

THESE DE DOCTORAT

NANTES UNIVERSITE

ÉCOLE DOCTORALE N° 639

Droit et Science politique - Pays de Loire

Spécialité : Droit privé et sciences criminelles, option Droit maritime

Par

DIA Ibrahima Fedior

D'un cadre national à l'internationalisation du droit social des gens de mer

**L'application du droit international du travail maritime
en Afrique francophone de l'Ouest**

Thèse présentée et soutenue à Nantes, le 28/11/2023

Unité de recherche : Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO) EA n° 1165

Rapporteurs avant soutenance :

Alexis BUGADA, Professeur, Université d'Aix-Marseille

Morane KEIM BAGOT, Professeure, Université de Strasbourg

Composition du Jury :

Président : Alexis BUGADA

Examineurs : Morane KEIM BAGOT

Alexandre CHARBONNEAU

Professeur, Université d'Aix-Marseille

Professeure, Université de Strasbourg

Maître de conférences, Université de Bordeaux

Dir. de thèse : Patrick CHAUMETTE

Co-dir. de thèse : François MANDIN

Co-dir de these : Jean Louis CORREA

Professeur émérite, Nantes Université

Maître de conférences HDR, Nantes Université

Professeur agrégé, Université Assane Seck de Ziguinchor/Sénégal

Invité(s)

Catherine RODOLPHE-MEROT

Cheffe de bureau des conditions de travail maritime, Direction des
Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA)

Nantes Université n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions émises dans cette thèse.
Ces opinions doivent être considérées comme propres à son auteur.

REMERCIEMENTS

La thèse de doctorat représente un travail dur et solitaire s'inscrivant dans la durée. Mais, ce sentiment a été amoindri par des rencontres humaines et intellectuelles fortes intéressantes. Ainsi, après avoir rendu grâce à Dieu, je ne saurais donc omettre de témoigner ma gratitude à toutes ces mains tendues sur le chemin. Il me sera très difficile de remercier tout le monde, car c'est grâce à l'aide de nombreuses personnes que j'ai pu mener cette thèse à son terme.

Je voudrais tout d'abord remercier grandement mes directeurs de thèse :

- Le Professeur Patrick CHAUMETTE, qui m'a inspiré dans ce domaine du droit, pour qui ces pages et ces mots ne suffiront certainement pas à le remercier. Je lui dis merci pour sa grande disponibilité et son accompagnement. J'ai eu son soutien autant que de besoin ;
- Monsieur François MANDIN, je le remercie pour son écoute, son soutien, sa générosité, son attention et sa bienveillance ;
- Le professeur Jean Louis CORREA, qui nous a fait aimer le droit dès nos premières années universitaires et qui n'a jamais cessé de nous accompagner, y compris pendant la rédaction de cette thèse.

Qu'il me soit permis d'adresser mes sincères remerciements au Professeur Alexis BUGADA, à la Professeure Morane KEIM BAGOT, à Monsieur Alexandre CHARBONNEAU et à Madame Catherine RODOLPHE-MEROT qui m'ont fait l'honneur de lire et d'évaluer ce travail. Je remercie doublement Madame Catherine RODOLPHE-MEROT pour son intérêt pour ce travail, mais aussi pour l'accueil chaleureux qu'elle m'a témoigné au sein du bureau des conditions du travail maritime de la Direction Générale des Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA), durant mon stage et ma vacation. Cette expérience pratique a été d'une grande utilité pour la rédaction de cette thèse.

Je voudrais également exprimer ma gratitude et ma reconnaissance envers toutes les personnes qui m'ont témoigné de leur présence, leur aide, leur soutien et qui ont contribué directement ou indirectement à l'aboutissement de cette aventure : aux amis de la première heure (Képart, Jérusalem) pour leur soutien moral inconditionnel ; à mes collègues doctorants du CDMO, de l'IRD et de DCS, particulièrement à Margot, Maelis, Séynabou, Martiale, Martin, Falikou, Lesline et Nour qui ont bien voulu relire ces écrits ; à Ibou Dia, Birane, Martin et Elodie pour leur relecture ; à Désiré, mes amis de Nantes et tout le corps enseignant du CDMO.

Au terme de ce parcours, je remercie enfin celles et ceux qui me sont très chers. Leurs attentions et encouragements m'ont accompagné tout au long de ces années. À mon défunt père Mboye DIA, à qui cette thèse est dédiée ; à Aissatou FEDIOR ma mère et à tous mes frères et sœurs, Bintou, Yama, Cherif, Mounas, Ndeye Oumy, Modou et Sidi. Je suis redevable à cette merveilleuse famille. À ma fille Binetou Fedior qui me donne de la force. Ce travail n'aurait pu être mené à terme sans le soutien indéfectible de ma très chère épouse, Mame Diarra NDIAYE merci.

Merci du fond du cœur !

À mon défunt père, *Mboye DIA* (1938-2021)

*« Le bateau est plus en sécurité quand il est au port, mais
ce n'est pas pour cela qu'ont été construits les bateaux »*

Paulo Coelho, *Le pèlerin de Compostelle* (1996)

SOMMAIRE

PARTIE 1 : L'IMPACT DES CONVENTIONS INTERNATIONALES SUR L'ENCADREMENT ADMINISTRATIF DE LA PROFESSION DE MARIN EN AFRIQUE DE L'OUEST	23
TITRE 1 : L'EXIGENCE D'UNE ADMINISTRATION DE QUALITÉ POUR UNE BONNE APPLICATION DE LA REGLEMENTATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL MARITIME EN AFRIQUE DE L'OUEST	27
Chapitre 1 : Le renforcement des missions et obligations de l'administration des gens de mer par les conventions internationales.....	30
Chapitre 2 : La nécessité d'une mise en place de moyens administratifs pratiques pour un contrôle efficace de l'application des normes du travail maritime en Afrique de l'Ouest ...	82
TITRE 2 : LA NECESSITÉ D'UNE COOPÉRATION ADMINISTRATIVE ET INTERÉTATIQUE POUR LA MISE EN APPLICATION DU DROIT INTERNATIONAL DU TRAVAIL MARITIME EN AFRIQUE DE L'OUEST	110
Chapitre 1 : Un nécessaire réajustement de l'encadrement juridique et institutionnel de la politique maritime ouest africaine	116
Chapitre 2 : Un besoin de revalorisation du MOU d'Abuja pour un contrôle de l'État du port harmonisé et modernisé.....	143
PARTIE 2 : L'IMPACT DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DU TRAVAIL MARITIME DANS LES RELATIONS DE TRAVAIL ET LES CONDITIONS DE VIE À BORD DES NAVIRES EN AFRIQUE DE L'OUEST	178
TITRE 1 : LE CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME EN AFRIQUE DE L'OUEST FACE AUX EXIGENCES INTERNATIONALES	184
Chapitre 1 : La conclusion du contrat d'engagement maritime en Afrique de l'Ouest au regard du droit international du travail maritime.....	187
Chapitre 2 : L'exécution du contrat d'engagement maritime en Afrique de l'Ouest et exigences internationales	241
TITRE 2 : LES CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE VIE À BORD ET À TERRE EN AFRIQUE DE L'OUEST FACE AUX EXIGENCES INTERNATIONALES	294
<i>Chapitre 1 : Habitabilité des navires ouest africains et droit international</i>	296
<i>Chapitre 2 : Santé et sécurité au travail à bord des navires ouest africains au regard du droit international</i>	328

TABLE DES SIGLES ET ABBRÉVIATIONS

ACP	Pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique
AGPAOC	Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
ANAM	Agence Nationale des Affaires Maritimes / Sénégal
ARSTM	Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer / Côte d'Ivoire
CCMM	Code Communautaire de la Marine Marchande / CEMAC
CEARC	Commission d'Experts de l'Application des Conventions et des Recommandations
CEDEAO	Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEEAC	Communauté Économique des États de l'Afrique de Centrale
CEMAC	Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale
CDMO	Centre de Droit Maritime et Océanique
CIT	Conférence Internationale du Travail
CM	Code Maritime
CMM	Code de la Marine Marchande
CNUCED	Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement
CNUD	Convention des Nations Unis sur le Droit de la Mer, Montégo Bay 1982
COLREG	Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer
COMHAFAT	Conférence Ministérielle sur la Coopération Halieutique entre les Etats Africains Riverains de l'Océan Atlantique
COREP	Commission Régionale des Pêche du Golf de Guinée
CPCO	Comité des Pêches pour le Centre-Ouest du Golf de Guinée
CRSP	Commission Sous-Régionale des Pêches
C185	Convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telle qu'amendée
C188	Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007
DAM	Direction des Affaires Maritimes / Togo
DGAMP	Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires / Côte d'Ivoire
DGAMPA	Direction Générale des Affaires Maritimes de la Pêche et l'Aquaculture/France
DMM	Direction de la Marine Marchande / Bénin
EMARITO	Ecole Maritime du Togo
ENFM	Ecole Nationale de Formation Maritime
FAO	<i>Food and Agriculture Organization of the United Nations</i> , Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture

ICAAT	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
ICS	Chambre Internationale de la Marine Marchande
INN	Pêche illégale, non déclarée et non réglementée
ITF	<i>International Transport Workers' Federation</i> , Fédération Internationale des Ouvriers du Transport
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires
MOU	<i>Memorandum of Understanding</i> , Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du Port
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
OMAOC	Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
ONAEM	Organisme National Chargé de l'Action de l'État en Mer
PSC	<i>Port State Control</i> , Contrôle de l'Etat du Port
REPAO	Réseau sur les Politiques des Pêches en Afrique de l'Ouest
SOLAS	<i>Safety of life at sea</i> , Sauvegarde de la vie humaine en mer
STCW	<i>Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i> , Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille
STCW-F	Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille
UE	Union européenne
UEMOA	Union Économique et Monétaire Ouest Africaine

Autres

Art.	Article
Cf.	Se référer à
dir	Sous la direction de
doc.	Document
éd	Editions
ibid	Dans la référence précédente
n°	Numéro
p.	Page(s)
et s	Et suivant (s)
spéc	Spécialement
v	Version
V.	Voir
vol	Volume

INTRODUCTION

1. « Les marchandises dont nous dépendons tous dans notre vie quotidienne sont transportées par des gens de mer¹. Les gens de mer sont aussi importants que tous les autres travailleurs et devraient être traités avec respect et considération pour leur dignité, de sorte qu'ils puissent continuer de fournir des services indispensables au monde entier »². Cette affirmation issue des membres du bureau de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée³, montre l'importance des gens de mer dans le commerce mondial, notamment pendant la période de crise sanitaire (Covid 19)⁴. Elle invite le Bureau international du Travail (BIT)⁵ à sensibiliser les gouvernements, notamment les États fournisseurs de main-d'œuvre et les autorités des États du port et des États du pavillon sur ce rôle essentiel des gens de mer dans le commerce mondial et les chaînes d'approvisionnement (denrées alimentaires, médicaments, biens de consommation courante, matières premières, logistique, *etc.*).
2. Toutefois, si l'importance des gens de mer a été fortement remarquée et soulignée pendant la période de Covid 19, il faut savoir que leur travail a toujours été déterminant, impactant le fonctionnement normal des échanges et de la vie

¹ Convention du travail maritime de 2006, OIT, Art. II (f) « *gens de mer ou marin* désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique ».

² OIT, « Déclaration du bureau de la Commission tripartite spéciale sur la maladie à coronavirus (COVID-19) », mars 2021, *ILO*, [en ligne].

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/statement/wcms_741194.pdf (consulté le 01/06/2023)

³ La Commission tripartite spéciale est l'organe tripartite établi en vertu de l'article XIII de la Convention du travail maritime, 2006, et chargé de suivre en permanence l'application de cette convention. Les membres de son bureau ont été nommés par le Conseil d'administration du BIT pour une période de trois ans.

⁴ Covid-19 fait référence à « *Coronavirus Disease 2019* », la maladie provoquée par un virus de la famille des *Coronaviridae*, le SARS-CoV-2. Cette maladie infectieuse est une zoonose, dont l'origine est encore débattue, qui a émergé en décembre 2019 dans la ville de Wuhan, dans la province du Hubei en Chine. Elle s'est rapidement propagée, d'abord dans toute la Chine, puis à l'étranger provoquant une épidémie mondiale. V. *Futura sciences* [En ligne] <https://www.futura-sciences.com/sante/definitions/coronavirus-covid-19-18585/>. (Consulté le 01/06/2023). La pandémie mondiale de coronavirus (COVID-19) a créé des conditions extrêmement difficiles pour l'industrie du transport maritime et les gens de mer. Dans de nombreux pays, la vie quotidienne est soumise à de sévères restrictions.

⁵ Le Bureau international du Travail est le secrétariat permanent de l'Organisation internationale du Travail. Il sert de quartier général à l'ensemble des activités de l'Organisation qu'il met en œuvre sous le contrôle du Conseil d'administration et sous l'autorité du Directeur général. V. *ILO* [en ligne] <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/who-we-are/international-labour-office/lang--fr/index.htm> (consulté le 01/06/2023).

quotidienne des populations. Plus de 90 % du commerce mondial en volume est acheminé par voie maritime. L'économie dépend des deux millions de gens de mer qui travaillent sur la flotte mondiale de navires marchands⁶. Même en dehors du commerce, les gens de mer, à la pêche, contribuent à nourrir quotidiennement des milliards de personnes à travers le monde et jouent un rôle important dans l'économie locale des communautés côtières dans de nombreux pays. Il s'agit pour ce dernier cas, des gens de mer pêcheurs⁷.

3. L'importance du métier de gens de mer, leurs conditions spécifiques de travail⁸ et l'internationalisation du secteur⁹ ont conduit les États à très tôt se pencher sur la question d'un droit du travail adapté au métier de gens de mer (droit du travail maritime). Cette prise en compte de la spécificité maritime dans l'élaboration des normes de travail est ancienne, y compris dans les États de l'Afrique de l'Ouest. Dans cette partie du monde, le droit du travail maritime a, dans une certaine mesure, suivi l'évolution générale du droit et surtout du droit du travail et du droit maritime, avec des adaptations à la spécificité du travail maritime.
4. Historiquement, le droit africain précolonial¹⁰ a été « déformé » par l'influence européenne. Les pays africains ont été placés en situation de dépendance par rapport à l'autorité coloniale. Les droits africains ont alors cessé d'être des droits autonomes, c'est-à-dire des droits créés uniquement par des africains pour des africains et évoluant selon des nécessités purement africaines. Les pays francophones d'Afrique de l'Ouest, à l'instar des autres pays du continent, sont historiquement caractérisés par une présence européenne singulière entre le XVe et le milieu du XXe siècle. Leur histoire juridique est donc liée à l'histoire politique des États européens, particulièrement de l'État français¹¹.

⁶ OIT, *Déclaration commune sur l'ordre de priorité à établir pour vacciner contre la COVID-19 les gens de mer et les équipages d'aéronefs*, 25 mars 2021, [en ligne] https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/statement/wcms_777035.pdf (consulté le 02/06/2023).

⁷ Il existe deux sortes de gens de mer selon l'activité maritime : les gens de mer de marine marchande, appelés gens de mer du commerce et ceux de la pêche, appelés pêcheurs. Nous utiliserons le terme « gens de mer » pour désigner tous les gens de mer de la pêche comme du commerce.

⁸ V. infra, Titre 2, Chapitre 2.

⁹ Le transport maritime est le premier secteur réellement mondialisé. Cela signifie que, la plupart du temps, des marins de différentes nationalités sont engagés à bord de navires enregistrés dans un autre État, appartenant à un armateur qui n'a parfois ni la nationalité du navire ni celle de l'un des marins.

¹⁰ Il s'agissait du droit musulman notamment pour les pays islamisés et un droit partiellement ou totalement non écrit.

¹¹ GONIDEC (P.F), *Les droits africains : évolutions et ressources*, 2e éd, LGDJ, Paris, 1976, p 16.

5. En effet, pour tous les pays de l'ex-Afrique Occidentale française (AOF)¹², deux périodes marquent l'évolution historique du droit du travail, en général et du droit du travail maritime, en particulier : la période d'avant l'indépendance et la période d'après l'accession à l'indépendance.
6. La période d'avant l'indépendance est, à son tour, marquée par deux phases : d'abord une phase de négation du droit du travail, puis celle de la naissance du droit du travail. Pour la première, nous remarquons deux formes de travail : l'esclavage et le travail forcé. Ils entrent dans ce qu'on appelle le travail asservi. L'esclavage est une chosification de la personne. Le travail forcé a pris naissance dans les années 1830 avec l'instauration des travaux d'intérêt général (par exemple la construction du chemin de fer Dakar-St-Louis au Sénégal)¹³. L'expression travail forcé désigne tout travail ou service exigé d'un individu sous la menace d'une peine quelconque et pour lequel l'individu ne s'est pas offert de son plein gré¹⁴. Les défauts et les excès du travail forcé (dépeuplement des villages, dispersion des populations) amenèrent la France, sous la pression des organisations internationales et suite à une proposition de loi (Loi n° 46-940 du 7 mai 1946) faite par le député de l'Afrique Occidentale Française (AOF) Lamine Gueye, à interdire le travail forcé¹⁵. La phase de la naissance du droit du travail en Afrique de l'Ouest est marquée par l'adoption de la loi française du 15 décembre 1952 instituant un code du travail dans les territoires d'Outre-Mer (TOM).

