



La Convention du travail maritime, 2006

Une lecture doctrinale

Alexandre Charbonneau

Conférence régionale AFOIT/CDMO « La convention du travail maritime en mouvement »

Les transformations du travail

Travaux de Thomas Coutrot

Chef du département « conditions de travail et santé » à la DARES -
Ministère du Travail et de l'Emploi

Dégradation des conditions de travail?

2 constats:

-) accroissement de la charge de travail (80's - 90's)
-) perte d'autonomie (fin des années 90 - 2000)

Transposables dans le secteur maritime?

La réponse est positive, selon des formes d'expression et
une temporalité différentes



Les transformations du travail maritime

- Accroissement de la charge de travail

Réduction des effectifs

Mutations technologiques (sans analyse de poste)

Nouvelles responsabilités (sécurité et sûreté maritimes)

- Perte d'autonomie

Organisation et surveillance des opérations de transport
(concurrence internationale / suivi électronique)

Atteintes à l'identité collective des gens de mer (équipages plurinationaux; recul des protections collectives privées - corporation – et publiques – ENIM -; du syndicalisme; carrières courtes des officiers français)

Dépossession de l'escale (aménagement des nouvelles zones portuaires, durée)

La MLC, 2006: une norme innovante

-) une convention sans numéro: norme contraignante, évolutive (procédures d'amendement): amendement prévu en matière de garantie des risques lésions corporelles, décès et abandon des gens de mer
-) une norme flexible: alterne des dispositions obligatoires (Articles, Règles, Normes) et non obligatoires (Principes directeurs)
-) une norme consolidée: 4^{ème} pilier du droit maritime international (SOLAS, MARPOL, STCW)

Une réponse au défi de la mondialisation

Réflexion engagée par l'OIT dans les années 80's (clause sociale)

-) société internationale en transformation (post-coloniale et chute du mur de Berlin): dumping social (pavillons de complaisance)
-) concurrence normes privées (RSE, accords cadres internationaux: ex: accords ITF et accord IBF)

Adoption de la déclaration de 1998 sur les principes et droits fondamentaux au travail; de la stratégie dite du travail décent (1999) et de la déclaration sur la justice sociale pour une mondialisation équitable (2008)

La MLC, 2006: une réponse adaptée ?

-) **Flexibilité sous un angle négatif:** constat du transfert de dispositions conventionnelles dans les Principes directeurs (aménagement d'une infirmerie de bord, formation aux soins médicaux – Bien-être)
-) **Flexibilité sous un angle positif:** s'adapter aux besoins du transport maritime « 1^{er} secteur mondialisé » (socle et non régression). Constats: insuffisance de nombre de ratifications, « self-service normatif », rapports non transmis aux organes de contrôle de l'OIT: proposer une réponse adaptée

Impliquer les Etats dans le contrôle du respect de la Convention: Etats du pavillon (certification, inspection); Etats du port (inspections et plainte traitée à terre) et les Etats fournisseurs de main-d'œuvre

Principes directeurs dont il faut tenir compte: « doit dument envisager de s'acquitter de ses obligations de la manière prescrite dans la partie B » (Article IV 2.)

La MLC, 2006: une réponse adaptée ?

Déterminants Wébériens de l'activité sociale: rationalité en finalité –
rationalité en valeur

Travaux sur le nouveau droit de la mondialisation (RSE – accords cadres internationaux...)

Rationalité en valeur: valeur emblématique de la Règle de droit à travers
contrainte effective, la mise en conformité des législations pour les Etats
ayant ratifié la MLC, 2006.

Rationalité en finalité: efficacité sur le long terme:

-) la ratification comme amorce d'un **dialogue avec les organes de contrôle** de l'OIT: ne pas décourager les « nouveaux Etats maritimes »
-) la transformation des pratiques (nouveau formulaire de rapport): passer du travail prescrit ou réglé au travail réel
-) nombreuses obligations de consulter les organisations de gens de mer et d'armateurs (**dialogue national**)
-) un lien fait avec les droits fondamentaux au travail (article III)

Répondre par le bien-être et le bien faire au travail

Position théorique: travaux d'Y. Clot en psychologie du travail / ergonomie

Face à l'accroissement de la charge de travail et de la perte d'autonomie:
apparition de la figure du bien-être au travail (Belgique 1996)

Approche terrestre du bien-être au travail: subjective, individuelle, qui traduit une évolution de la notion de risque professionnelle (hygiène, conditions de travail, santé sous toutes ses formes, RPS et... bien-être) - Très contestée parce que subjective et orientée

Cependant: elle résulte de la LMS de 2002 qui a intégré la santé mentale dans le Code du travail, en conséquence de la directive-cadre de 89 (« santé dans tous ses aspects ») et de l'arrêt de la CJCE de 2001, Commission c/ Italie

Changement profond: la santé n'est plus réduite à des pathologies mais concerne les conditions de réalisation du travail, la satisfaction et le sens individuel et collectif associés au travail

Répondre par le bien-être et le bien faire au travail

Expérience maritime du bien-être au travail riche et ancienne (3 recommandations, 2 conventions). En mer et dans les ports, cela se traduit par des **moyens de récréation**.

