

## **Commission tripartite spéciale, créée par la Convention du Travail Maritime de 2006 de l'OIT – 5-13 mai 2022**

La Commission tripartite spéciale, créée par la Convention du Travail Maritime de 2006 de l'OIT (marine marchande), s'est réunie en deux temps pour sa 4<sup>ème</sup> réunion : d'une part à distance du 19 au 23 avril 2021, puis sous format hybride, mêlant présentiel et distantiel du 5 au 13 mai 2022. Cette session était particulièrement importante, dans la mesure où elle intervenait dans le cours de la pandémie de Covid 19, période exceptionnelle, qui en 2020 et 2021 a servi de révélateur à un certain nombre de limites de la Convention, quand les liaisons terrestres et aériennes ont été fermées par les États, rendant impossible ou très compliquée les relèves d'équipage, imposant de longues périodes d'embarquement, sans aucune descente à terre possible en escale.

La Commission tripartite spéciale a adopté huit amendements à la Convention du travail maritime (MLC 2006) pour améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer. Plus de 500 délégués participant à la deuxième partie de la réunion tripartite spéciale de la MLC, 2006, se sont réunis en format hybride du 5 au 13 mai 2022.

Les amendements dont ils sont convenus permettront de garantir que :

- les gens de mer disposent d'un équipement de protection individuelle de taille appropriée, notamment pour convenir au nombre croissant de femmes marins ;
- de l'eau potable de bonne qualité soit disponible gratuitement pour les gens de mer ;
- les États facilitent davantage le rapatriement rapide des gens de mer abandonnés ;
- les États fournissent des soins médicaux aux gens de mer qui ont besoin d'une assistance immédiate et facilitent le rapatriement des restes des gens de mer décédés à bord ;
- les armateurs fournissent aux gens de mer une connectivité sociale appropriée et les États offrent un accès à Internet dans leurs ports ;
- les gens de mer sont informés de leurs droits relatifs à l'obligation des services de recrutement et de placement d'indemniser les gens de mer pour les pertes monétaires ; et
- tous les décès de gens de mer sont enregistrés et signalés annuellement à l'OIT et les données pertinentes sont publiées.

Ces amendements ont été adoptés avec le soutien des armateurs, des organisations de marins et des gouvernements, un nombre infime d'abstentions. La plupart de ces amendements étaient présentés conjointement par les groupes des armateurs et de organisations de marins. Celui concernant les communications, une connectivité sociale appropriée, était présenté par le groupe des gens de mer, syndicats de marins.

Les amendements seront présentés pour approbation à la prochaine session de la Conférence internationale du Travail, qui se tiendra en mai et juin 2022. S'ils sont approuvés, ils devraient entrer en vigueur en décembre 2024.

En plus des amendements, le Comité tripartite spécial a adopté un certain nombre de résolutions liées aux brimades et au harcèlement des gens de mer, y compris les agressions et le harcèlement sexuels ; au système de sécurité financière pour protéger les gens de mer en cas d'abandon et à la nécessité d'adopter des mesures pour garantir que tous les gens de mer disposent de moyens de recours contractuels adéquats contre les armateurs.

[https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS\\_845147/lang--fr/index.htm](https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_845147/lang--fr/index.htm)

### **Déclaration obligatoire de tous les décès de gens de mer annuellement à l'OIT.**

Plusieurs gouvernements (Australie, France, Kenya, Norvège, Nouvelle Zélande et Panama) demandaient que le décès d'un marin à bord donne lieu à une déclaration obligatoire ; cette proposition n° 11 a été acceptée. Jusqu'à présent, aucun dispositif international ne permet de disposer de données, classées correctement, aussi étonnant que cela paraisse. Les États du pavillon doivent signaler à l'OMI les décès liés à l'exploitation (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1974, chapitre 1, règle 21), mais il n'y a aucune exigence de ce type concernant les décès dus à des événements médicaux, des causes naturelles, des passages par-dessus bord ou des suicides. Le paragraphe 5 de la norme A4.3 de la MLC, 2006, fait obligation à l'autorité