¹² L'Afrique-Occidentale française (A.O.F.) était un gouvernement général regroupant au sein d'une même fédération huit colonies françaises d'Afrique de l'Ouest entre 1895 et 1958. Constituée en plusieurs étapes, elle réunit à terme la Mauritanie, le Sénégal, le Soudan français (devenu le Mali), la Guinée, la Côte d'Ivoire, le Niger, la Haute-Volta (devenue le Burkina Faso), le Togo et le Dahomey (devenu le Bénin). Il est différent de l'AFO (Afrique Francophone de l'Ouest) que nous que nous employons pour désigner l'ensemble des États soumis à notre étude.

¹³ En 1856, le gouverneur du Sénégal, Faidherbe soumet l'idée d'une liaison ferroviaire entre Dakar et Saint Louis mais il faudra attendre 1880 pour que ce projet soit précisé et accepté. Le 29/06/1882, une loi concède la construction et l'exploitation à la société privée des Batignolles. La construction de cette voie ferrée métrique, longue de 264 km, ne demande trois ans et, le 05/07/1885, elle est mise en service de bout en bout. V. Ambulant convoyeur, *Sénégal : la ligne et la poste ferroviaire de Dakar à Saint-Louis*, [En ligne], <https://ambulantconvoyeurpar.com/index.php/2020/07/01/senegal-la-ligne-et-la-poste-ferroviaire-de-dakar-a-saint-louis/>

¹⁴ Convention n°29 de l'OIT sur le travail forcé, 1930.

¹⁵ FALL (B.), « Le travail forcé en Afrique occidentale française (1900-1946) », *ISULB*, Bruxelles, septembre 1993, pp 329-336. [en ligne]. <https://journals.openedition.org/civilisations/1717> (consulté le 01/06/2023).

7. Pour les gens de mer, ce sont également les anciens textes coloniaux qui étaient applicables. Il s'agit : du décret du 21 décembre 1911 relatif à la marine marchande dans les colonies, de la loi du 2 avril 1936 relative aux transports des marchandises par mer¹⁶ et le code français du commerce de 1808, au Togo ; des Règles de la Haye de 1924¹⁷ au Sénégal et en Côte d'Ivoire ; mais surtout l'arrêté local n° 5643 du 31 août 1953 sur les gens de mer, pour ces trois pays¹⁸.
8. La période qui suit l'indépendance peut aussi être subdivisée en deux phases : la première est celle que nous désignerons par la phase de « construction » des droits nationaux et la deuxième, nous pourrions l'appeler la phase de « reconstruction » des droits nationaux, dû notamment aux programmes d'ajustement structurel¹⁹ et surtout à la nécessité d'une conformité à l'ordre et au droit international.
9. En effet, après l'indépendance des pays de l'Afrique de l'Ouest dans les années 1960, ces pays indépendants vont créer leurs propres législations nationales et de nouveaux arsenaux législatifs virent ainsi le jour. Par exemple, au Sénégal, à l'indépendance en 1960, le problème de la mise au point d'un code du travail national a été posé et vite résolu avec la Loi 61-34 du 15 juin 1961 instituant Code du travail de la République du Sénégal. Le Bénin a lui adopté l'Ordonnance n° 33/PR/MFPTT du 28 septembre 1962 portant Code du Travail en République Populaire du Bénin. De la même manière, la Côte d'Ivoire a adopté la Loi n° 64-290 du 1er août 1964 portant Code du Travail, complété par la Convention

¹⁶ Abrogée depuis le 11 avril 1967.

¹⁷ Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. IL s'agit d'une convention internationale, mais qui était appliquée en Afrique de l'Ouest francophone du fait de son application en France.

¹⁸ DIALLO (I.K), *Le contentieux maritime devant le juge : Etude de droit privé comparé de la Côte d'Ivoire, de la France, du Sénégal et du Togo*, EDJA, Dakar, 1992, p.21.

¹⁹ Les ajustements sont une réponse à la crise financière notamment d'endettement connue par les pays africains. Ils conduisent à des prêts sous conditionnalités qui ont pour objet premier de boucler les finances publiques. Ils se traduisent par un ensemble de réformes visant à retrouver les grands équilibres macro-économiques et financiers et à remettre l'économie sur un sentier durable de croissance. Leurs effets macro-économiques doivent être différenciés de leurs effets sociaux et redistributifs. L'ajustement comprend plusieurs volets qui doivent être différenciés : les équilibres financiers, les réformes visant à accroître la compétitivité et l'ouverture extérieure et les changements d'ordre institutionnel. Les réformes diffèrent quant à leurs rythmes, à leur intensité, à la date de leur mise en œuvre. Les politiques s'insèrent dans un environnement interne et international qui est souvent déterminant. V. HUGON (Ph.) et PAGES (N.) « Ajustement structurel, emploi et rôle des partenaires sociaux en Afrique francophone », *OIT, Cahier de l'emploi et de la formation*, Genève, 1998, p.2.

collective interprofessionnelle en date du 20 Juillet 1977. Le Togo a également adopté l'Ordonnance n°16 du 8 mai 1974 portant Code du travail.

10. Parallèlement, à cette construction législative du droit du travail général, des textes maritimes ont aussi été adoptés. Dès l'indépendance, les législateurs ont poursuivi ce traditionnel parallélisme entre le droit du travail général et le droit du travail maritime. Cette singularité du droit du travail maritime en Afrique de l'Ouest est non seulement basée sur l'influence du droit français²⁰, mais également sur la particularité même du travail en mer, de par sa dangerosité et surtout son isolement par rapport au milieu terrestre. Les règles qui régissaient le droit du travail maritime étaient inclus dans les textes de droit maritime général. C'est d'abord l'exemple de la Côte d'Ivoire qui a adopté la Loi n°61-349 du 9 novembre 1961, relative à l'institution d'un Code de la marine marchande. Ensuite, celui du Sénégal qui a adopté, un an plus tard, la Loi n°62-32 du 22 Mars 1962 portant Code de la marine marchande. Puis du Bénin, qui a à son tour adopté l'Ordonnance n°68-38/PR/MTPTPT du 18 juin 1968 portant Code de la marine marchande. Enfin, le Togo, qui adopte, une décennie plus tard, l'Ordonnance n°29 du 12 août 1971 portant Code de la marine marchande.
11. Malgré, l'existence d'un véritable droit national avec des textes nationaux, l'influence du droit français a demeuré. Certains chef d'État, à l'exemple de Ahmed Sékou TOURE²¹ pour les pays de tradition française, de Kwame

²⁰ En droit français la particularité de la profession de marin est très ancienne, opéré par Colbert qui a instauré le système des classes en 1704¹¹. Avant le système des classes existait déjà le système de presse. Ce dernier consistait à saisir les marins de force et les obliger à embarquer sur les vaisseaux du roi. Mais des difficultés liées à ce système sont récurrentes et le système de presse, qui permet de ratisser tous les hommes valides lors de la fermeture d'un port ou d'un quartier et de les enrôler de force ne tient plus. C'est pourquoi l'État va imposer un système rationnel de recensement et de répartition en classes de service des gens de mer. Au fait, Louis XIV voulait que son royaume devienne une grande puissance maritime. Outre un programme ambitieux de construction navale, l'État expérimente un nouveau système de recrutement des équipages de la marine royale, qui devrait se substituer aux enrôlements forcés. Cette opération est impulsée par Colbert, contrôleur général des finances, mais aussi patron de la marine. À partir des années 1665-1670, tous les gens de mer du royaume, s'adonnant à une activité maritime civile, sont recensés et divisés en classes ou contingents annuels, afin de servir alternativement sur les vaisseaux du roi ; d'où l'appellation de « système des classes ». La législation du système des classes est fixée par l'ordonnance du 15 avril 1689 sur la Marine royale. V. ZYSBERG (A.), *les trois siècles de l'inscription maritime 1665-1965*, Marletourps, 2012, p 2.

²¹ Ahmed Sékou Touré, né le 9 janvier 1922 à Faranah en Guinée française et mort le 26 mars 1984 à Cleveland, est le premier président de la République de Guinée, en poste depuis l'indépendance obtenue de la France en 1958 jusqu'en 1984.

NKRUMAH²² pour les pays anglophones et d'Amical CABRAL²³ pour les lusophones, préconisaient une « décolonisation intégrale », y compris du système juridique. Cependant, les africains même lorsqu'ils se voulaient révolutionnaires ont eu du mal à décoloniser le droit que leur a légué l'Occident. Les États africains sont demeurés fidèles au droit d'inspiration européenne. Certains États nouveaux ont proclamé le principe de continuité en matière juridique²⁴. Dans les États francophones (les États soumis à notre étude), les textes applicables après les indépendances étaient des textes d'inspirations essentielles du droit français. Les codes du travail ont repris, dans leurs grandes lignes, le Code de 1952 (CTOM) et ce fut la même chose pour le milieu maritime²⁵.

12. En Afrique francophone de l'Ouest, le droit social maritime positif est donc né dans cette sphère nationale d'inspiration française (phase de « construction »). Mais, ce droit ouest africain a connu de grands bouleversements dans les années 1970 dû à l'internationalisation du droit social des gens de mer, qui a, à peu près, suivi l'évolution logique du droit maritime général. La participation accrue des transports maritimes en général et des rapports du travail maritime en particulier à la mondialisation ou la globalisation des échanges, a favorisé la formation d'un marché international de travail : le travail maritime. En effet, la liberté internationale d'immatriculation des navires, l'internationalisation du transport maritime, l'engagement des gens de mer et l'intensification des rapports internationaux, ainsi que la prise de conscience de l'importance du facteur humain dans la prévention des risques maritimes étaient à l'origine d'un début de construction d'un droit international du travail maritime dans les années 1970²⁶.

²² Kwame Nkrumah, né le 21 septembre 1909 à Nkroful (alors Côte-de-l'Or (colonie britannique) et actuel Ghana) et mort le 27 avril 1972 à Bucarest (République socialiste de Roumanie), est un homme d'État indépendantiste et panafricaniste qui dirigea le Ghana indépendant, d'abord comme Premier ministre de 1957 à 1960, puis en qualité de président de la République de 1960 à 1966.

²³ Amílcar Lopes da Costa Cabral (12 septembre 1924 – 20 janvier 1973), Abel Djassi de son pseudonyme, est un homme politique de Guinée-Bissau et des Îles du Cap-Vert. Il est le fondateur du Parti africain pour l'indépendance de la Guinée et du Cap-Vert, PAIGC (*Partido Africano da Independência da Guiné e Cabo Verde*), qui amena à l'indépendance ces deux États colonisés par le Portugal.

²⁴ GONIDEC (P. F.), *Les droits africains : évolutions et ressources*, 2e édition, LGDJ, Paris, 1976, p 36.

²⁵ DIALLO (I. KH.), *Le contentieux maritime devant le juge, Etude de droit privé comparé de la Côte d'ivoire, de la France du Sénégal et du Togo*, tome 1, EDJA, Dakar, 1992, p 12.

²⁶ L'internationalisation du travail maritime, du fait de la liberté internationale d'immatriculation du navire, de l'absence de nécessité d'une protection de la flotte marchande par des forces navales, à partir de 1945-50, concerne tous les pays, principalement les États traditionnellement maritime. En 1970, 35 % de la flotte est sous libre pavillon ; cela va s'accroître ensuite. V. CHARBONNEAU

13. L'Organisation Maritime Internationale (OMI)²⁷ a donc développé un certain nombre d'instruments, pour certains en relation avec l'Organisation Internationale du Travail (OIT)²⁸, destinés à définir des règles en matière de sécurité maritime et de travail maritime. Il s'agit de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 « *International Convention for the Safety of Life at Sea* » (SOLAS)²⁹ qui fait partie, à l'instar de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)³⁰, 1978, des piliers du droit maritime en général. La convention de l'OMI qui concerne le plus le droit social maritime est la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille « *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* » (STCW)³¹.
14. Quant à l'Organisation Internationale du Travail (OIT), environ trente conventions maritimes ont été par la suite adoptées par cette organisation et autant de recommandations. Ces conventions ont réglementé le droit du travail maritime

(A.), *marché internationale du travail maritime, un cadre juridique en formation*, PUAM, Marseille, 2009.

²⁷ L'OMI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers et de l'atmosphère par les navires. n tant qu'institution spécialisée des Nations Unies, l'Organisation maritime internationale (OMI) établit des normes internationales pour veiller à la sécurité, à la sûreté et à la performance environnementale des transports maritimes. Le rôle principal de l'OMI est de créer un cadre réglementaire pour le secteur des transports maritimes qui soit juste et efficace, universellement adopté et universellement appliqué. V. *OMI*, [En ligne], <https://www.imo.org/fr/about/pages/default.aspx> (Consulté le 10/08/2023).

²⁸ L'OIT est l'institution spécialisée du système des Nations unies chargée des questions du travail. Ses principaux objectifs sont de promouvoir les droits au travail, d'encourager la création d'emplois décents, d'étendre la protection sociale et de renforcer le dialogue social. Unique agence « tripartite » de l'ONU, l'OIT réunit des représentants des gouvernements, employeurs et travailleurs de [187 Etats Membres](#) pour établir des normes internationales, élaborer des politiques et concevoir des programmes visant à promouvoir le travail décent pour tous les hommes et femmes dans le monde. V. *Histoire de l'OIT*, [En ligne], <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--fr/index.htm> (Consulté le 10/08/2023).

²⁹ Adoption : 1er novembre 1974 ; entrée en vigueur : 25 mai 1980. La première version a été adoptée en 1914, en réponse au naufrage du Titanic, la deuxième en 1929, la troisième en 1948 et la quatrième en 1960. La version de 1974 inclut la procédure d'acceptation tacite, qui prévoit qu'un amendement entrera en vigueur à une date spécifiée à moins que, avant cette date, des objections à l'amendement ne soient reçues d'un nombre convenu de Parties. La Convention de 1974 a donc été mise à jour et modifiée à plusieurs reprises. La Convention en vigueur aujourd'hui est parfois dénommée la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée.

³⁰ La Convention MARPOL a été adoptée le 2 novembre 1973 à l'OMI. Le Protocole de 1978 été adopté à la suite d'une série d'accidents de navires-citernes survenus en 1976 et 1977. Comme la Convention MARPOL de 1973 n'était pas encore entrée en vigueur, le Protocole MARPOL de 1978 a intégré la convention mère. L'instrument qui en résulte est entré en vigueur le 2 octobre 1983. En 1997, un Protocole modifiant la Convention a été adopté, et une nouvelle Annexe VI, qui est entrée en vigueur le 19 mai 2005, a été ajoutée. La Convention MARPOL a été mise à jour par des amendements au fil des années.

³¹ V. *infa*, Partie 1/Chapitre1/Section1.

dans tout son ensemble : des normes définissant les conditions d'accès à la profession de marin ; des normes relatives à la formation du contrat d'engagement maritime ; des normes au stade de l'exécution de la relation de travail ; des normes pour l'ensemble de la relation de travail, de la protection sociale et la sécurité sociale. La plupart de ces conventions internationales ont reçu peu de ratifications, alors qu'elles avaient été adoptées à Genève à la majorité des deux tiers des trois collèges : États, armateurs, représentants des gens de mer. C'est la convention 147 de l'OIT de 1976 relative aux normes minima dans la marine marchande qui a instauré un véritable contrôle social des navires avec le contrôle de l'État du port accompagné du principe du « traitement pas plus favorable »³² des navires battant pavillon d'un État n'ayant pas ratifié la convention. La Convention (n° 178) OIT sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996 a aussi joué un rôle important en termes de contrôle social³³.

15. Cette internationalisation du droit social des gens mer, profession privée fortement réglementée, a constitué la deuxième phase dite de « reconstruction » du droit social des gens de mer en Afrique de l'Ouest. C'est elle qui est à l'origine de cette « reconstruction » des droits nationaux des gens de mer pour se conformer au droit international. Mais, d'autres raisons se sont ajoutées à celle-ci : il s'agit notamment des programmes de réajustement structurel, mais aussi du désir des africains d'adapter le droit aux réalités nationales en se détachant du droit légué par la colonie et d'adopter des textes beaucoup plus ancrés aux réalités locales.
16. En effet, à la fin des années 1990 et au début des années 2000 d'autres textes nationaux ont vu le jour. Des textes qui abrogent et remplacent ceux adoptés antérieurement. D'abord, le Sénégal a été le premier à modifier son code du travail en 1997 (Loi 97-17 du 1er décembre 1997 portant nouveau Code du Travail du Sénégal³⁴ qui abroge et remplace le code de 1961)³⁵ et son Code de la marine marchande en 2002 (Loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la Marine

³² Il s'agit d'une clause qui a pour but de garantir des règles du jeu égales pour les navires battant pavillon d'États qui ont ratifié la convention, afin que ceux-ci ne soient pas en situation concurrentielle désavantageuse par rapport aux navires battant pavillon d'États qui ne l'ont pas ratifiée.