MLC, 2006: consolide les dispositions sur le bien-être des gens de mer (Normes de 1987): logement des équipages et Règle 4.4 à l'intérieur du Titre IV (protection de la santé, soins médicaux, sécurité sociale)

Effets de la consolidation:

-) faire des liens entre des dispositions précédemment isolées: bien-être au travail et santé et sécurité au travail (titre IV); bien-être et repos (règle 2.4): le bien-être permet une approche qualitative du repos alors que l'approche quantitative est habituellement privilégiée
-) lier bien-être (santé) et bien faire (conditions de vie et de travail envisagées par la MLC, 2006) – « travail décent » (article I)
-) définir un cadre pour le dialogue national et international avec les acteurs intéressés pour qu'ils se réapproprient la question de la qualité du travail, du sens du travail

Une ratification plus ambitieuse qu'un simple ajustement textuel

Exemple en France: **remettre en question les fondements du particularisme** des normes sociales maritimes en matière de santé sécurité au travail

« Considérons le navigateur, qui vogue à travers tant de dangers et qui, suivant le mot de Bias, ne se trouve ni parmi les morts ni parmi les vivants, car lui qui est fait pour vivre sur la terre s'est lancé sur la mer comme un amphibie, devenant tout entier la proie du sort. »
Platon, *Axiochos*.

Pas Bias mais Anacharsis: « Mais d'abord, ceux qui sont sur la mer, dans quelle catégorie les rangez-vous? »: témérité des Athéniens et réponse à la question y a-t-il plus de morts que de vivants?

Mauvaise lecture: pensée philosophique qui s'oppose à la pensée mythique, il n'y a rien entre les vivants et les morts

Le particularisme du droit social maritime

La Règle 4.1 énonce un objectif: « assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre ».

3 aspects: prévention, soins, réparation du dommage de santé

DC, 6 mai 2011, n°2011-127 QPC, reconnaissance du recours en faute inexcusable de l'armateur en cas d'accident du travail maritime

Le particularisme du droit social maritime

Rôle de la faute inexcusable: assurer une réparation complémentaire à celle, forfaitaire, assurée par le régime de sécurité social en cas d'accident du travail (ENIM)

Jurisprudence traditionnelle: les marins ne bénéficient pas de ce dispositif

DC, 6 mai 2011: introduit la faute inexcusable car cette exclusion est excessive au regard du principe de responsabilité. Toutefois la décision ne répond pas à la critique adressée sur le terrain du principe d'égalité: « eu égard aux conditions particulières dans lesquelles les marins exercent leurs fonctions et aux risques auxquels ils sont exposés »

Le particularisme du droit social maritime

- Les risques maritimes justifient une indemnisation différente du dommage de santé (avec les travailleurs terrestres) parce qu'il est plus difficile de faire la part entre la faute de l'employeur et les risques inhérents au milieu d'activité
- Position discutable:
 -) mise en échec de la dynamique de prévention
 -) particularisme fondé sur des risques naturels aujourd'hui de plus en plus appréhendables (accidentologie)
 -) particularisme en réalité fondé sur la **capacité individuelle et collective de proposer des réponses** à ces risques (notions d'identité au travail - de corporatisme): dispositifs publics (ENIM) et privés (corporation)

Renversement du particularisme: il est mis en avant pour refuser aux marins des droits reconnus aux autres travailleurs (durée du travail, sécurité au travail, droits liés à la vie personnelle (maternité...)).

« ...dans la limite supportable des charges des entreprises d'un secteur exposé à la concurrence internationale .»

Le particularisme du droit social maritime

Apports de la MLC, 2006:

-) La MLC, 2006, introduit la notion d'évaluation des risques
-) Alignement avec la Convention n° 187 et la Recommandation n° 197 de 2006 sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail

Conséquence: un accès aux soins adapté, idem pour l'aptitude, mais une prévention et une réparation de même niveau (travailleurs terrestres)

Adoptions des législations nationales et autres mesures **en consultation avec les organisations de gens de mer et d'armateurs**

Sens adopté par le nouveau Code des transports qui rend applicable le Code du travail aux entreprises d'armement maritime (L. 5541-1) sous réserve des dispositions particulières prévues, en matière de santé et sécurité au travail, aux articles L. 5545-1 et s. Articulation entre un droit commun et des dispositions spécifiques au travail en mer, d'adaptation du droit commun (affaire Vendier)