compétente de déclarer dûment les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, sans préciser comment ils doivent être signalés, ni à qui. Dans le contexte d'une plus grande prise de conscience de l'importance de la santé mentale et du bien-être en mer et compte tenu des conséquences de la pandémie de COVID-19, les questions liées aux risques psychosociaux encourus par les gens de mer sont depuis peu plus prégnantes. La nature de cet ensemble de données justifie qu'il soit placé sous la responsabilité de l'OIT, puisqu'il touche au bien-être et à la sécurité et la santé au travail des gens de mer. En outre, le fait de disposer de ces informations réunies en un seul ensemble mondial permettra de mieux évaluer les décès en mer, ce qui aidera les parties prenantes intéressées (représentants des gens de mer, représentants des entreprises, gouvernements, chercheurs, etc.) à adopter une approche plus ciblée des sujets de préoccupation, tels que la santé mentale

### **Rapatriement et garde du navire abandonné.**

La proposition n° 3, rapatriement, est partie du constat que la mise en œuvre des dispositions de la norme A2.5.2, offre un soutien adéquat aux gens de mer abandonnés au moyen d'un mécanisme de garantie financière. Cependant, dans la pratique, les efforts déployés par le prestataire de la garantie financière pour rapatrier l'équipage abandonné sont réduits à néant par les autorités portuaires du pays où le navire est abandonné. Dans certains cas, les autorités locales empêchent l'équipage abandonné de quitter le navire, ce qui aggrave une situation pénible et met les gens de mer concernés en grave difficulté financière, puisque la norme prévoit seulement une indemnisation équivalant à quatre mois de salaire maximum. Cette situation, doublée des difficultés d'accès aux soins médicaux, notamment dans le contexte de la pandémie, peut en outre accroître les risques pour la santé mentale et physique des gens de mer.

Ainsi Mohammed Aisha, officier syrien, second capitaine de l'AMAN, est resté quatre années, devant le canal de Suez en Égypte. En août 2017, l'armateur de Bahrein attend un nouvel investisseur ; le second capitaine est nommé gardien légal par les autorités égyptiennes, qui saisissent son passeport. Depuis son embarquement, trois mois plus tôt, il n'a pas été payé, comme le reste de l'équipage, qui pourra rentrer chez lui en août 2018. En mars 2020, une tempête provoquera l'échouement de l'Aman sur la côte. ITF mobilise un avocat en vue du rapatriement : la vente aux enchères du navire pour 1,2 millions de dollars échouera plus fois. Deux autres navires le MV Kenan Mete et le Melimass sont à Suez dans la même situation. L'Égypte n'a pas ratifié la convention du travail maritime de 2006. C'est, semble-t-il, l'échouement du porte conteneur Ever Given, le 23 mars 2021, bloquant le canal de Suez, qui va mettre l'accent sur l'Égypte et ses difficultés maritimes. Un tribunal égyptien va ordonner son rapatriement en Syrie<sup>1</sup>.

La Norme A2.5.1 se voit ajouter un paragraphe 8 : Un Etat Membre ne doit pas refuser à un marin le droit d'être rapatrié du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé. De plus, lorsque la législation applicable impose la présence de gens de mer à bord pour garantir la sécurité, des gens de mer nationaux sont engagés et, si aucun marin qualifié n'est disponible, des gens de mer non nationaux sont engagés aux fins du respect des obligations énoncées dans la présente norme.

Cet ajout tient compte des dispositions de la convention en vigueur relatives à la libre circulation et au voyage des gens de mer, de même que d'autres instruments internationaux tels que la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, et la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telle qu'amendée, de l'OIT, ainsi que la Convention de l'Organisation internationale maritime (OMI) visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle que modifiée (Convention FAL). Il reste cependant à l'Égypte, Etat côtier, de ratifier la Convention du Travail maritime de 2006.

---

<sup>1</sup> Y.N. MASSAC, « Mohammed Aisha, marin syrien, abandonné sur un navire au large de l'Égypte », Hydros, 9 avril 2021, <https://hydros-alumni.org/article/mohammed-aisha-marin-syrien-abandonne-sur-un-navire-au-large-de-l-egypte/09/04/2021/448> - L. FRANÇOIS, « Prisonnier d'une épave », La Croix L'Hebdo, n° 01762, 8 octobre 2021, pp. 21-30.