³³ CHAUMETTE (P), *Droits maritimes*, CHAUMETTE P. (dir.), 4 éd, Dalloz, Paris, 2021/2022, p. 1007

³⁴ JORS n°5776 du 13 décembre 1997, pp. 503 à 537.

³⁵ Le Code du travail a été modifié par la Loi n° 2015-04 du 12 février 2015.

Marchande et principalement du décret d'application n°2004-283 du 5 mars 2004). Ensuite, le Bénin adopte la Loi n°2010-11 du 7 mars 2011 portant Code maritime. Celle-ci abroge l'Ordonnance n°68-38/PR/ MTPTPT du 18 juin 1968 portant Code de la marine marchande, mais laisse subsister le Statut général des gens de mer, issu de la loi n°98-015 du 12 mai 1998. Puis, le Togo a aussi modifié sa législation à travers la Loi n° 2016-028 portant Code de la marine marchande du 11 octobre 2016³⁶ qui remplace l'Ordonnance n°29 du 12 août 1971 portant Code de la marine marchande. En fin, la Côte d'Ivoire a modifié sa législation maritime par la Loi n° 2017-442 du 30 juin 2017 portant Code maritime³⁷ qui remplace la Loi n°61-349 du 9 novembre 1961, relative à l'institution d'un Code de la Marine marchande.

17. Pour comprendre le rôle clé de l'internationalisation du droit maritime en général et du droit social maritime en particulier sur cette refonte, voire cette « reconstruction » des droits nationaux en Afrique de l'Ouest, il suffit de lire les exposés des motifs des nouveaux textes adoptés pendant cette période. Par exemple, nous pouvons lire dans l'exposé des motifs de la Loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la Marine Marchande du Sénégal que « Quant au fond, les axes suivants constituent la trame de la réforme juridique : Adaptation de notre législation aux évolutions internationales du droit maritime. La mondialisation des activités économiques commande de ne pas se singulariser sur le plan des rapports économiques internationaux. Pour cette raison, le Gouvernement du Sénégal a déjà signé plusieurs conventions internationales touchant à divers aspects de l'activité maritime, notamment la pollution maritime, la sécurité maritime, le jaugeage des navires, les normes de formation des gens de mer. (...) La plupart de ces Conventions sont aujourd'hui ratifiées. Il convient donc d'en tenir compte pour éviter les dysharmonies entre cette réglementation internationale et les normes nationales devenues obsolètes en grande partie (...) ». Les raisons sont identiques pour les autres pays.
18. Cette « reconstruction », voire cette modernisation en Afrique de l'Ouest du droit social des gens de mer englobée sur celle du droit maritime est plus ou moins récente et est, comme nous l'avons souligné, basée sur l'adaptation aux évolutions

³⁶ J.O 61e année n°31 du 11 octobre 2016

³⁷ J.O soixantième année n° 12, spécial du mardi 13 novembre 2018.

du droit international (La marine marchande est le premier secteur mondialisé dès les années 1970). Il n'en demeure pas moins qu'au regard du droit international du travail maritime un « vieillissement » des textes nationaux peut être constaté, malgré la « nouveauté » des législations dans certains pays. Ce paradoxe n'est pas anodin. Il est dû à un autre bouleversement du droit international du travail avec notamment la production à Genève de deux conventions, qui a débuté en 2001 pour aboutir en 2006 et 2007. Il s'agit de la Convention de travail maritime de 2006, dite MLC et puis de la convention n°188 sur la pêche 2017, dite C188. La réglementation de la profession de marin dans la sphère internationale a connu son plein essor avec l'adoption de ces deux conventions.

19. Les conventions précitées sont des normes consolidées qui réunissent en un ensemble de textes adoptés par l'OIT, précédemment, dans une seule convention. Elles sont présentées comme des jalons, des avancées historiques, prenant appui sur les normes internationales du travail en vue d'une mondialisation équitable d'un travail décent³⁸ pour les gens de mer³⁹. La MLC 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. La MLC a été largement ratifiée, par 104 États aujourd'hui, représentant plus de 96,6 % de la flotte mondiale de la marine marchande. Elle est entrée en vigueur le 20 août 2013. Il est même loisible de dire qu'il existe « un code international de travail maritime » qu'est la MLC⁴⁰. Compte-tenu du principe du « traitement pas plus favorable », qui fonde le contrôle des navires par l'État du port (le *port state control*), cette convention a un caractère universel : les navires marchands, battant pavillon d'un État n'ayant pas ratifié la MLC ne peuvent qu'assurer des liaisons de

³⁸ Selon l'OIT, le travail décent résume les aspirations des êtres humains au travail. Il regroupe l'accès à un travail productif et convenablement rémunéré, la sécurité sur le lieu de travail et la protection sociale pour tous, de meilleures perspectives de développement personnel et d'insertion sociale, la liberté pour les individus d'exprimer leurs revendications, de s'organiser et de participer aux décisions qui affectent leur vie, et l'égalité des chances et de traitement pour tous, hommes et femmes. V. OIT, travail décent, *Ilo*, [en ligne]. <https://www.ilo.org/global/topics/decent-work/lang-fr/index.htm> (Consulté le 17/06/2023)

³⁹ CHAUMETTE (P.), « La convention de travail maritime », *revue électronique, Neptunus*, CDMO, Université de Nantes, Vol. 13 2007/1, p.1. www.cdm.univ-nantes.fr

⁴⁰ CHAUMETTE (P.) « La convention de travail maritime OIT de 2006 : Déclaration de conformité et rapports nationaux », *revue électronique, Neptunus*, CDMO, Université de Nantes, 2015, p. 3. www.cdm.univ-nantes.fr

cabotage national entre deux ports de leur pays, nullement des liaisons internationales, car ils pourraient subir une rétention au contrôle portuaire.

20. Les conventions internationales ont joué un rôle prépondérant dans l'évolution de la réglementation du travail maritime. Si la profession de marin a longtemps été une profession réglementée au niveau national de chaque État, c'est-à-dire une profession à laquelle l'exercice est soumis à des conditions dont le respect est contrôlé par l'État, aujourd'hui, le caractère réglementé de la profession demeure, mais le droit international s'est saisi du métier de marin, par nature mobile et international⁴¹. La profession de marin a la singularité d'être une profession réglementée au niveau international. La réglementation internationale (les conventions de l'OIT et de l'OMI) est devenue la source essentielle de ce marché international du travail. La plupart des États qui ont ratifié les conventions internationales, ont modernisé leur droit du travail maritime en incorporant les aspects majeurs de ces conventions (extension de la notion de gens de mer, au-delà des marins brevetés, précision de la notion d'armateur, mise en place d'une certification sociale des navires, instauration d'une procédure de plainte à terre, *etc.*).
21. Quid des pays de l'Afrique de l'Ouest francophone ? Si la « reconstruction » du droit social des États ouest africains est récente, elle ne prend pas, pour autant, en compte toutes les dimensions des nouvelles conventions internationales. Ceci, même pour les États qui ont modifié leur législation nationale après l'adoption de la MLC et de la C188. Ces deux conventions de l'OIT sont riches en contenu et exigeantes pour les administrations. Elles concernent les États du pavillon du navire, les États du port et les États fournisseurs de main-d'œuvre, comportant des facettes variées, qui peuvent être cumulatives parfois. Tous les États soumis à notre étude doivent donc passer par une nouvelle phase de retouche des droits nationaux pour être en conformité avec la réglementation internationale. Après la « construction » et la « reconstruction » nous pourrions appeler cette phase qui a actuellement commencé, mais pas entièrement abouti, la phase de « réfection » du droit social maritime ouest africain.

⁴¹ DENIS (L.), *travail maritime : encadre administratif*, éd du puits fleuri, Hericy, 2019, p.17.

22. C'est d'ailleurs l'application de ce droit international, c'est à dire la façon dont les États de l'Afrique de l'Ouest intègrent cette réglementation internationale de la profession de marin qu'il conviendra d'étudier, d'où l'intitulé de notre sujet : « D'un cadre national à l'internationalisation du droit social des gens de mer, l'application du droit international du travail maritime en Afrique francophone de l'Ouest ».
23. Le droit social et le droit du travail sont souvent confondus, il s'agit de deux notions distinctes. Le droit social englobe à la fois le droit de la sécurité et de la protection sociale et le droit du travail. Ce dernier, étant composant du droit social, régit l'ensemble des règles applicables à une relation de travail (employé ou salarié et employeur) qu'elle soit collective ou individuelle⁴². Le droit social encadre la relation de travail entre salariés et employeurs et cherche à limiter les effets des aléas qui peuvent toucher une personne au cours de sa vie (maladie, accident, invalidité, vieillesse, chômage, *etc.*)⁴³.
24. Toutefois, l'utilisation de notre part de l'expression « droit international du travail maritime » n'exclut pas une étude du droit de la sécurité et de la protection sociale des gens de mer. Le droit international du travail maritime est composé à la fois du droit du travail maritime et du droit de la protection sociale maritime. Par l'internationalisation du travail maritime, les employeurs se sont efforcés de ne prendre en compte que le travail fourni par les gens de mer, d'économiser sur la protection sociale, notamment sa dimension familiale. Le principe du travail décent de l'OIT ne se limite toutefois pas à des normes minimales de travail : les deux conventions maritimes récentes exigent que chaque marin dispose d'une protection sociale et soit traité de manière équivalente aux travailleurs terrestres. Cet objectif est fort ambitieux.
25. Le droit social des gens de mer est alors l'ensemble des règles régissant à la fois le droit du travail maritime (les relations de travail maritime) et le droit de la protection sociale des gens de mer. Il est un droit à part qui règlemente un domaine à part : par exemple, l'article 302 du code sénégalais de la marine marchande

⁴² AUZERO (G.), BAUGARD (D.), DOCKES (E.), *Droit du travail*, 36^e éd, Dalloz, Paris, 2022, p. 3.

⁴³ Dictionnaire de droit social *la toupie*, [En ligne], https://www.toupie.org/Dictionnaire/Droit_social.htm (consulté le 01/06/2023).

dispose que « par dérogation au Code du Travail et compte tenu des nécessités inhérentes au métier de marin, tout contrat d'engagement conclu entre un marin et un armateur ou son représentant pour servir à bord d'un navire est soumis aux dispositions de la présente loi et de ses textes d'application ». De par son objet, le droit du travail maritime englobe les règles qui gouvernent la mer et tous ceux qui sont aptes à se trouver en mer : marin, navire. Le plus souvent, la production des normes du droit national du travail maritime nécessite une coordination entre le ministère chargé du travail et le ministère chargé de la marine marchande ou des transports, ce qui n'est pas si simple. Il nécessite également une imbrication entre le droit commun du travail et le droit spécial du travail maritime, entre les codes du travail et les codes de la marine marchande, ou code maritime, selon l'appellation.

26. Mais, à qui s'applique principalement ce droit ? L'article II (f) de la MLC a proposé une définition exhaustive de la notion de gens de mer ou de marin. Il s'agit « des personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique »⁴⁴.
27. C'est le droit des gens de mer ouest africains qui sera étudié en confrontation avec le droit international. L'accent sera mis sur la marine marchande et la MLC 2006, car la pêche est moins internationalisée ; mais elle ne saurait être oubliée, ni la C188 de 2007. Ces deux conventions sont distinctes, mais elles ont plusieurs points de convergences.
28. Notre étude est limitée dans l'espace, dans la mesure où, même si l'étude des conventions internationales pourrait la rendre universelle, elle concerne principalement quatre pays, à savoir les pays francophones de l'Afrique de l'Ouest dans lesquels l'activité maritime est développée, soit grâce à la dimension de leurs côtes⁴⁵, soit grâce à leur position géographique. Il s'agit du Sénégal⁴⁶, de la Côte

⁴⁴ V. infra. Titre 1/Chapitre 1/Section 2/Paragraphe 2, pour une définition complète des notions de gens de mer et de marin, ainsi que celle de navire.

⁴⁵ V. carte des États de l'Afrique de l'Ouest : annexée.

⁴⁶ Le Sénégal a une longueur de côtes de plus de 700 kilomètres, avec un développement fulgurant des activités de transport maritime. Aussi, la majorité des approvisionnements du pays sont assurés par la voie maritime. Ainsi, le milieu maritime et portuaire du Sénégal décèle de nombreuses richesses juridiques.

d'Ivoire⁴⁷, du Togo⁴⁸ et du Benin⁴⁹. Nous pensons qu'il s'agit-là d'un « échantillon » assez représentatif de l'étude du droit social maritime des États de l'Afrique francophone de l'Ouest, encore que ce choix ne soit arbitraire. Les termes « États d'Afrique de l'Ouest » renverra tout au long de cette étude à ces quatre États.

29. Le choix porté sur la méthode comparative entre pays de l'Afrique de l'Ouest donne encore beaucoup plus de valeur à l'analyse et de pertinence aux propos. Cela d'autant plus que les États africains ont initié, depuis un certain nombre d'années, dans le cadre de la conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CMEAOC-TM), l'idée d'une harmonisation des législations en matière maritime. Mais aussi, les armements d'Afrique de l'Ouest tentent de rationaliser la desserte maritime de la côte pour une meilleure exploitation de leurs flottes et de trouver une parade au système de fonctionnement d'une activité fortement mondialisée⁵⁰.

30. Mais, comme nous l'avons soulevé ci-dessus, le droit de ces États étant fortement influencé par le droit français, nous solliciterons ainsi, dans une moindre mesure, le droit français, qui a subi les mêmes influences de la mondialisation et des deux conventions maritimes de l'OIT⁵¹. Pour mieux cerner les différences, difficultés et défaillances que peuvent avoir certains États à concevoir une réponse à une législation internationale généralisée, il n'y a pas meilleure façon que de comparer des pays en situation économique différente. La ressemblance textuelle ne préjuge en rien la réalité du respect et de l'application des obligations⁵². De ce fait, l'analyse de ce sujet basée sur une telle comparaison nous permettra de voir si les conventions internationales ont réellement réussi l'adoption des règles cohérentes

⁴⁷ La Côte d'Ivoire a une côte longue de plus de 750 km son territoire maritime est plus vaste que son territoire terrestre

⁴⁸ 50 km de côtes donnant sur le golfe de Guinée.

⁴⁹ 121 km de côtes.

⁵⁰ DIALLO (I. KH.), *Le contentieux maritime devant le juge, Etude de droit privé comparé de la Côte d'Ivoire, de la France du Sénégal et du Togo*, tome 1, EDJA, Dakar, 1992, p.11.

⁵¹ CHAUMETTE (P.), « De l'évolution du droit social des gens de mer : Les marins ne sont pas des salariés comme les autres. Spécificités, banalisation et imbrication des sources », *Neptunus e-revue*, université de Nantes, n° sp. 20 ans, 2015, www.cdm.univ-nantes.fr

⁵² CORNEE (E.), SAM-LEFEBVRE (A.), « La certification sociale à bord des navires de commerce, une garantie pour les droits des marins » : in *Seafarers: an international labour market in perspective- Gens de mer un marché international de travail*, CHAUMETTE P. (dir.), Gomylex, Bilbao, 2016, p. 208. hal-01470342.

et universelles adaptables à la diversité des systèmes juridiques et des niveaux de développements en présence dans le monde actuel.

31. Aujourd'hui, cet arsenal juridique international, avec des exigences et des méthodes de plus en plus contraignantes, oblige les États ou du moins les incite, pour des raisons de compétitivité, à ratifier les conventions, mais plus encore à les rendre effectives afin de moderniser leur droit social maritime. Par exemple, le Titre 5 de la MLC, intitulé « respect et mise en application des dispositions », comporte plusieurs obligations des États qui garantissent l'application et l'effectivité de la convention. Le Titre 5 de la MLC et la convention dans sa globalité s'intéresse à trois catégories d'État : État du pavillon⁵³, État du port⁵⁴, État fournisseur de main-d'œuvre⁵⁵.
32. Une grande partie des dispositions des conventions est applicable aux États du pavillon. Or, hormis le Togo, les États africains concernés par notre étude ne sont quasiment plus des États du pavillon, (sauf cabotage national), d'où la complexité de la question de l'opportunité de se conformer à cette convention. Dans l'état actuel de la marine marchande mondialisée, industrie maritime et navale nécessite d'importants investissements, même pour des navires d'occasion, quels opérateurs économiques seraient susceptibles de recourir à une immatriculation sous pavillon national de l'un des États concernés ?
33. Il ne faut, cependant, pas perdre de vue que les États ouest africains sont des États du port. Ils reçoivent de divers continents de nombreux types de navires, notamment des porte-conteneurs, des minéraliers, des rouliers et des cargos de marchandises diverses. Une part importante des marchandises qu'ils reçoivent est à destination des pays enclavés voisins, et particulièrement le Burkina Faso et le

⁵³ L'expression « État du pavillon » s'entend de l'État dont un navire bat et a le droit de battre le pavillon (article 2 de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986). L'État du pavillon est l'entité qui attribue au navire le droit de battre son pavillon. Il lui octroie une nationalité indispensable à toute navigation. V. LAGDAMI (K.). « L'État du pavillon, entité centrale de la mise en œuvre de la sécurité et de la sûreté maritime en mer Méditerranée », PUAM, 2016, pp 313-334.

