sur les prescriptions nationales mettant en œuvre ces dispositions dont il ressort qu'elles n'ont peut-être pas suffisamment tenu compte d'un droit fondamental mentionné à l'article III, et sur les pratiques concernant l'application de certaines prescriptions des titres 1 à 5 qui pourraient indiquer que la législation nationale n'a pas suffisamment pris en considération un droit fondamental mentionné aussi à l'article III. De même, en ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article VI, la commission focalisera son examen sur les dispositions nationales d'application qui portent sur des prescriptions concrètes pour lesquelles il ne semble pas avoir été tenu dûment compte de la partie B du code. De plus, la commission rappelle que la notion d'équivalence dans l'ensemble n'est pas une question de liberté d'appréciation en matière administrative, mais une question dont le Membre doit décider après avoir vérifié que, comme le prévoient les paragraphes 3 et 4 de l'article VI, il n'est pas en mesure de mettre en œuvre les droits et principes de la manière indiquée dans la partie A du code de la MLC, 2006. Dans ce cas, sauf disposition contraire expresse dans la convention, les Membres peuvent appliquer les prescriptions de la partie A du code par la voie de dispositions législatives ou autres s'ils ont vérifié que ces dispositions législatives ou autres «favorisent la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code» et «donnent effet à la disposition ou aux dispositions concernées de la partie A du code». Les Membres ont principalement une obligation de «vérification», ce qui n'implique pas pour autant une autonomie totale. En effet, c'est aux autorités chargées de superviser la mise en œuvre à l'échelle nationale et internationale qu'il incombe de s'assurer non seulement que la procédure nécessaire de «vérification» a été effectuée, mais aussi qu'elle l'a été de bonne foi, et qu'elle a permis de vérifier que l'objectif d'application des principes et droits établis dans les règles est convenablement réalisé d'une autre manière que celle indiquée dans la partie A du code. C'est dans ce contexte que les Membres ayant ratifié la convention devraient évaluer leurs dispositions nationales du point de vue de l'équivalence dans l'ensemble, identifier l'objectif et le but général de la disposition concernée (conformément au paragraphe 4 a) de l'article VI) et déterminer si la disposition nationale proposée peut, de bonne foi, donner effet à la partie A de la disposition du code (comme prévu au paragraphe 4 b) de l'article VI). Toute disposition équivalente dans l'ensemble qui a été adoptée doit être indiquée dans la partie I de la DCTM qui doit être disponible dans les navires ayant été certifiés. Comme l'indique le conseil pratique (paragraphe 7) au début du formulaire de rapport pour la MLC, 2006, des explications sont requises lorsqu'une mesure d'application nationale d'un Membre qui fait rapport diffère des prescriptions énoncées à la partie A du code. En ce qui concerne l'adoption de dispositions équivalentes dans l'ensemble, la commission aura normalement besoin d'être informée des raisons pour lesquelles le Membre n'a pas pu mettre en œuvre la prescription de la partie A du code et (à

---

<sup>9</sup> Sur cette question, v. CHARBONNEAU A., « La référence aux principes et droits fondamentaux au travail dans les convention de l'OIT. L'article 3 de la Convention du travail maritime de 2006 (MLC, 2006) », *Droit prospectif*, Aix-en-Provence, 2011 - 3, pp. 1361-1387.

moins que ce ne soit évident) de ce qui a permis au Membre de vérifier que la disposition équivalente dans l'ensemble satisfait au paragraphe 4 de l'article VI.

*Règle 1.4 et code correspondant. Recrutement et placement*

En ce qui concerne l'application des prescriptions du paragraphe 5 de l'article V, de la règle 1.4 et du code, la commission note que, lorsque des Membres ayant ratifié la MLC, 2006, et ayant des services de recrutement et de placement opérant sur leur territoire, n'ont pas mis en œuvre ces prescriptions, il est important de rappeler que les armateurs et les inspecteurs de l'Etat du pavillon d'autres Membres ayant ratifié la convention dépendent de tous les Membres ayant ratifié la convention pour mettre effectivement en œuvre ces prescriptions. Ne pas avancer sur cette question peut se traduire par un avantage déloyal pour un Membre qui a ratifié la MLC, 2006, par rapport à des Membres qui ne l'ont pas ratifiée, mais dont les services de recrutement et de placement de gens de mer sont tenus de respecter les exigences de la MLC, 2006, afin que les gens de mer puissent obtenir un emploi par le biais de ces services. La commission a noté aussi qu'un certain nombre de pays sont tributaires de la certification des services de recrutement et de placement et, dans certains cas, semblent mettre sur le même pied la ratification de la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, et la ratification et la mise en œuvre de la MLC, 2006. La commission rappelle que la MLC, 2006, ne contient pas exactement les mêmes dispositions que la convention no 179, en particulier en ce qui concerne les prescriptions du paragraphe 5 b et c) vi) de la norme A1.4 de la MLC, 2006.