**Plusieurs propositions d'amendements n'ont pas été retenues**, dont la durée maximale d'embarquement des gens de mer. Le groupe des gens de mer souhaitait que l'armateur, qui n'est pas l'employeur du marin, en raison d'un recours à une société de manning employeur, avec mise à disposition du marin, à l'instar du travail temporaire, indemnise le marin de ses dommages, si l'employeur ne respecte pas ses obligations (Proposition n° 7). Il s'agissait d'établir une co-responsabilité, une responsabilité in solidum, inconnue du droit anglophone. Les armateurs s'y sont opposés, ainsi que l'essentiel des gouvernements. « Le gouvernement de la *Nouvelle-Zélande* ne soutient pas la proposition telle qu'actuellement rédigée. L'armateur ne devrait pas avoir à indemniser le marin en cas de manquement à un contrat d'engagement maritime auquel l'armateur n'est pas partie ». Le principe de relativité des contrats est privilégié, alors même qu'il existe un contrat de mise à disposition de personnel entre l'armateur et la société de manning. Si l'employeur reste inerte, le marin en subira encore les conséquences. De même, l'extension de la garantie financière de quatre mois, à huit mois a été refusée (proposition n° 10). Le gouvernement de la *Norvège* indique que, étant donné que la proposition porte sur des polices d'assurance, l'avis des clubs de protection et d'indemnisation est nécessaire avant toute décision sur cette proposition d'amendement.

La proposition n° 12 concernait la clarification de **la durée maximale d'embarquement des gens de mer**. Elle était présentée par les gouvernements de l'Union Européenne (Allemagne, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède) et l'Australie. L'Autriche et la Tchéquie sont des Etats membres de l'UE, enclavés, qui considèrent qu'ils n'ont pas d'activités maritimes, à la différence du Luxembourg ou ici de la Slovaquie et de la Hongrie : la question est juridiquement délicate.

La pandémie de COVID-19 a eu des effets dévastateurs dans le monde entier, en particulier sur les changements d'équipage<sup>2</sup>. De nombreux gens de mer se sont vus privés du droit d'être rapatriés après onze mois passés à bord, et des cas d'épuisement physique et mental, d'anxiété, de maladie, voire de suicide, ont été signalés. La MLC, 2006, prévoit actuellement un droit au rapatriement des gens de mer lorsque la durée maximale des périodes d'embarquement est atteinte, étant entendu que ces périodes doivent être inférieures à douze mois (norme A2.5.1, paragraphe 2 b). La durée maximale par défaut de onze mois n'est pas expressément mentionnée dans la convention, mais découle d'une interprétation constante de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations<sup>3</sup>. Un marin peut choisir de ne pas exercer son droit au rapatriement lorsque celui-ci prend naissance (sauf si la loi de l'État du pavillon le lui interdit) et rester à bord plus de onze mois<sup>4</sup>. Les États du pavillon accordent de larges exceptions permettant de renoncer au congé annuel et de rester à bord plus de onze mois, sur la base du § 3 de la norme A2.4. La durée maximale des périodes d'embarquement ne compte pas parmi les éléments soumis à l'inspection de l'État du pavillon avant la certification d'un navire (annexe A5-I) ni à celle de l'État du port (annexe A5-III).