⁵⁴ L'État du port désigne l'État dont des navires étrangers font des escales dans ses ports nationaux.

⁵⁵ L'expression « pays fournisseur de main-d'œuvre » s'entend d'un pays qui fournit des gens de mer pour servir à bord d'un navire qui bat le pavillon d'un autre pays (article 2 de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986).

Mali. Rien qu'en 2022, 21 281 navires ont effectué des escales dans les ports ouest africains⁵⁶.

34. Les États ouest africains sont également des États fournisseurs de main-d'œuvre maritime. Ils disposent d'écoles de formations maritimes. La Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) estime ainsi une offre de 1 428 gens de mer, en 2021, pour les quatre pays soumis à notre étude. Cependant, ce chiffre concerne que les gens de mer de la marine marchande⁵⁷ en activité et ne prennent pas en compte les gens de mer pêcheurs qui sont beaucoup plus nombreux en Afrique de l'Ouest⁵⁸.
35. L'étude de l'application de la MLC, en Afrique de l'Ouest, reste donc opportun du fait que ces États sont à la fois des États du port et des États fournisseurs de main-d'œuvre. En plus, l'affirmation consistant à considérer que les États ouest africains ne sont qu'États du port et dans la moindre mesure États fournisseurs de main-d'œuvre, et ne sont pas des États du pavillon doit être considérablement nuancée, car le Togo dispose à lui seul de 206 navires, sous son pavillon, soumis aux dispositions de la MLC⁵⁹.
36. Si l'opportunité d'étudier le droit des gens de mer de la marine marchande ouest africaine est sans équivoque, il en est autant pour la pêche⁶⁰. Le secteur de la pêche est très important dans l'ensemble des pays soumis à notre étude, du fait du nombre considérable de gens de mer qu'il emploie. Il leur fournit des revenus, tout en contribuant à la sécurité alimentaire des pays. Qu'elle soit industrielle ou

⁵⁶ Ce chiffre inclut les escales dans d'autres pays d'Afrique de l'Ouest comme la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée-Bissau, la Mauritanie, le Niger et le Nigeria. V. CNUCED, *Escales et données sur la performance : nombre d'escales annuels*, sur la base de données fournies par MarineTraffic (<http://marinetraffic.com>) [en ligne]. <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> (consulté le 01/06/2023).

⁵⁷ Marine marchande ou marine de commerce désigne tout ce qui fait l'objet, ou qui est en rapport, avec le transport maritime de marchandises ou de personnes.

⁵⁸ Le manque de communiqué sur les nombres exacts de gens de mer ne nous permet pas de savoir l'exactitude du nombre de gens travaillant à la pêche.

⁵⁹ OIT, MLC country profile of Togo, [en ligne]. https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:80011:0::NO:80011:P80011_COUNTRY_ID:10305_0 (consulté 01/06/2023)

⁶⁰ Acte de capturer ou de chercher à capturer, d'extraire ou de tuer par quel que moyen que ce soit des espèces animales ou végétales dont le milieu de vie normal ou dominant est l'eau. La pêche comprend toutes les activités ayant pour finalité directe la capture, telles que la recherche d'organismes marins ou l'utilisation d'instruments destinés à les attirer (article 7 du Code de la pêche maritime du Sénégal)

artisanale⁶¹, la pêche reste une activité-phare de l'économie des États ouest africains. Très peu prise en considération par les opérations de recensement qui sont conduites par les services de statistiques nationaux, nous ne pouvons pas affirmer avec exactitude le nombre de pêcheurs en Afrique de l'Ouest. Nous savons, toutefois, que, pour le seul secteur artisanal, ces pays cumulent 450 sites de débarquement avec un nombre de pêcheurs maritimes estimé à près de 100 000⁶².

37. Ainsi, comme nous l'avons évoqué, notre étude portera sur tous les gens de mer ouest africains de la pêche et du commerce. En effet, la convention n°188 de l'OIT sur le travail dans la pêche, 2007, (C188), vise à faire en sorte que les pêcheurs du monde entier bénéficient de conditions de travail et de vie décentes. Après des années de négociations difficiles, elle a été adoptée en juin 2007, de même qu'une recommandation officielle qui l'accompagnait (Recommandation 199 de l'OIT sur le travail à la pêche). Cette convention s'applique à tous les types de pêche commerciale et s'attache à fournir des normes minimales acceptables qui protègent

⁶¹ Nous nous sommes longuement interrogés sur les critères à adopter pour différencier la pêche artisanale de la pêche industrielle et nous verrons que les différentes réponses juridiques ne sont pas satisfaisantes. Les Directives sur la pêche artisanale tiennent compte de la grande diversité de la pêche artisanale dans le monde et reconnaissent qu'il n'existe aucune définition unique convenue et qu'une telle définition ne serait pas souhaitable dans un secteur aussi diversifié et dynamique. La définition nationale de la pêche artisanale varie d'un pays méditerranéen à l'autre, et plusieurs se contentent, à défaut d'une définition formelle, de définitions pratiques informelles. Nous constatons néanmoins qu'il existe un fil conducteur : la pêche artisanale est généralement définie en fonction de la longueur des bateaux (le plus souvent moins de 12 mètres) et du type de matériel (le plus souvent du matériel passif ou non remorqué), mais ces critères ne sont pas universels. Récemment, la FAO et la CGPM se sont attelées à améliorer cette définition à l'aide d'une approche multidimensionnelle fondée sur des caractéristiques plus dynamiques, telles que la propriété et la durée des sorties en mer, mais les résultats de ces travaux ne sont pas encore connus. Certaines législations ouest africaines, comme le Sénégal (article 11 de la Loi n° 2015-18 du 13 juillet 2015 portant Code de la Pêche maritime), effectuent des renvois aux textes réglementaires pour la distinction entre la pêche artisanale et la pêche industrielle mais ces textes ne sont la plupart des cas jamais adoptés. Dans la pratique en Afrique de l'Ouest la pêche artisanale ou industrielle est définie selon les moyens utilisés. Dans le cadre de cette étude nous retiendrons la distinction faite par l'article 6 Loi n° 2016 -026 du 11 octobre 2016 portant réglementation de la pêche et de l'aquaculture au Togo « Selon les moyens utilisés, la pêche peut être artisanale ou industrielle : a. la pêche artisanale est exercée par des embarcations de type pirogue qui n'utilisent pas de moyens mécaniques pour mouiller ou relever les engins de pêche embarqués et qui ne conservent leur capture à bord que par la glace ou par le sel. La pêche artisanale peut également être non embarquée ; b. la pêche industrielle est exercée au moyen d'embarcations pontées, utilisant des moyens de conservation des captures à bord outre que la glace et le sel ».

⁶² SAMBA (A.) et GASTUEL (D.), « Atlas des pêches et pêcheurs artisans d'Afrique de l'Ouest », IRD Éd, Marseille, 2021, pp 11-14.

les pêcheurs dans tous les aspects de leur travail⁶³. Entrée en vigueur le 16 novembre 2017, cette convention n'a reçu que 21 ratifications en octobre 2023, dont le Sénégal.

38. Il est toutefois important de garder à l'esprit que plusieurs législations nationales, y compris celles des États ouest africains, ont mis en place un cadre commun pour les pêcheurs et les gens de mer de la marine marchande. Dans la plupart du temps, ce sont les mêmes dispositions nationales qui s'appliquent à tous les gens de mer (pêche et commerce). La ratification des deux conventions peut ne pas changer ces pratiques. Les États pourront maintenir ce cadre commun pour les pêcheurs et les gens de mer du commerce sur la base de ces conventions applicables aux deux secteurs, avec bien-sûr quelques adaptations, compte-tenu des larges différences dans les conditions de travail. La MLC étant plus complète que la C188, mais aussi largement plus ratifiée, même chez les États ouest africains, l'un des enjeux de notre étude est lié à l'extension de la MLC à des catégories de travailleurs autres que les gens de mer du commerce. Ainsi, au cours de nos développements, nous évoquerons plus largement la MLC, notamment lorsque celle-ci contiennent les mêmes aspects, mais plus détaillés, que la C188. Toutefois, la C188 sera évoquée dès lors que nous pourrons soulever des divergences et de nécessaires adaptations liées notamment aux conditions particulières de travail à la pêche et à l'importance majeure de ce secteur en Afrique de l'Ouest.
39. La modernisation du droit social maritime à travers l'internationalisation, explique le « dépassement » du cadre professionnel national des États ouest africains qui n'ont pas suivi cette mutation vers un marché universel résultant de l'agrégation volontaire et involontaire des États. Non seulement cela peut laisser un grand nombre de gens de mer ouest africains dans des conditions de travail et de vie difficiles et dangereuses, mais également, cela peut bloquer la probable ouverture de ces États à l'international et présenter des conséquences néfastes pour des questions de compétitivité du secteur maritime face à la mondialisation et à la concurrence accrue.

⁶³ ITF, *Convention de l'OIT sur le travail dans la pêche 2007 - Guide pour les syndicats*, mars 2016, *itf global*, [en ligne] <https://www.itfglobal.org/fr/reports-publications/convention-de-loit-sur-le-travail-dans-la-peche-2007> (Consulté le 15/02/2019).

40. Cependant, les tentatives, par les pays ouest africains, de mise en conformité avec le droit social international, à travers les ratifications des dernières conventions internationales⁶⁴ montrent une certaine volonté d'intégrer, voire de transposer le droit international dans leur législation nationale. Toutefois, la transposition et surtout la mise en œuvre effective des conventions internationales du travail maritime peut ne pas être chose facile. Il faut un véritable investissement humain et législatif pour une mise en œuvre effective. Pour les États ouest africains qui ont ratifié ces conventions, une nouvelle modification des lois nationales, si elle est nécessaire, s'avèrera peut-être difficile vu le « toilettage » récent des dispositions applicables et compte-tenu de certaines pratiques ou réalités purement locales. Pour les États qui n'ont pas ratifié ces conventions, celles-ci peuvent s'appliquer indirectement à eux grâce à un certain nombre de mécanisme mis en place par ces conventions internationales⁶⁵.
41. Ainsi, la question qui mérite d'être posée est de savoir, comment le droit international du travail maritime impactera⁶⁶-t-il l'organisation institutionnelle et les droits nationaux des États ouest africains ? La réponse à cette question nous amènera inéluctablement à s'interroger sur les réajustements juridiques et organisationnels nécessaires pour que le droit social maritime en Afrique francophone de l'ouest soit en phase avec les évolutions du droit international du travail maritime afin de répondre efficacement aux besoins d'une mondialisation équitable, d'un travail décent pour les gens de mer.
42. En plus de nous montrer la teneur de la réglementation internationale de la profession de marin, cette interrogation nous permet de cerner l'aboutissement d'une telle réglementation internationale au sein de la législation nationale et

⁶⁴ Parmi les États étudiés, seule la Côte d'Ivoire n'a pas encore ratifié la MLC. Cependant, seul le Sénégal a ratifié la C188.

⁶⁵ La non-ratification de la MLC par certains pays ne leur permet pas d'échapper aux impératifs du Port State Control. Lorsque les marins travaillent à bord d'un navire battant le pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la MLC, 2006, ce sont alors les dispositions de l'article V, paragraphe 7 de la clause du « traitement non moins favorable », qui s'appliquent. Cette clause a pour but de garantir des règles du jeu égales pour les navires battant le pavillon de pays qui ont ratifié la convention afin que ceux-ci ne soient pas en situation concurrentielle désavantageuse par rapport aux navires battant le pavillon de pays qui ne l'ont pas ratifiée.

⁶⁶ Impact est aujourd'hui employé non seulement dans son premier sens de « heurt d'une chose contre une autre, choc », mais également au sens figuré de « influence forte », voire d'« influence en général ». Ce deuxième emploi, qui est la nôtre ici, est aujourd'hui si courant qu'il ne peut plus être considéré comme fautif. V. *Dictionnaire Larousse* [en ligne] <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/impact/41780>

communautaire des États ouest africains, ainsi que son application ou du moins son effectivité. Autrement dit, elle nous permet de comprendre d'une part l'articulation entre le droit international, les droits nationaux et régionaux en Afrique de l'Ouest et d'autre part l'articulation entre le droit international et les pratiques et réalités locales. En somme, elle permet de démontrer comment les pays de l'Afrique de l'Ouest doivent intégrer ce droit international en suivant son évolution dans tous ses domaines et toutes ses composantes, que ce soit dans les différents aspects de l'encadrement administratif de la profession ou dans les différents aspects de la relation de travail.

43. Le respect des obligations minimales internationales dans le domaine du droit social maritime et leur adaptation aux pratiques et réalités africaines permettra de lutter, au profit des armateurs ouest africains, contre les pratiques de concurrence déloyale favorisées par la libre immatriculation des navires. L'application effective des normes internationales permet également d'assurer la sécurité maritime par la prévention du risque maritime et de garantir des conditions de vie et de travail sûres et décentes aux milliers de gens mer ouest africains à bord des navires de pêche et de commerce.
44. D'ailleurs, l'objectif principal des conventions internationales de travail maritime est d'assurer une protection intégrale des droits des gens de mer dans le monde entier et d'instaurer des règles du jeu égales pour tous, surtout pour les pays et les armateurs résolus à fournir aux gens de mer des conditions de vie et de travail décentes, en protégeant ces pays et ces armateurs de la concurrence déloyale des navires ne satisfaisant pas aux normes⁶⁷.
45. Cet objectif sera peut-être atteint lorsque l'uniformisation voire l'harmonisation du droit social maritime devient effective. Lorsque celui-ci sera le même pour tous les États. Ce qui n'est pas aussi évident, car les conventions élaborent souvent que des normes minimales qui seront transposées différemment par les États (ceux qui se limitent au strict minimum et les plus diligent qui renforcent les exigences). Aussi, tous les États ne ratifient pas les conventions. Si certains d'entre eux sont moins scrupuleux dans le but d'attirer les armateurs qui peuvent y exploiter leur navire à

⁶⁷ V. OIT, *Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) telle qu'amendée, questions fréquentes*, cinquième édition, 2019.

moindre coût (pavillons de complaisances). D'autres, s'abstiennent de ratifier pour des manques de moyens de mettre en œuvre les exigences internationales ou à cause de la faiblesse de leur flotte. Cependant, les conditions de mise en œuvre des conventions internationales ne distinguent pas selon la « consistance maritime » de l'État. Même pour certains États qui sont principalement fournisseurs de main-d'œuvre, qui ne disposent pas d'une grande flotte exploitée sous pavillon national, elle implique un travail strict de mise en application⁶⁸.

46. Aujourd'hui, comme nous l'avons montré, le constat est que les États Ouest africains sont dans un processus de transposition du droit international, notamment des conventions de l'OIT, tout en sachant que la STCW a déjà fait l'objet de transposition. Donc, le droit international du travail maritime est, dans une moindre mesure, appliquée en Afrique de l'Ouest. Cette application restera tout de même partielle tant que toutes les conventions incontournables du travail maritime (MLC, C188) ne sont pas effectivement mises en application au niveau national. En effet, les lois nationales concernent une profession réglementée, les gens de mer, dont les lignes directrices sont renouvelées par les deux conventions de l'OIT de 2006 et de 2007 : règles internationales minimales d'un droit professionnel. Mais, il ne faut pas perdre de vue que ce droit professionnel ne peut être « autonome » : s'il dispose de particularités, il s'insère aussi dans l'évolution du droit du travail général.
47. Les conventions internationales sont dotées d'une souplesse, qui permet à tous les États de les ratifier et de les mettre en œuvre. Il n'en demeure pas moins, que les États qui les ratifient ont, tout de même, un grand travail à faire, notamment de mise en œuvre nécessitant un contrôle strict de l'application, un travail long qui exige la mobilisation de moyen administratifs et humains, donc coûteux. Ainsi, la mise en application des conventions impactera donc, avant tout, sur l'encadrement de la profession de gens de mer par l'administration maritime ouest africaine (Partie 1), à savoir sur l'organisation et les actions des administrations maritimes des États de l'Afrique de l'Ouest, afin que ces derniers puissent effectuer convenablement toutes leurs missions, surtout celle d'un contrôle efficace de l'application des normes exigé par les conventions internationales. L'encadrement

⁶⁸ CHARBONNEAU (A.), « Promouvoir et contrôler l'application de la Convention du travail maritime », in *Seafarers: an international labour market in perspective- Gens de mer un marché international de travail*, CHAUMETTE P. (dir.), Gomylex, Bilbao, 2016, p. 186.

administratif a toujours occupé une place prépondérante dans cette profession réglementée et il est aujourd'hui considérablement renforcé par les conventions internationales.