*Règle 2.1 et code correspondant. Contrat d'engagement maritime*

Au sujet du contrat d'engagement maritime, la commission souligne l'importance du lien juridique fondamental que la MLC, 2006, établit à l'article II entre le marin et la personne définie comme «armateur». En vertu du paragraphe 1 de la norme A2.1, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé par le marin et l'armateur ou son représentant (que l'armateur soit considéré ou non comme étant l'employeur du marin).

*Règle 2.3 et code correspondant. Durée du travail ou du repos*

La commission note, au sujet de la souplesse concernant les limites prévues à la norme A2.3 pour la durée minimale du repos ou la durée maximale du travail, que toute dérogation, y compris celles prévues dans la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), telle que modifiée, doit être conforme aux prescriptions du paragraphe 13 de la norme A2.3.

*Règle 4.5 et code correspondant. Sécurité sociale*

En ce qui concerne la sécurité sociale, la commission rappelle que les paragraphes 2 et 3 de la norme A4.5 obligent tout Membre à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer au moins trois des neuf branches de la protection de sécurité sociale pour tous les gens de mer qui résident habituellement sur son territoire. La commission note que, au moment de la ratification, conformément aux paragraphes 2 et 10 de la norme A4.5, chaque Membre a spécifié les branches de sécurité sociale qui sont assurées aux gens de mer résidant habituellement sur son territoire. Cette obligation peut être satisfaite de diverses façons, comme l'indiquent les paragraphes 3 et 7 de la norme A4.5, et l'attribution des responsabilités peut aussi être l'objet d'accords bilatéraux ou multilatéraux conclus dans le cadre d'une organisation régionale d'intégration économique, comme le prévoit le paragraphe 4. La commission a noté que des accords régionaux ont été conclus entre des Membres et que, dans certains cas, des Membres ont passé des accords bilatéraux avec d'autres pays. Toutefois, ces mécanismes et dispositifs ne semblent pas être répandus et les informations sur cette question importante ne sont pas claires.

La commission souhaite aussi souligner que, même si l'obligation principale incombe au Membre sur le territoire duquel le marin réside habituellement, en vertu du paragraphe 6 de la norme A4.5, les Membres doivent examiner les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les neuf branches de sécurité sociale, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales. Comme indiqué précédemment, selon le paragraphe 7, cette protection peut être prévue de différentes manières, notamment par la législation, des régimes privés, des conventions collectives ou une combinaison de ces moyens.

*Assistance technique pour la mise en œuvre*

La commission a observé que plusieurs gouvernements ont indiqué que, pour le moment, ils ne sont pas des Etats du pavillon étant donné qu'ils n'ont aucun navire auquel la convention est applicable. Ils n'ont, par

conséquent, pas encore adopté une législation détaillée pour mettre en œuvre MLC, 2006. La commission note cependant que d'autres obligations de la convention, dans la mesure où elles concernent un pays, par exemple la réglementation des services privés de recrutement et de placement, la promotion d'installations de bien-être à terre, et la réalisation des responsabilités de l'Etat du port, s'appliquent et doivent être mises en œuvre. Dans certains cas, la commission a observé que le Membre concerné bénéficierait de l'assistance technique et de la coopération afin d'aller de l'avant en ce qui concerne la mise en œuvre.

*Diffusion et mise à jour de l'information sur la mise en œuvre de la MLC, 2006. Le site Web et la base de données du BIT sur la MLC, 2006*

Enfin, la commission rappelle que, aux fins des prescriptions de la MLC, 2006, en matière d'informations, le Bureau a créé un site Web et une base de données spécifiques qui contiennent des informations fournies par les gouvernements en vertu de la MLC, 2006. Il s'agit d'une source utile d'information pour d'autres Membres, les armateurs et les gens de mer, et il est important que les Membres fournissent ces informations au Bureau et qu'ils prennent des mesures pour maintenir cette information sur leur pays à jour.

#### *Conclusion*

Dans l'ensemble, la commission apprécie la contribution de ces premiers Membres qui ont fait rapport, qui sont parmi les premiers à avoir ratifié la MLC, 2006, et à l'avoir appliquée et qui, à bien des égards, montrent désormais la voie aux autres Membres.

#### **Note**

1 - Comme indiqué dans la note au lecteur du rapport de la commission, les demandes directes ne sont pas publiées dans le rapport de la commission d'experts, mais sont communiquées directement au gouvernement intéressé. Elles sont publiées sur NORMLEX, la base de données du BIT sur les normes internationales du travail (voir «Contrôle de l'application des normes internationales du travail» (<http://www.ilo.org/normlex>)).