---

<sup>2</sup> « Gens de mer et Covid-19 », A. CHARBONNEAU, P. CHAUMETTE, L. FEDI, Th. SAUVAGE, Fr. MANDIN, M. KEIM-BAGOT, Fl. THOMAS, & M. MORIN, *Droit Maritime Français, DMF*, 2020, n° 827, n° sp. « Droit maritime et Covid-19 », pp. 677-721 – A. CHARBONNEAU, « L'impact de la crise de la Covid-19 sur les équipages : Regard sur l'action de l'Organisation Internationale du Travail », *Droit Maritime Français, DMF*, 2020, n° 833, pp. 195-204 – PAUSKSZTAT, B., GRECH, M., KITADA, M., and JENSEN, R. B. (2020). "Seafarers' experiences during the COVID-19 pandemic": Report. World Maritime University, December 2020, Malmoe, doi: <http://dx.doi.org/10.21677/wmu20201213> – BAILEY R., BOROVNIK, M., BEDFORD C., "Stranded seafarers: an unfolding humanitarian crisis", Australian National University, June 3, 2021, <https://devpolicy.org/seafarers-in-a-covid-world-20210603/> - VENDERGEEST P., MARSCHKE M., MAC DONNELL M., "Seafarers in fishing: A year into the COVID-19 pandemic", *Marine Policy*, Vol. 134, December 2021, 104796, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104796>

<sup>3</sup> BIT, Rapport de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations, ILC.108/III(A) (2019), paragr. 105-113 (rapport général) ; cette interprétation a été réaffirmée dans la Note d'information – Questions relatives au travail maritime et au coronavirus (COVID-19), version révisée 3.0 (3 février 2021), paragr. 43-45.

<sup>4</sup> BIT, Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) telle qu'amendée – Questions fréquentes, Département des normes internationales du travail, cinquième édition (2019), C2.5.1.g.

Il faut donc clarifier les normes en vigueur sur le congé annuel et le rapatriement afin de limiter les cas où les gens de mer sont autorisés à rester à bord au-delà de la durée maximale. Le fait que les gens de mer restent à bord pendant plus de onze mois constitue un risque pour leur santé et leur sécurité et a également une incidence sur la sécurité de la navigation maritime. Une disposition sur la durée maximale des périodes d'embarquement des gens de mer, établie à onze mois, devrait être définie avec précision et s'imposer à tous. Elle devrait être inscrite dans la norme A2.4, la norme A2.5.1 et le principe directeur B2.5.1. Des dérogations à la durée maximale ne devraient être accordées que dans les cas exceptionnels dûment justifiés prévus par l'autorité compétente, au cas par cas et avec le consentement éclairé et écrit du marin concerné. À l'issue de ces onze mois, les gens de mer doivent être rapatriés. Cela devrait figurer dans la norme A2.5.1 et le principe directeur B2.5.1. Les inspecteurs de l'État du pavillon chargés de la certification des navires et les agents chargés du contrôle par l'État du port devraient faire appliquer la durée maximale des périodes d'embarquement (annexes A5-I et A5-III). Celle définie par les États du pavillon devrait être mentionnée sur la déclaration de conformité du travail maritime, comme point 17 de l'annexe A5-II.

Les armateurs européens n'ont pas approuvé cette proposition, car la convention STCW de l'OMI impose des navigations de 12 mois pour la validation de certains brevets. « Les gouvernements de l'*Ethiopie*, de la *Nouvelle-Zélande* et de la *Norvège* estiment que la proposition doit être évaluée à la lumière de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW) et qu'il convient de tenir particulièrement compte de la situation des élèves des métiers et professions maritimes. Le gouvernement de la *Norvège* indique que la proposition codifierait l'observation générale que la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations a adoptée en 2020 à ce propos et serait bénéfique tant pour le bien-être des gens de mer que pour la sécurité des navires. Toutefois, les armateurs ne devraient pas être tenus responsables d'éléments qui échappent à leur contrôle, comme cela a souvent été le cas dans le contexte de la pandémie de COVID-19 ».

La proposition était ambitieuse. Les capitaines de navire savent qu'au bout de 6 mois d'embarquement, un marin souhaite retrouver sa famille et des amis. La question de la durée des congés à terre est aussi essentielle, vis-à-vis d'un travail aussi intensif à bord. Il faut donc espérer que cette proposition sera reprise, mais aussi que d'ici 20 ans la durée maximale d'embarquement soit de 9 mois, équilibré avec des congés à terre de 3 mois. D'une part, il faut rêver de l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord. D'autre part, c'est une nécessité pour que le travail de gens de mer reste attractif.

Patrick CHAUMETTE