48. Les États ouest africains auront aussi un travail d'incorporation dans la législation nationale. Ce sera un travail de mise en application effective des principes et droits régissant le droit social maritime afin d'atteindre les principaux objectifs des conventions internationales (rémunération, durée suffisante de repos, droit au congé, protection de la santé, *etc.*). Donc, la mise en application de ces conventions internationales impliquera, pour les États de l'Afrique de l'Ouest, l'adoption de textes législatifs et réglementaires afin de se conformer aux exigences internationales et surtout de protéger les gens de mer dans leurs relations de travail maritime. Cette protection par les normes internationales impactera nécessairement l'encadrement légal du lien contractuel de travail des gens de mer, mais aussi des conditions de travail (Partie 2).

**PARTIE 1 : L'IMPACT DES CONVENTIONS
INTERNATIONALES SUR L'ENCADREMENT
ADMINISTRATIF DE LA PROFESSION DE
MARIN EN AFRIQUE DE L'OUEST**

49. La profession de marin est une profession réglementée. L'exercice de cette profession est soumis à des conditions dont le respect est contrôlé par l'État. Ce qui fait tout le lien entre la profession de marin et l'État qui à travers son Administration assure une tutelle administrative sur la profession. L'Administration désigne les institutions ou entités qui exercent la fonction administrative (sens institutionnel) c'est-à-dire mettre en œuvre les politiques publiques qui sont définies par les gouvernants (législateur et pouvoir exécutif) dans le cadre délimité par la loi⁶⁹. L'encadrement administratif de la profession de marin par l'administration maritime est donc le fait de mettre la profession sous l'autorité d'un ensemble de personnes (souvent fonctionnaires) constituées en hiérarchie pour assurer auprès des marins un rôle de direction, de formation et éventuellement de contrôle. Cette Administration est connue sous le terme de « administration maritime ». Nous utiliserons le terme « administration maritime ouest africaine » pour désigner toutes les administrations en Afrique de l'Ouest qui sont en charge de gérer tout le secteur maritime dans ses différents volets (commerce, pêche et plaisance), en général et du droit social, en particulier. Cette notion « d'administration maritime ouest africaine » est englobante et concerne les administrations maritimes nationales des États de la région. En Afrique de l'Ouest, le débat sur les compétences administratives entre le ministère du travail et le ministère des « affaires maritimes », en ce qui concerne le travail maritime, est quasi inexistant. Le travail maritime est de la compétence des administrations maritimes, sous tutelle des ministères des « affaires maritimes » selon les appellations⁷⁰.

50. L'immersion de l'Administration dans une profession par essence privée⁷¹ est très particulière. Cependant, elle est loin d'être anodine : Dans certains pays « à tradition

⁶⁹ V. Savoir.fr « Droit administratif et institutions administratives », [En ligne], <https://droit.savoir.fr/droit-administratif-et-institutions-administratives/> (Consulté le 30 novembre 2018).

⁷⁰ Ce débat existe ou du moins existait dans plusieurs autres États : c'est l'exemple en Chine où les questions relatives au travail sont sous l'administration du Ministère du travail et de la sécurité sociale, tandis que les questions maritimes relèvent de la compétence du Ministère des transports. Bien que l'Agence de sécurité maritime du Ministère des transports ait toujours été l'autorité responsable des questions relatives aux gens de mer, le Ministère du travail et de la sécurité sociale considère que l'application de la CTM 2006 devrait relever de sa compétence, plutôt que de celle du Ministère des transports. V. DEVOUCHE (A.), « L'Union européenne et le droit du travail maritime : de l'adoption à l'application de la CTM 2006 », in CHARBONNEAU (C.), (dir.) *La mise en œuvre de la convention du travail maritime de l'OIT: espoirs et défis*, Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale, 2013/2, p. 66-77.

⁷¹ La conclusion du contrat de travail et la relation de travail mêmes si elles sont encadrées par des règles (lois règlements, des usages, des conventions collectives, etc.), la liberté et la volonté des parties restent primordiales et dans une moindre limite, toute personne a accès à l'emploi de son choix.

maritime » l'encadrement administratif de la profession par l'État a des origines historiques particulières et très anciennes⁷². Tandis que dans d'autres États, comme ceux de l'Afrique francophone de l'Ouest (AFO), cet encadrement particulier de la profession de marin tire ses origines dans la spécificité même de la profession de marin. Cette dernière est particulière et elle nécessite ainsi des règles spécifiques et un encadrement particulier.

51. En effet, le bâtiment de mer ou navire constitue un lieu de travail mobile, dans un environnement mobile. Quel que soit le pays, les marins sont non seulement soumis aux périls de la mer, mais encore ils sont isolés, éloignés des secours. Le professeur Patrick Chaumette a parfaitement décrit cette particularité de la profession, selon lui : « la véritable singularité du travail en mer est sa dangerosité et surtout son isolement par rapport au milieu terrestre. Sans remonter aux périls de la mer qui fonde la spécificité du droit maritime, le milieu marin, la mobilité de la navigation, l'isolement de l'équipage réduit, en dépit des télécommunications modernes, le fonctionnement continu du navire constituent des conditions d'emploi et de travail particulières, dans un milieu particulièrement hostile »⁷³. Ce qui caractérise les gens de mer c'est leur capacité de travailler et de vivre en mer.
52. Vu cette particularité remarquable d'être en mer, l'expédition maritime, commerciale ou de pêche, a nécessité un cadre juridique spécifique concernant notamment les gens de mer. C'est ainsi qu'un encadrement spécifique de la profession s'est construit. L'État s'est toujours soucie de la protection des gens de mer. Il a toujours assumé une fonction tutélaire vis-à-vis de cette profession. Cependant, partant d'une prise de conscience de l'élément humain et dans le souci d'harmoniser les législations d'une

Cependant, la profession de marin a la particularité d'être soumis sous l'autorité quasi-absolue de l'Administration de l'État.

⁷² Par exemple, en France l'administration maritime remontait à Colbert, le ministre de Louis XIV qui avait réorganisé la marine royale et institué en 1668 le système des classes. Ce système consistait à obliger les marins à servir obligatoirement, par classe d'âge, à être répertoriés sur des rôles et être mobilisés un an sur trois au service du roi dans la marine de guerre moyennant une récompense (demi-solde à terre, solde en mer). Une administration s'est mise en place pour l'enregistrement, le suivi professionnel et la levée des gens de mer. V. LENHOF (J.L) et ZYSBERG (A.), « Le système des classes de 1665 à 1784 », *CRHQ UMR 6583*, CNRS / Université de Caen Basse-Normandie, 2013 ; MORIN (M.), « La disparition de l'administration des affaires maritimes et le devenir des agents de cette administration » *Neptunus, revue électronique*, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 22, 2016/2.

⁷³ CHAUMETTE (P.), « De l'évolution du droit social des gens de mer - les marins sont-ils des salariés comme les autres - spécificité, banalisation et imbrication des sources », *annuaire de droit maritime et Océanie*, Tome XXVII, 2009, p. 469.

profession par essence mobile et internationale afin d'assurer une sécurité maritime, de lutter contre la concurrence déloyale, cet interventionnisme de l'État en dehors du cadre national a été réaffirmé par le droit international. D'ailleurs, les conventions internationales ont rendu, aujourd'hui, indispensables la mise en place d'une administration maritime pour les États qui les ont ratifiés. Ces réglementations internationales ont renforcé le rôle de l'administration en imposant aux États des normes qu'ils doivent faire appliquer aux navires battant leurs pavillons, par le biais de cette administration.

53. Les États d'Afrique de l'Ouest en ratifiant les conventions s'engagent à exercer un contrôle sur les navires, à travers des inspections, des rapports, un suivi, des procédures de plainte, des amendes et des mesures correctrices. Ils pourront également inspecter les navires faisant escale dans leurs ports et prendre toutes les mesures nécessaires au respect des conditions internationales minimales. Comme la plupart des conventions internationales, la ratification des conventions de travail maritime entraînera une adaptation des normes et des pratiques aux exigences internationales.
54. Dans le domaine maritime en général et du droit social maritime en particulier, un bon encadrement administratif de la profession réglementée de marin, gage d'une bonne application de la réglementation en vigueur, commence par la mise en place d'une administration maritime de qualité. Mettre en œuvre des règles internationales suppose une administration de qualité avec les capacités, et les compétences pour accomplir pleinement leur rôle de contrôle (Titre I). Ce sera le défi des États de d'Afrique de l'Ouest pour une bonne application du droit international du travail maritime. Les États de d'Afrique de l'Ouest pourraient aussi envisager, à côté de la mise en application par chaque État, une mise en application coordonnée des conventions internationales par tous les États d'Afrique de l'Ouest ayant la même culture juridique. Cette mise en application commune pourrait être réalisée soit par le biais d'une harmonisation du droit du travail maritime, en particulier, et du droit maritime, en général, soit par une coordination administrative des contrôles, sachant que l'une n'exclut pas l'autre. Il est important que ces États coopèrent pour parvenir à donner toute leur efficacité aux conventions internationales de travail maritime (Titre II).

TITRE 1 : L'EXIGENCE D'UNE ADMINISTRATION DE QUALITÉ POUR UNE BONNE APPLICATION DE LA REGLEMENTATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL MARITIME EN AFRIQUE DE L'OUEST

55. L'administration maritime des États de l'Afrique de l'Ouest remonte aux premières années d'accession de ces États à la souveraineté internationale. Dotés d'un droit maritime qui leur est propre, ces États ont mis en place des administrations maritimes qui exercent une fonction tutélaire sur la profession réglementée de marin.
56. Au Sénégal, c'est l'adoption de la loi n°62-32 du 22 Mars 1962 portant Code de la marine marchande qui a nécessité la mise en place d'une administration maritime. La mise en œuvre des dispositions et des instruments juridiques maritimes relevait de la Direction de la Marine Marchande et de la Direction des Ports et des Transports Maritimes Intérieurs. Cet éclatement des compétences maritimes était à la base de multiples dysfonctionnements juridiques, structurels, opérationnels et infrastructurels. Le souci de réorganiser le secteur maritime pour mieux s'adapter aux pratiques internationales dans le domaine de l'exploitation et de la préservation des ressources marines, de la protection de l'environnement marin, de la sûreté et de la sécurité maritime et des installations portuaires, a conduit à la mise en place, par l'État du Sénégal, en 2009, d'une nouvelle entité administrative autonome agissant au nom de l'État, pour une bonne mise en œuvre des dispositions du Code de la marine marchande⁷⁴. Il s'agit de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM)⁷⁵. La création de l'ANAM est instituée par le décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'ANAM.
57. Le Bénin a créé une Direction de la marine marchande en 1968, par le décret n°172 PR/MTPTPT du 18 juin 1968 portant création d'une Direction de la marine marchande dahoméenne. L'article 3 dudit décret donne pour mission à la direction sous l'autorité du ministre chargé de la marine marchande : « d'étudier, de proposer et le cas échéant,

⁷⁴ Préambule du décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

⁷⁵ L'ANAM est dotée de 4 sous-directions au niveau local : quatre départements disposant de port secondaire (Ziguinchor, Kaolack, Saint-Louis et Foundiougne).

de prendre toutes mesures tendant au développement des activités maritimes, d'assurer l'application des dispositions du Code de la marine marchande, ainsi que des textes pris pour son application (...) ».

58. L'histoire de l'Administration maritime ivoirienne remonte également à 1960 et a connu plusieurs mutations. D'abord, il y a eu la création de la Direction de la marine marchande rattachée au Ministère des Travaux Publics et des Transports (MTPT), par le décret n°60-353 du 02 novembre 1960. Puis, en 1977, cette administration a changé de tutelle en intégrant le secrétariat d'État à la Marine par le décret n°77-567 du 10 août 1977 et a été placée sous l'autorité du Président de la République. Par la suite, en 1999, deux (02) Directions centrales ont été créées : il s'agit de la Direction des Transports Maritimes, Fluvio-Lagunaires (DTMFL) et la Direction de la Sécurité de la Navigation Maritime et des Gens de Mer (DSNMGM). Enfin, depuis 2004, la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP) a été créée et rattachée au Ministère des transports. L'arrêté n°46 / MEMT/DGAMP du 14 mars 2005 portant création, organisation et attributions de la DGAMP, définit l'ensemble de ses missions⁷⁶.

59. La Direction des affaires maritimes (DAM) du Togo est, comme les autres, chargée de l'administration de la marine marchande. A ce titre, elle assure des missions clés dont la gestion de la carrière du marin, les visites techniques des navires, leur immatriculation, et l'arbitrage des différends du secteur maritime. En 2014, le Togo a mis en place une structure dite « organisme national chargé de l'action de l'État en mer (ONAEM) » dont l'objectif est d'apporter une solution durable aux problèmes sécuritaires et environnementaux du pays dans le domaine maritime. Le décret n° 2014-113/PR du 30 avril 2014 relatif à l'action de l'État en mer précise que l'ONAEM a pour mission de « renforcer l'action des administrations publiques et de coordonner les efforts intersectoriels avec pour objectif de préserver les intérêts maritimes du Togo ». La structure se compose principalement du Haut Conseil pour la mer, présidé par le chef de l'État, d'un conseiller pour la mer ayant rang de ministre, et d'une préfecture maritime⁷⁷.

⁷⁶ V. L'administration maritime ivoirienne [en ligne] <https://www.affmar.ci/infoadmin.php> (consulté le 04/01/2018).

⁷⁷ BLEDE (A.) et DIOUF (A.), « Rapport sur l'Afrique de l'Ouest, les défis maritimes du Togo : La sureté des eaux demeure un sujet de préoccupation », *institut d'étude de sécurité n° 18*, Aout 2016,

60. En somme, toutes les administrations des États de l’Afrique de l’Ouest présentent une composition et une structuration à peu près identiques.
61. L’étude administrative de la profession de marin pourrait, de prime abord, laisser penser à une étude organisationnelle de ces institutions. Mais, en ce qui nous concerne, le plus important est dans la production normative, les compétences, actions et attributions de ces institutions, et non pas dans leur description institutionnelle et administrative. Ainsi, nous verrons les obligations et les actions des administrations maritimes vis-à-vis des gens de mer. Nous nous focaliserons surtout sur les contrôles sociaux effectués par ces administrations.
62. L’interventionnisme de l’État dans la profession de marin, en dehors du cadre national, a été réaffirmé par le droit international. D’ailleurs, comme nous l’avons précédemment évoqué, les réglementations internationales ont rendu, aujourd’hui, indispensable la mise en place d’une administration maritime de qualité pour les États. Les États doivent faire appliquer les normes internationales aux navires battant leur pavillon, par le biais de l’administration. Cette réglementation internationale de la profession renforce les missions et les obligations de l’administration maritime des gens de mer ouest africaine (Chapitre 1). Ainsi, pour un bon accomplissement de ses missions et charges, les administrations des gens de ouest africains, doivent disposer de moyens humains, techniques et financiers (Chapitre 2).

p. 5. [en ligne]. <https://issafrica.org/fr/recherches/rapport-sur-lafrique-de-louest/les-defis-maritimes-du-togo-la-surete-des-eaux-demeure-un-sujet-de-preoccupation>. (consulté le 27/10/2018).

Chapitre 1 : Le renforcement des missions et obligations de l'administration des gens de mer par les conventions internationales

63. Lorsque l'État ratifie une convention internationale, y compris une convention concernant les gens de mer, celle-ci entre dans son ordonnancement juridique interne et est, par la suite, mise en application de façon concrète par les autorités administratives. Ainsi, l'application effective des règles doit être faite sous le contrôle de ces autorités administratives compétentes. Le caractère international et règlementé de la profession de marin renforce les attributions et missions de l'administration maritime des gens de mer. S'il existe plusieurs professions à caractère règlementé (avocat, médecin, sport, *etc.*), le caractère règlementé de la profession de marin demeure tout de même particulier pour au moins deux raisons : d'abord parce que sa réglementation a comme principale source le droit international et elle est suffisamment harmonisée. Ensuite, cette réglementation est soumise à l'administration publique de l'État et non à un ordre privé ou libéral (ordre des médecins, ordre des avocats ou fédération, *etc.*). Si les conventions internationales exigent aujourd'hui le respect des conditions d'accès et d'exercice de la profession, il appartient aux administrations maritimes des gens de mer de veiller au respect des conditions exigées au niveau international et transposées dans le droit national. Dans ce cadre, l'administration assure à la fois une mission de gestion du cadre professionnel maritime mais également du contrôle du respect de la législation maritime.

64. En effet, toutes les administrations maritimes des États de l'Afrique de l'Ouest, sans exception aucune, disposent d'une sous-direction dédiée uniquement aux gens de mer. Les sous-directions des gens de mer ont entre autres pour mission d'organiser l'activité professionnelle des gens de mer ; de gérer le matricule des gens de mer ; de gérer le régime de protection sociale ; de gérer la succession maritime ; d'assurer l'inspection du travail maritime ; d'assurer le règlement des conflits du travail

maritime ; de contrôler la qualification des marins ; d'inspecter la formation maritime ; de rechercher, de constater et d'instruire des infractions maritimes⁷⁸.

65. Au vu de ses missions, il est clair que les administrations maritimes des gens de mer ont comme principale action de gérer et de contrôler les conditions d'accès et d'exercice de la profession. La source de base de la gestion et du contrôle des conditions d'accès des gens de mer est la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille « *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* » STCW de 1978, ainsi que la convention STCW fish, pour la pêche. Ces conventions ont directement impacté le travail administratif de tous les États ouest africains qui les ont ratifiées (Section 1). Elles impliquent non seulement une mise en place, une gestion et un suivi de qualité du système de formation maritime, désormais internationalisé et harmonisé, mais aussi un contrôle efficace pour s'assurer que les marins détiennent les compétences et les aptitudes nécessaire pour accéder à la profession.

66. Les administrations maritimes des gens de mer ouest africains ne se chargent pas uniquement du contrôle et de la gestion des conditions minimales d'accès harmonisées. Elles doivent également assurer le respect des conditions de travail et de vie à bord. Les missions de l'administration en matière de contrôle du respect des conditions de travail et de vie à bord ont été fortement renforcées par l'avènement des conventions de l'OIT (la MLC et la C188). Que ce soit pour les États du pavillon, États du port ou États fournisseur de main-d'œuvre, ces conventions ont apporté un nouveau système de contrôle des navires qui a des conséquences considérables sur les missions des administrations maritimes des gens de mer dans le monde et en Afrique de l'Ouest en particulier (Section 2).

⁷⁸ V. Décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM), pour le Sénégal. Ce sont les mêmes missions pour les autres États ouest africains .

Section 1 : Les conventions STCW et STCW-F de l'OMI : des impératifs du contrôle et de la gestion des conditions d'accès à la profession de marin

67. Confrontée au problème persistant de l'erreur humaine dans les événements maritimes⁷⁹, la communauté internationale a réagi en mettant en œuvre une convention internationale posant des normes minimales de formation. La Convention STCW de 1978 a pour finalité de mettre en place un niveau de compétence qui serait reconnu au niveau mondial à tous les gens de mer, par l'intermédiaire de normes minimales de formation harmonisées⁸⁰. L'entrée en vigueur de cette convention était conditionnée par la signature d'au moins 25 pays représentant 50 % du tonnage mondial. Le niveau des signatures fut atteint le 27 avril 1983 et la convention STCW 78 entra en vigueur le 28 avril 1984. L'intérêt majeur de STCW 78 fut de prescrire des normes minimales auxquelles chacun des pays membres se devait de souscrire⁸¹.
68. En ce qui concerne la structure et la teneur de la convention STCW : les articles introductifs énoncent les principes généraux et les dispositions relatives aux procédures d'entrée en vigueur et de modification, tandis que l'annexe technique (composée de règles) spécifie les exigences relatives à la formation, aux qualifications et à la délivrance des brevets pour les différentes fonctions occupées sur un navire (capitaine, second, *etc.*). Une autre annexe à la convention (le code) contient, dans sa partie A, des tableaux détaillés décrivant de manière précise les compétences sur le plan matériel (positionnement, manœuvre du navire, manutention de la cargaison) qui doivent être acquises par les candidats aux différentes fonctions à bord et vérifiées par les instances compétentes (l'administration maritime). Enfin, la partie B du code contient des recommandations sur la mise en œuvre de l'ensemble des règles STCW. Il s'agit là

⁷⁹ Accident en mer : Abordage, sauvetage, assistance, avarie commune, *etc.*

⁸⁰ LEFRANCOIS (A.), *L'usage de la certification nouvelle approche de sécurité dans les transports maritimes*, PUAM, Marseille, 2011, p. 100.

⁸¹ BLAVEC (A.), « Dossier : La formation aux métiers de la mer : Les conventions STCW et STCW-F », *La Revue Maritime N° 467*, Janvier 2004.

de la seule partie de la convention qui n'engage pas juridiquement les États parties⁸².

69. La Convention a connu deux modifications. La première, à savoir les amendements de 1995, est entrée en vigueur le 1er février 1997. Parmi les grandes nouveautés figurait le nouveau Code STCW, annexé au texte de la Convention, dans lequel de nombreuses règles techniques ont été transférées. Il définit dans les détails un référentiel des compétences requises pour exercer chacune des fonctions à bord. La partie A du Code est obligatoire, tandis que la partie B contient des recommandations. Le Code fixe pour chaque compétence : les connaissances, compréhensions et aptitudes nécessaires ; les méthodes permettant de démontrer les compétences ; les critères d'évaluation de ces compétences. Les annexes ont été modifiées, divisées en 8 chapitres. Les modifications majeures portent sur les titres étrangers : la délivrance des visas et sur le contrôle par l'État du port (Port State Control - PSC).

70. La deuxième modification a permis une révision complète de la Convention STCW et du Code STCW. Cette révision a été entamée en janvier 2006 et s'est achevée lors d'une Conférence des parties à la Convention STCW, qui s'est tenue à Manille (Philippines) du 21 au 25 juin 2010. Ces amendements, désormais dénommés Amendements de Manille, offrent aux gens de mer des normes améliorées de formation. Les Amendements de Manille sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2012. Ils concernent les questions les plus variées : mesures destinées à prévenir les pratiques frauduleuses, notamment en matière de toxicomanie et d'alcoolisme ; nouvelles exigences de certification pour les matelots ; nouvelles exigences relatives à la formation dans les technologies modernes ; nouvelles exigences relatives à la formation pour faire face aux attaques des pirates ; introduction d'une méthodologie de formation à l'enseignement à distance et au web⁸³.

⁸² Proposition de directive du Parlement européen modifiant la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le niveau minimal de formation des gens de mer /* COM/2011/0555 final - 2011/0239 (COD)

⁸³ Les amendements de Manilles pour principal objet d'introduire de nouvelles dispositions obligatoires pour :

- renforcer les mécanismes d'application des dispositions de la convention ;
- lutter contre les fraudes relatives aux titres professionnels ;
- mettre à jour les compétences professionnelles et les normes médicales d'aptitude des gens de mer selon leur tâche ou selon le type de navires marchands ;

71. À l'origine, il avait été envisagé de constituer les prescriptions applicables aux équipages de navires de pêche en un protocole de la Convention STCW de base. Mais après un examen attentif, il a été décidé qu'il serait préférable d'adopter une convention tout à fait distincte. Il s'agit de la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F), que l'OMI a adoptée en 1995 et qui devrait considérablement bénéficier et profiter au secteur halieutique et rehausser le degré de sécurité dans les flottes de navires de pêche. La Convention STCW-F est entrée en vigueur le 29 septembre 2012⁸⁴.

72. Les États de l'Afrique de l'Ouest concernés par notre étude ont tous ratifié la Convention STCW- 78⁸⁵ et ont procédé à son incorporation dans les législations nationales. Selon la STCW, nul ne peut être embarqué en qualité de marin professionnel (c'est à dire être inscrit au rôle de l'équipage) s'il ne justifie des qualifications requises pour la fonction qu'il est appelé à exercer à bord d'un navire. Cette justification se fait par présentation du titre correspondant par l'intéressé.

73. L'administration maritime se doit de vérifier la qualification des marins avant de leur délivrer le brevet correspondant⁸⁶. Donc, les administrations des gens de mer ouest africains, pour une bonne application de la STCW, doivent non seulement participer à une mise en place d'un système de formation maritime, inspecter et contrôler la formation, mais aussi délivrer les titres, diplômes et brevets

-
- instaurer de nouvelles règles de temps de repos minimal et de prévention de l'alcoolisme à bord des navires ;
 - créer de nouveaux titres professionnels, notamment celui d'officiers électroniciens ;
 - développer la formation aux nouvelles technologies, notamment à ECDIS (Electronic Chart Display and Information System, système de visualisation des cartes électroniques et d'information), ainsi qu'au management et à la gestion des personnels ;
 - favoriser la formation à distance, notamment par le e-learning ;
 - et pour généraliser la formation à la sécurité tous les personnels à bord d'un navire marchand, y compris contre les attaques par des pirates.

Des recommandations ont également été introduites, notamment pour la formation :

- des personnels exploitant des systèmes de positionnement dynamique ;
- ainsi que des capitaines et officiers servant à bord des navires exploités dans les eaux polaires.

[en ligne] <https://www.imo.org/fr/OurWork/HumanElement/Pages/Default.aspx> (consulté le 03/02/2018)

⁸⁴ V. OMI, Elément humain, [en ligne] <https://www.imo.org/fr/OurWork/HumanElement/Pages/Default.aspx>, idem.

⁸⁵ Bénin : Ratification le 1e novembre 1985, entrée en vigueur le février 1986 ; Côte d'Ivoire Ratification le 05 octobre 1987, entrée en vigueur le 5 janvier 1988 ; Sénégal : Ratification le 16 janvier 1997, entrée en vigueur le 16 avril 1997 ; Togo : Ratification le 19 juillet 1989, entrée en vigueur le 19 octobre 1989.

⁸⁶ Règle A-1/ 2 « Titres et visas » de la STCW.

correspondants (Paragraphe 1). La STCW exige également une aptitude physique que doit vérifier minutieusement l'administration des gens mer, afin de pouvoir délivrer les certificats d'aptitude et les documents d'identification indispensables pour l'embarquement des gens de mer (Paragraphe 2). Cependant, ces exigences d'aptitude énoncés par la convention STCW sont aujourd'hui complétées par les conventions de l'OIT. Nous ne pouvons étudier le rôle de l'administration dans l'encadrement des conditions d'accès à la profession sans évoquer les conventions MLC et la C188.

Paragraphe 1 : Le contrôle et la gestion de la formation professionnelle maritime par l'administration maritime ouest africaine

74. Le transport maritime, vecteur majeur de la mondialisation est fortement internationalisé. Ainsi, il est fréquent de constater que des marins de nationalités fort variées cohabitent au sein d'un même équipage sur un même navire. Pour des raisons évidentes de sécurité, mais aussi d'harmonisation des conditions de la concurrence, il est donc indispensable que ces marins aient été formés selon des normes internationales minimales communes, que leurs titres aient été délivrés dans des conditions identiques et que l'organisation de la veille à bord des navires réponde elle aussi à des exigences minimales communes⁸⁷. D'où l'importance de la mise en œuvre des conventions SOLAS pour améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la STCW relative à la formation, aux brevets et à la veille.
75. En effet, si la mer est considérée comme un espace de liberté : si le baigneur peut évoluer dans cet élément sans contrainte, il en va différemment de l'individu qui veut embarquer à bord d'un navire pour y exercer la profession de marin⁸⁸. N'importe qui ne peut s'improviser marin ; il s'agit d'une profession réglementée, autrefois par les États, aujourd'hui par les institutions internationales (OMI et OIT). La navigation maritime est dangereuse en dépit de tous les progrès techniques. En plus, les navires modernes sont des investissements considérables

⁸⁷ V. LEFRANCOIS (A.), *L'usage de la certification nouvelle approche de la sécurité dans le transport maritime*, PUAM, Marseille, 2011.

⁸⁸ LE BIHAN-GUENOLE (M.), *Droit du travail maritime : spécificité structurelle et relationnelle*, Le Harmattan, Paris, 2001, p. 79.

qui, avec leurs passagers et leurs marchandises, doivent relever d'un équipage en qualité et en quantité suffisante (conventions SOLAS ; MARPOL, STCW). Quelle que soit la navigation, la profession de marin obéit à un certain nombre de règles, imposant des conditions strictes de formation vérifiées par l'administration maritime (A) ne serait-ce que pour des raisons de sécurité. Ce qui donne naturellement naissance à de nombreux défis pour les États de l'Afrique de l'Ouest qui doivent faire face non seulement à la concurrence internationale, mais également aux procédures de reconnaissance de brevet et aux audits de l'OMI (B).

A : Le respect en Afrique de l'Ouest des exigences minimales de formation : Mise en place d'école de formation maritime et délivrance conforme des titres de formation

76. L'emprise tutélaire de l'administration maritime s'exerce en amont dans les écoles d'apprentissage maritime. Les sous-directions des gens de mer et du travail maritime ouest africain assurent le suivi des marins⁸⁹ (réglementation du travail, des conditions de travail et de la protection sociale des marins) et fixent les orientations et le contenu des formations professionnelles maritimes en conformité avec les normes internationales en vigueur fixées par la convention STCW. Il existe des formations initiales permettant d'accéder à la profession et des formations continues nécessaires pour le perfectionnement (nouvelles techniques) et la progression des marins.
77. Ainsi, la mise en place d'un système de formation maritime révèle un souci des pouvoirs publics ouest africains de s'assurer en amont de la compétence des gens de mer, en conformité des conventions internationales. Le Sénégal, comme la Côte d'Ivoire et le Togo y sont attentifs, car après la ratification de la convention STCW, ces États ont mis en place de nouveaux dispositifs de formation initiale et continue répondant aux préoccupations des gens de mer, de la marine marchande et de l'OMI. Il s'agit respectivement de l'Ecole Nationale de Formation Maritime

⁸⁹ Sénégal par exemple, l'article 3 du décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM), énumère les différentes missions de l'agence vis-à-vis des gens de mer

(ENFM) de Dakar⁹⁰, de l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer d'Abidjan (ARSTM)⁹¹ et de l'Ecole Maritime du Togo (EMARITO)⁹². Ces écoles de formations maritimes ont mené à terme la mise en pratique des recommandations de la convention STCW/95 et aujourd'hui STCW/2010.

78. Les écoles de formation ont chacun un dispositif de formation initiale et continue pour les marins⁹³. Dans les filières proposées (pont pêche, pont commerce, machine) les étudiants peuvent préparer : le Brevet d'Études professionnelles maritimes / polyvalent (BFEM, 16 à 21 ans) ; le Diplôme de Chef Mécanicien Puissance < ou ≥ 3000KW (Bac Technique, 18 à 25 ans) ; le Diplôme de capitaine J.B < 3000UMS ou > ou ≥ à 3000UMS, *etc.*⁹⁴. L'accès aux filières se fait par voie

⁹⁰ V. Décret n° 2009-240 du 26 mars 2009 portant organisation et fonctionnement de l'Ecole nationale de Formation Maritime. Mais, l'Ecole Nationale de Formation Maritime (ENFM) est née de la fusion, en 1964 du Centre de Formation professionnelle de la Pêche maritime et industrielle, et de l'École nationale de la Marinemarchande¹⁰⁵.)Pour ce faire, l'ENFM bénéficie d'une douzaine de salles de classe, d'un centre de documentation et d'information (CDI), d'une salle informatique; d'une salle de Navigation – Cartographie; d'un centre de de Radio Communication; d'ateliers (Froid industriel, Mécanique, Electrotechnique, Soudage, Tournage - Fraisage, Ajustage, Dessin industriel, Matelotage, Ramendage); d'une salle d'automatisme; d'un Centre d'Instruction – Sécurité (CIS); d'un complexe de simulation RADAR -ARPA et SMDSM; d'une infirmerie; et d'un plateau sportif. L'ENFM est le seul établissement d'enseignement public au Sénégal à avoir obtenu le label ISO 9001 - version 2000 auprès de l'AFAQ. C'est aussi le premier établissement d'enseignement maritime ouest africain, à vocation sous régionale (Cameroun, Gabon, Congo, Mauritanie, Guinée, Comores, Seychelles...). L'ENFM assure la vice-présidence du Bureau du Regroupement des Etablissements de Formation Maritime Africains (REFMA) créé dans le cadre de la Conférence Ministérielle sur la Coopération Halieutique entre les États Riverains de l'Océan Atlantique (COMHAFAT).

⁹¹ L'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) est l'Institution régionale de formation maritime et industrielle des quinze (15) pays francophones de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. C'est un organe spécialisé de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) qui comprend vingt-cinq (25) États allant de la Mauritanie à l'Angola. Elle compte en son sein quatre (04) entités : deux écoles supérieures, un centre d'apprentissage et un Institut de Formation stratégique. L'Ecole Supérieure des Transports Maritimes (ESTM) chargée de la formation des cadres moyens et supérieurs sédentaires des entreprises auxiliaires des transports maritimes (V. Arrêté no 58 METT.DAMP du 8 juin 1993 portant organisation et fonctionnement de l'Ecole supérieure des transports maritimes. ; L'École Supérieure de Navigation (ESN) spécialisée dans la formation des personnels navigants (officiers supérieurs) de la marine marchande et des techniciens supérieurs en maintenance industrielle ; Le Centre d'Enseignement et d'Apprentissage Maritime (CEAM) qui forme les officiers subalternes et les équipages des services pont et machine et de la pêche ; L'Institut de Sécurité Maritime Interrégional (ISMI) chargé du renforcement des capacités des personnels cadres civils et militaires des administrations, des ports et de toute autre structure ayant des compétences en mer, des États du Golfe de Guinée, V. <https://arstm-foad.org/>

⁹² V. *EMARITO*, [en ligne]. <https://emarito.org/mission-et-vision/> (Consulté le 30/01/2019)

⁹³ Par exemple l'ENFM est chargée principalement de la formation des gens de mer notamment, les capitaines, les matelots et les mécaniciens de navire. En vertu du décret 89-1504 du 12 décembre 1989, les formations consistent en des cycles initiaux (formation des officiers de la Marine marchande et de la pêche industrielle); des formations continues (perfectionnement et recyclage des diverses catégories de marins déjà en service) et des stages de courte durée pour les acteurs de la pêche artisanale en matière de sécurité, survie en mer et utilisation des instruments de navigation

⁹⁴ La dimension sécurité dans le domaine de la navigation maritime internationale a retenu l'attention ces cinq dernières années faisant de cette institution un acteur essentiel dans ce domaine. Ainsi les

de concours national. Dans le but de soutenir les établissements de formation maritime du monde entier, l'OMI a élaboré des séries de cours types qui proposent des suggestions de programme d'études, d'emplois du temps et d'objectifs d'apprentissage. Ces dernières ont vocation à aider les instructeurs à développer des programmes de cours qui sont conformes aux normes de la Convention STCW applicables aux gens de mer⁹⁵. Les écoles s'inspirent donc de ces séries de cours pour mettre en place des systèmes de formation de qualité.

79. Le contrôle de la formation professionnelle maritime s'étend jusqu'à la délivrance des titres et brevets, qui est dévolue à l'administration maritime. Les titres de formation professionnelle maritime comprennent les brevets et les certificats. Le diplôme délivré à l'issue d'une formation, permet de naviguer comme élève-officier durant une période donnée au terme de laquelle celui-ci se transforme en brevet. Le brevet résulte donc du cumul d'un diplôme et d'un temps de navigation et donne les prérogatives permettant d'exercer une fonction principale d'officier⁹⁶.
80. Les administrations maritimes des États ouest africains ont une forte responsabilité, apportée par les amendements de 1995 et de 2010 de la STCW. Cette responsabilité pèse sur tous les États parties qui doivent mettre en place des systèmes de normes de qualité permettant un contrôle de la formation, de l'évolution et de la délivrance des brevets pour s'assurer que les gens de mer possèdent effectivement les compétences requises dans la mesure où des études menées par l'OMI ont relevé l'existence de fraudes en relation avec les certificats de compétence en vertu de la Convention STCW⁹⁷. Certaines fraudes sont relevées dans le processus de certification. Elles sont mises en œuvre par les centres de formation ou les administrations maritime qui, dépassés ou corrompus, contreviennent aux prescriptions de la convention STCW. D'autres fraudes relèvent directement du

formations complémentaires proposées par l'Ecole sont liées aux conventions maritimes internationales (Load Lines, 1966, Convention sur l'attribution du tonnage, 1969; MARPOL, 1973 /1978; SOLAS, 1974 ; STCW-95, ISM code, Code ISPS.

⁹⁵ OMI, *STCW* [en ligne]

<https://www.imo.org/fr/OurWork/HumanElement/Pages/TrainingCertification-Default.aspx> (consulté le 15 juin 2023).

⁹⁶ SEM, *Formation professionnelle maritime*, [en ligne] <https://www.mer.gouv.fr/formation-professionnelle-maritime>. (Consulté le 15 juin 2023).

⁹⁷ OMI, *STCW* [en ligne]

<https://www.imo.org/fr/OurWork/HumanElement/Pages/FraudulentCertificates.aspx>, idem.

marché de la contrefaçon⁹⁸. Les amendements de Manille à la STCW ont fortement contribué à lutte contre les fraudes et faux brevets.

81. Si au Sénégal, la réglementation de l'accès à la profession et la délivrance des brevets sont instituées par le « Décret n° 2002-933 du 3 octobre 2002 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice des fonctions à bord des navires de commerce et de pêche, ainsi que des navires de plaisance armés avec un rôle d'équipage », les autres États de l'Afrique de l'Ouest n'ont pas encore pris des textes réglementaires allant dans ce sens. Toutefois, les textes législatifs respectifs exigent des formations minimales en adéquation avec les conventions internationales.

Tableaux 1 : Comparaison des dispositions sur la formation maritime

Textes applicables	Bénin	Côte d'Ivoire	Sénégal	Togo
Convention STCW :	Convention ratifiée et entrée en vigueur	Convention ratifiée et entrée en vigueur	Convention ratifiée et entrée en vigueur	Convention ratifiée et entrée en vigueur
Convention STCW-F	Non ratifiée	Non ratifiée	Non ratifiée	Non ratifié
Législations nationales (Textes législatifs)	Loi n° 2011-11 portant code maritime du Bénin : <i>Article 280 : « Nul ne peut exercer à bord des navires de commerce et de pêche les fonctions de capitaine ou patron, de second capitaine ou de chef mécanicien s'il ne possède les brevets, certificats ou diplômes correspondants. Des dérogations peuvent être accordées en cas de nécessité sur demande de l'armateur, du capitaine ou du patron, par le directeur de la marine marchande qui en fixe les conditions. Les conditions d'obtention des brevets, diplômes, certificats et permis, ainsi que les prérogatives qui</i>	Loi n° 61-349 du 9 novembre 1961, relative à l'institution d'un code de la marine marchande : <i>Art. 104 : « L'équipage d'un navire constitue une société hiérarchisée sous l'autorité du capitaine qui est seul juge de la conduite de l'expédition et des décisions à prendre.»</i> <i>Art. 105. - "Les fonctions de capitaine ou de patron, de second capitaine, de chef mécanicien et d'officier ne peuvent être exercées que par des marins titulaires de, brevets, diplômes, certificats, permis ou de titres juges équivalents. Pour l'exercice de certaines fonctions</i>	Loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant code de la marine marchande : <i>Art. 287 : « Toute personne désirant exercer la profession de marin, doit remplir les conditions suivantes : (...) Satisfaire aux conditions de qualification professionnelle exigées par la réglementation en vigueur (...) »</i> <i>Art 286 « sont fixés par décret, les conditions de commandement et l'exercice des fonctions d'officier sur tout navire battant pavillon</i>	Loi n° 2016-028 du 11/10/16 portant code de la marine marchande : <i>Art. 209 : « Hormis les emplois de matelot non qualifié, tout emploi à bord ne peut être occupé que par des marins ayant suivi avec succès une formation professionnelle appropriée. Les gens de mer doivent avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires. Les fonctions de capitaine, de patron ou d'officier à bord des navires de commerce et de pêche ne peuvent être exercées que par des marins titulaires du brevet ou certificat exigible au titre</i>

⁹⁸ LEFRANCOIS (A.), *L'usage de la certification nouvelle approche de la sécurité dans le transport maritime*, PUAM, Aix Marseille, 2011, p 292 et s.

	<i>s'y attachent, sont fixées par voie réglementaire.</i>	<i>subalternes, une qualification professionnelle peut être exigée. »</i> <i>Art. 106 :” Des dérogations peuvent être accordées en cas de nécessité reconnue sur demande de l'armateur, du capitaine ou du patron, par le directeur de la Marine marchande.”</i> <i>Art. 107. - “Les conditions d'obtention des brevets, diplômes, certificats et permis sont fixées par arrêté ministériel. Les droits d'examen sont fixes par décret»</i>	<i>sénégalais conformément aux dispositions de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille ; la liste de titres de qualification professionnelle maritime et les conditions de délivrance de ces titres pour les fonctions autres que celles de commandement et d'officier ; les conditions d'équivalence des titres de qualification professionnelle maritime existants avec ceux délivrés conformément aux dispositions des conventions internationales.»</i>	de la convention internationale en vigueur. » Art. 210 : “Les gens de mer occupant à bord des emplois qui ne sont pas directement liés à la conduite ou à l'exploitation technique du navire, notamment les agents du service général, doivent avoir le titre de formation professionnelle correspondant normalement à leur spécialité.” Art. 211 : “Les programmes des examens et les conditions de délivrance des brevets et certificats mentionnés à l'article 209 sont fixés par décision de l'autorité maritime compétente, en conformité avec les règles des annexes à la convention STCW précitée”.
Législations nationales (Textes réglementaires)	Pas de texte réglementaire spécifique	Pas de texte réglementaire spécifique	Décret n° 2002-933 du 3 octobre 2002 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires de commerce et de pêche ainsi que des navires de plaisance armés avec un rôle d'équipage.	Pas de texte réglementaire spécifique

82. La plupart des États de l’Afrique de l’Ouest indiquent sur leurs textes législatifs que les règles applicables en matière de formation professionnelle maritime seront fixées par convention collective ou par voie réglementaire. Mais, certains de ces textes réglementaires ou conventionnels ne sont pas encore adoptés. Les quelques arrêtés et décrets qui existent ne présentent pas un caractère de spécification dans la formation professionnelle maritime. L'absence d'une telle architecture est gênante pour mettre en œuvre le processus complet de formation professionnelle mis en place par la convention STCW.

83. Afin d'obtenir un édifice réglementaire cohérent et potentiellement complet, il serait préférable, qu’à l’instar du Sénégal, des décrets fixant l'ensemble des règles

procédurales relatives à la délivrance des brevets soient adoptés. Les textes réglementaires seront susceptibles de lever les éventuelles ambiguïtés de la loi sans se mettre en contradiction avec elle⁹⁹. Si nous prenons l'exemple de la France, la délivrance de chaque brevet est définie par un arrêté spécifique. Le parcours d'obtention des brevets est harmonisé. Il est aujourd'hui composé de trois étapes : suivi d'une formation, acquisition d'un diplôme et réalisation d'un service en mer en vue de l'acquisition du brevet¹⁰⁰. Ce qui assure une simplification du cadre règlementaire, gage d'une formation de qualité conforme aux normes internationales.

84. Il est également important de noter que les législations nationales ouest africaines ne mettent pas suffisamment de rigueur sur le contrôle de la formation des matelots avant ou pendant une embarcation, ce qui peut être problématique en ce qui concerne le respect des obligations internationales¹⁰¹. Par exemple au Sénégal, seuls 10% des matelots sortent de l'ENFM.

85. N'ayant pas une grande flotte maritime, les États de l'Afrique de l'Ouest sont souvent des pourvoyeurs de main-d'œuvre. Même s'ils le sont beaucoup moins par rapport à d'autres pays comme les Philippines ou le Madagascar, il existe tout de même un grand nombre de marins sénégalais, ivoiriens, togolais ou béninois sur des navires étrangers. Cette situation augmente les charges de ces États en matière de formation et de contrôles administratifs, notamment avec le renforcement des obligations à la charge des États fournisseurs de main-d'œuvre par les conventions internationales.

⁹⁹ OIT, *Mission d'évaluation des besoins pour l'application des instruments par l'État du pavillon, examen de la législation maritime*, et séminaire national Cotonou, Bénin, 18 au 22 août 2014

¹⁰⁰ V. *Formations maritimes*, [en ligne] <https://formations.mer.gouv.fr/> (Consulté le 17 juin 2023).

¹⁰¹ Règle II/4 de la STCW « Tout matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle à bord d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, autre que les matelots en cours de formation et ceux qui s'acquittent lors du quart de tâches non spécialisées, doit être titulaire d'un certificat approprié pour exercer cette fonction. 2 Tout candidat à un certificat doit : .1 avoir 16 ans au moins ; .2 avoir accompli : .2.1 un service en mer approuvé durant lequel il doit avoir reçu une formation et une expérience pendant six mois au moins, ou .2.2 une formation spéciale, soit avant l'embarquement, soit à bord d'un navire, comportant une période approuvée de service en mer de deux mois au moins ; et .3 satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/4 du Code STCW. 3 Le service en mer, la formation et l'expérience requis en vertu des alinéas 2.2.1 et 2.2.2 doivent être en rapport avec les fonctions liées au quart à la passerelle et comprendre l'exécution de tâches sous la supervision directe du capitaine, de l'officier chargé du quart à la passerelle ou d'un matelot qualifié ».

B. Les défis des États de l'AFO en matière de formation des gens de mer

86. Pour que les États de l'Afrique de l'Ouest continuent à pourvoir de la main-d'œuvre maritime ou même accroître le nombre de marins travaillant sur des navires étrangers, ils doivent non seulement répondre aux obligations relatives à la communication des renseignements à l'OMI conformément à l'article IV¹⁰² et à la Règle A-I/7¹⁰³ de la STCW, mais aussi à l'évaluation des systèmes de formation et de délivrance des brevets, ainsi qu'aux normes de qualité en application de la Règle A-I/8¹⁰⁴ de la STCW. Autrement dit, les États de l'Afrique de l'Ouest doivent

¹⁰² « Les Parties communiquent le plus rapidement possible au Secrétaire général: a) le texte des lois, décrets, ordres, règlements et instruments promulgués sur les différentes questions qui entrent dans le champ d'application de la Convention; b) tous les détails, le cas échéant, sur le programme et la durée des études, ainsi que sur les examens et autres conditions qu'elles prévoient à l'échelon national pour la délivrance de chaque brevet conformément à la Convention; c) un nombre suffisant de modèles des brevets délivrés conformément à la Convention. 2. Le Secrétaire général informe toutes les Parties de toute communication reçue en vertu de l'al. a) du par. 1) et en particulier, il leur diffuse sur demande, aux fins des art. IX et X, les renseignements qui lui ont été communiqués au titre des al. b) et c) du par. 1) ».

¹⁰³ Outre les renseignements qu'elle doit communiquer en application de l'article IV, chaque Partie doit fournir au Secrétaire général, dans les délais prescrits et selon le modèle spécifié dans la section A-I/7 du Code STCW, les renseignements qui peuvent être exigés en vertu du Code au sujet des autres mesures qu'elle a prises pour donner pleinement et entièrement effet à la Convention. Lorsque des renseignements complets, tels que prescrits à l'article IV et dans la section A-I/7 du Code STCW, ont été reçus et confirment qu'il est donné pleinement et entièrement effet aux dispositions de la Convention, le Secrétaire général doit soumettre un rapport à cet effet au Comité de la sécurité maritime. Une fois que le Comité de la sécurité maritime a confirmé, conformément aux procédures qu'il a adoptées, que les renseignements communiqués montrent qu'il est donné pleinement et entièrement effet aux dispositions de la Convention : il recense les Parties en question; il passe en revue la liste des Parties qui ont communiqué des renseignements montrant qu'elles donnent pleinement et entièrement effet aux dispositions pertinentes de la Convention, afin de ne conserver dans cette liste que les Parties en question; et d'autres Parties sont en droit, sous réserve des dispositions des règles I/4 et I/10, d'accepter en principe que les brevets délivrés par les Parties visées au paragraphe 3.1 ou en leur nom sont conformes aux dispositions de la Convention. Les amendements à la Convention et au Code STCW dont les dates d'entrée en vigueur sont postérieures à la date à laquelle les renseignements ont été, ou seront, communiqués au Secrétaire général conformément aux dispositions du paragraphe 1 ne sont pas soumis aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de la section A-I/7.

¹⁰⁴ Chaque Partie doit s'assurer que les objectifs en matière d'enseignement et de formation et les normes de compétence connexes à atteindre sont clairement définis et elle doit identifier les niveaux de connaissances, de compréhension et d'aptitude correspondant aux examens et aux évaluations prescrits aux termes de la Convention. Les objectifs et les normes de qualité connexes peuvent être spécifiés séparément pour les différents cours et programmes de formation et doivent couvrir l'administration du système de délivrance des titres. - 21 - 2 Le champ d'application des normes de qualité doit couvrir l'administration du système de délivrance de titres, tous les cours et programmes de formation, examens et évaluations effectués par une Partie ou sous son autorité ainsi que les qualifications et l'expérience que doivent posséder les instructeurs et les évaluateurs, compte tenu des principes, systèmes, contrôles et examens internes de l'assurance de la qualité qui ont été arrêtés afin de garantir la réalisation des objectifs fixés. 3 Chaque Partie doit s'assurer qu'une évaluation indépendante des activités d'acquisition et d'évaluation des connaissances, de la compréhension, des aptitudes et de la compétence ainsi que de l'administration du système de délivrance des titres est effectuée à des intervalles ne dépassant pas cinq ans en vue de vérifier que : .1 toutes les dispositions applicables de la Convention et du Code STCW, y compris les amendements qui y ont été apportés,

communiquer à l'OMI toutes les mesures qu'ils ont prises pour l'effectivité des normes relatives aux formations maritimes et à la délivrance des brevets. En effet, en vertu de la règle I/7 du chapitre I de la Convention STCW révisée, les Parties sont tenues de fournir à l'OMI des renseignements détaillés concernant les mesures administratives prises pour assurer le respect de la Convention, l'enseignement et la formation, les méthodes de délivrance des brevets et d'autres facteurs ayant trait à la mise en œuvre¹⁰⁵. Ce qui nécessite alors la mise en place d'une administration de qualité pour maintenir un système de formation de qualité, grâce notamment à un contrôle effectif des compétences et de la conformité des brevets. Ils pourront ainsi s'acquitter de leurs obligations à l'égard de l'OMI, et permettre aux marins ouest africains de rester compétitifs dans ce marché du travail fortement internationalisé.

87. Dans le cadre général de l'audit des États membres, l'OMI établit ainsi une liste blanche, renouvelée périodiquement, où sont répertoriés les États qui sont en conformité avec les normes exigées par la STCW. En effet, les renseignements communiqués par les États sont passés en revue par des groupes de personnes compétentes, désignées par les Parties à la Convention STCW, qui font état de leurs conclusions au Secrétaire général de l'OMI, lequel soumet à son tour un rapport au Comité de la sécurité maritime (MSC) sur les Parties qui donnent pleinement effet aux dispositions de la Convention. Le MSC établit ensuite une « liste blanche » des États en conformité avec la Convention STCW¹⁰⁶.

88. Les pays qui ne figurent pas sur cette liste peuvent subir des conséquences considérables sur l'employabilité de leurs marins, car même s'il n'y a pas de mesures contraignantes, les autres États membres de la convention peuvent ne pas

sont couvertes par le système de normes de qualité; .2 toutes les mesures de contrôle et de surveillance au niveau interne et les mesures complémentaires sont conformes aux méthodes prévues et aux procédures documentées et qu'elles permettent d'atteindre efficacement les objectifs définis ; .3 les résultats de chaque évaluation indépendante sont documentés et portés à l'attention des responsables du domaine évalué; et .4 des mesures sont prises rapidement en vue de remédier aux insuffisances.

¹⁰⁵ V. CHAUMETTE (P.), « La formation maritime aux Philippines n'est pas au niveau de la Convention STCW », *Observatoire des droits des marins*, Nantes, janvier 2023. [en ligne].

https://www.obs-droits-marins.fr/bibli/articlesPage/617/docs/formation_maritime_aux_philippines.pdf (consulté le 15/06/2023).

¹⁰⁶ V. CHAUMETTE (P.), « La formation maritime aux Philippines n'est pas au niveau de la Convention STCW », *idem*. p.1.

reconnaitre les titres et brevets des États qui ne figurent pas sur cette liste de l'OMI. Aujourd'hui, le Sénégal est le seul pays d'Afrique francophone de l'Ouest avec la Côte d'Ivoire à faire partie de la liste blanche de l'OMI, en tant que pays agréé à délivrer les diplômes répondant aux normes internationales¹⁰⁷. Le Bénin n'est actuellement pas sur la liste blanche STCW de l'OMI. Cette situation découle du protocole, signé entre les administrations béninoises et ivoiriennes, qui prévoit le suivi à Abidjan des marins béninois qualifiés STCW. Le Bénin peut raisonnablement envisager d'assurer lui-même la gestion administrative de ses gens de mer titulaires de qualifications STCW, au lieu de la confier à un autre État. Cette solution qui, de fait, impose un minimum de suivi, n'est pas pertinente¹⁰⁸.

89. Même si les écoles de formation maritime de l'Afrique de l'Ouest, notamment celle du Sénégal et de la Côte d'Ivoire, jouissent d'une bonne réputation (liste blanche OMI, certification ISO), il n'en demeure pas moins qu'elles sont confrontées à de nombreux défis.
90. D'abord, les marins qui y sont formés ont souvent du mal à trouver le temps nécessaire de navigation pour valider leur brevet, du fait de la faiblesse de la flotte de ces pays, notamment celle de commerce. C'est ce qui rend complexe l'accès au grade d'officier chef de quart, par exemple. Être embarqué sur un navire pour les 12 mois de navigation exigés pour l'obtention du brevet d'officier devient un casse-tête pour les marins sénégalais¹⁰⁹. Il en est de même à Abidjan, où en dépit de la modernisation récente des équipements de l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer, les marins formés ont de réelles difficultés à trouver des embarquements¹¹⁰. Ceci soulève des interrogations sur l'obtention des brevets : Peut-on être embarqué sous pavillon étranger et voir ses temps de service à la mer reconnus par les administrations nationales ?

¹⁰⁷ ANDERSEN (P.) Rapport de l'Étude sur *Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans secteur de la pêche au Sénégal*, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Madrid (España) Organisation Internationale du Travail, Genève, Octobre 2008 p. 128.

¹⁰⁸ ANDERSEN (P.) Rapport de l'Étude sur *Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans secteur de la pêche au Sénégal*, idem p. 12.

¹⁰⁹ Entretien annexé avec Madame Thioro SALL, inspectrice du travail maritime à l'ANAM (Dakar/Sénégal), le 03 septembre 2018.

¹¹⁰ Entretien annexé avec le Commandant Djenan Jean-claude BABY, sous-directeur du travail maritime et du bien-être des gens de mer à la DGAMP (Abidjan/Côte d'Ivoire).

91. Ensuite, il est aussi nécessaire d'améliorer le cadre de travail des écoles de formations maritime ouest africain, notamment en matière d'infrastructure et de logistique, surtout au niveau du matériel d'enseignement et du personnel enseignant, nécessaires pour assurer une formation de haute qualité en conformité avec la STCW¹¹¹.
92. Enfin, un autre défi aussi important, qu'ont les États de l'Afrique de l'Ouest, est lié à la formation des marins dans le secteur de la pêche. Aucun de ces États n'a ratifié la convention STCW-F. En Afrique de l'Ouest, cette convention ne semble pas être à l'ordre jour dans les projets de ratifications des conventions maritimes internationales. Toutefois, l'agrément de l'ENFM et de l'ARSTM aux nouvelles normes internationales, type STCW 95 F permet de former les pêcheurs à la sécurité (lutte contre l'incendie ; techniques individuelles de survie en mer ; sécurité des personnes et responsabilités sociales, premiers secours, *etc.*), comme l'exige la C188. Il existe aussi, au sein de ces écoles, des formations pour la pêche (Brevet capacitaire à la navigation maritime, Brevet de lieutenant de pêche, Brevet de capitaine de pêche et d'autres formations à la machine comme en polyvalence).
93. Le problème majeur de la formation maritime dans le secteur de la pêche, en Afrique de l'Ouest, reste alors la formation des pêcheurs artisanaux. Ce secteur est souvent en marge des normes du travail maritime, alors que, ces derniers représentent une très grande partie du secteur. Par exemple, les pêcheurs artisanaux représentent plus de 90% du secteur au Sénégal¹¹². La pêche artisanale y fournit 81,6% des débarquements et elle est pratiquée en moyenne par 71177 pêcheurs avec une flotte de 11975 pirogues¹¹³. Au Bénin, la flottille de pêche artisanale compte de l'ordre de 1700 unités. Les pêcheurs qui arment ces navires et embarcations sont plus de 5000¹¹⁴. En Côte d'Ivoire, les débarquements des pêches

¹¹¹ Entretien annexé avec Madame Thiore SALL, inspectrice du travail maritime à l'ANAM (Dakar/Sénégal), le 03 septembre 2018.

¹¹² ANDERSEN (P.) Rapport de l'Étude sur *Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans le secteur de la pêche au Sénégal*, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Madrid (España) Organisation Internationale du Travail, Genève, Octobre 2008 p. 84.

¹¹³ ANSD, *Situation Économique et Sociale du Sénégal Ed. 2016 : Pêche et aquaculture*, Rapport de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie, Février 2019. [en ligne] <https://www.ansd.sn/> (Consulté le 18/12/2019).

¹¹⁴ Mission d'évaluation des besoins pour l'application des instruments par l'État du pavillon, examen de la législation maritime, et séminaire national Cotonou, Bénin, 18 au 22 août 2014, p. 7 ; V. aussi FAO 2008-2021, Profils des pays de la pêche et de l'aquaculture. Bénin (2008). Fiches d'information

artisanales étaient estimés à 31 606,63 tonnes, en 2008. Les pêches artisanales représentent 65,06 % de la production halieutique nationale. Les captures de la pêche artisanale sont constituées à 83 % des prises des pêches artisanales maritime et lagunaire et à 17 % des prises de la pêche artisanale continentale¹¹⁵. Pour le Togo les pêcheurs artisanaux qui sont de 5 270 sont classés en deux catégories : pêcheurs principaux et aides pêcheurs. Les pêcheurs principaux sont au nombre de 3 322. Les aides pêcheurs sont au nombre de 1 948¹¹⁶. L'absence de réactualisation permanente des données sur la structure de la population active de marins pêcheurs en Afrique de l'Ouest, ne nous permet pas de donner des chiffres récents. Toutefois, il apparaît clairement que la pêche artisanale fournit l'essentiel des emplois du secteur en Afrique de l'Ouest.

94. Le manque de formation et de connaissance du métier contribue à l'usage de mauvaises pratiques de la pêche et au taux important d'accidents¹¹⁷. La mise en place d'un système de qualification est essentielle pour la normalisation du sous-secteur artisanal. Cependant, la structure de la population de pêcheurs revêt une grande importance par rapport aux types de renforcement des capacités qu'il faudrait mettre en place selon la cible et les besoins¹¹⁸.
95. Conscients des efforts à fournir dans la formation, la qualification et le renforcement de capacité de la main-d'œuvre maritime, certains gouvernements

sur les profils de pays. Dans : *Division des pêches de la FAO* [en ligne]. Rome. Mis à jour le 1er janvier 2008. <http://www.fao.org/fishery/> (consulté le 28/01/2019)

¹¹⁵ FAO 2008-2021, Profils FAO de la pêche et de l'aquaculture par pays. Côte d'Ivoire (2019). Fiches d'information Profils de pays. Dans : *Division des pêches de la FAO* [en ligne]. Rome. Mis à jour 1 January 2008. [Cité le 2 February 2021]. <http://www.fao.org/fishery/> ; V. KOFFIE-BIKPO (C.Y), « La pêche maritime en Côte-d'Ivoire face à la piraterie halieutique », *Presses universitaires de Bordeaux*, les cahier d'Outre-Mer 2010, pp. 321-346.

¹¹⁶ FAO, 2007-2021, profils FAO de la pêche et de l'aquaculture par pays. Togo (2019). Fiches d'information Profils de pays. Dans : *Division des pêches de la FAO* [en ligne]. Rome. Mis à jour 1 le Mars 2007. [Cité le 2 February 2021]. <http://www.fao.org/fishery/>

¹¹⁷ FAO, *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture (SOFIA)*, Rapport Rome, 2018, p. 254.

¹¹⁸ En effet, la monographie de l'ANSD dénombre au total 43,2 % d'instruits parmi les chefs d'unités pêcheurs, dont la majorité n'ont pas dépassé le niveau primaire, Les analphabètes représentent 20,6%. Les individus se sont plutôt tournés vers l'enseignement religieux notamment l'islam avec en moyenne 56,5% qui ont fréquenté les écoles d'arabe ou coraniques. Le recensement du CRODT indique aussi que les fils de pêcheurs ou d'agriculteurs sont les moins instruits et les moins qualifiés dans une autre activité professionnelle (respectivement 5,5% et 11,5% contre par exemple 17,9% pour les fils de fonctionnaires). V. ANDERSEN (P.) Rapport, *Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans secteur de la pêche au Sénégal*, projet pour le développement de développement durable du secteur de la pêche, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Madrid (España) Organisation Internationale du Travail, Genève, Octobre 2008 (INT/07/16M/SPA, 2008,) p. 84.

des États de l’Afrique de l’Ouest ont quand même mise en place des dispositifs spécifiques à la pêche artisanale. Par exemple, le gouvernement du Sénégal a fait de la qualification des professionnels du sous-secteur un des objectifs de sa politique sectorielle¹¹⁹. En effet, l’ENFM a mis en place une filière de formation des pêcheurs artisanaux en navigation maritime. Des programmes d’alphabétisation ont aussi été mis en place par le gouvernement. Cependant, cela est encore loin de résoudre le manque de formation, vu le nombre minime de pêcheurs artisanaux qui effectuent cette formation. Le constat d’un faible taux de scolarisation et de formation des pêcheurs artisanaux demeure¹²⁰.

96. Les dispositions des législations nationales ouest africaines reprennent généralement les conventions internationales, en l’occurrence la STCW. Cependant, pour assurer une formation de haute qualité dans le strict respect des normes en matière de formation maritime, ces États doivent : adopter des textes réglementaires spécifiques et les arrêtés d’application ; ratifier les normes internationales (type STCW95-F, C188) ; mettre en place un système de qualification pour les pêcheurs artisanaux.
97. En somme, la profession de marin est une profession réglementée qui exige, partout dans le monde, de justifier du même socle de base pour les formations qui donnent droit à exercer des fonctions à bord des navires (STCW). Le socle minimal peut être renforcé par des choix politiques nationaux. Dans tous les cas, l’administration maritime, tutelle des écoles de formation de maritime et contrôleur du respect de l’application des normes de formations, reste un acteur prépondérant dans la réussite de la mise en place d’un système de formation maritime de qualité.
98. En dehors des conditions strictes de qualification, la réglementation maritime exige une aptitude physique pour exercer le métier de marin. Cette aptitude physique est aussi vérifiée par l’Administration.

¹¹⁹ ANDERSEN (P.), *Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l’emploi dans secteur de la pêche au Sénégal*, idem p 16.

¹²⁰ ANDERSEN (P.), *Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l’emploi dans secteur de la pêche au Sénégal*, idem p.180.

Paragraphe 2 : Le contrôle de l'aptitude physique et l'identité du gens de mer

99. Les conventions internationales exigent une aptitude physique pour exercer le métier de marin (A). Cette aptitude physique est vérifiée par l'Administration qui délivre des documents professionnels relatifs à l'identité civile et professionnelle du marin (B).

A. Les conditions d'âge et d'aptitude médicale

100. Les conventions internationales exigent pour l'aptitude physique des conditions d'âge (a) et d'aptitude médicale contrôlées par l'administration maritime (b).

1. Conditions d'âge

101. La convention STCW soumet la délivrance du certificat médical et la délivrance des certificats de matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle à la condition que le candidat ait au moins 16 ans¹²¹. Il s'ensuit une interdiction de l'emploi à bord des navires d'une personne âgée de moins de 16 ans. Comme la STCW, les conventions de l'OIT (MLC et C188) fixent également des conditions d'âge. Ces dernières apportent d'ailleurs plus de précision sur les conditions d'âge que la STCW. La norme A1.4 de la MLC interdit l'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans.

102. Les conventions internationales accordent une attention particulière au travail des gens de mer âgés entre 16 et 18 ans. En effet, il existe plusieurs restrictions relatives au travail à bord des gens de mer de moins de 18 ans qui sont prévues à la norme A1.1, paragraphes 2, 3 et 4 de la MLC. Il s'agit notamment de l'interdiction du travail de nuit et du travail susceptible de compromettre la santé ou la sécurité des jeunes gens de mer de moins de 18 ans. Le principe directeur B4.3.10 de la MLC, 2006, fournit des informations utiles à cet égard pour l'éducation des jeunes gens de mer en matière de sécurité et de santé.

103. Tous les pays de l'Afrique de l'Ouest ne font pas état de progrès concernant la mise en œuvre des dispositions internationales relatives à l'âge minimum des personnes qui travaillent à bord des navires. Pour les pays, comme le Sénégal et le Bénin, qui ont déjà ratifié la MLC et la STCW, leurs législations en vigueur

¹²¹ Règle I/9 et Règle II/4 de la convention STCW.

n'interdisent pas clairement le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans. Le Code maritime du Bénin fixe l'âge minimum à 18 ans, mais l'article 7 du Statut général des gens de mer permet d'y déroger à la seule condition que les parents (ou leurs représentants) donnent une autorisation¹²². Pour le Sénégal l'article 305 du CMM dispose que « l'embarquement à titre professionnel sur les navires de mer armés au Sénégal est interdit aux enfants de moins de 15 ans révolus ; l'embarquement du marin mineur est subordonné à l'autorisation de la personne investie de l'Autorité parentale. Toutefois, l'autorisation donnée au premier embarquement confère au mineur la capacité de contracter en matière maritime et de percevoir ses salaires. Le mineur embarqué pour les services du pont, de la machine ou du service général, est qualifié mousse, s'il est âgé de moins de 16 ans, novice s'il est âgé de moins de 18 ans ». Au regard de cette disposition, il apparaît clairement que le Sénégal ne fixe pas l'âge minimum à bord à 16 ans, comme le voudraient les conventions internationales. La Côte d'Ivoire et le Togo respectent l'âge minimum fixé par les normes internationales. Le premier fixe l'âge minimum à 18 ans¹²³ et le second à 16 ans¹²⁴.

104. Les États ouest africains ont tout de même accordé une attention particulière au mineur. Les législations actuellement en vigueur donnent pleinement effet aux règles concernant le travail de nuit des mineurs, car celui-ci est interdit sauf dérogation prévue¹²⁵. Les législations nationales ouest africains imposent, pour les mineurs, un repos complet entre 21 heures et 6 heures, interdisant ainsi le travail de nuit, conformément à la MLC¹²⁶. La seule limite sur ce sujet est qu'en Côte d'Ivoire, et au Sénégal les articles 456 du CM ivoirien et 417 du CMM sénégalais qui disposent « qu'un mineur de dix-huit ans ne peut effectuer d'heures supplémentaires que dans la limite de deux heures par jour, sauf en cas de nécessité et notamment pour des raisons de sécurité et l'exécution des travaux prévus à dans

¹²² OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2018, publiée 108ème session CIT (2019) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Bénin (Ratification : 2011)*.

¹²³ Article 375 du Code Maritime ivoirien « Tout mineur ne peut contracter un engagement maritime ». Sachant que l'âge de la majorité civile est de 18 ans en Côte d'Ivoire.

¹²⁴ V. article 207 du Code de la Marine Marchande du Togo.

¹²⁵ Article 417 du CMM Sénégal et article 455 et suivants du code maritime ivoirien, par exemple

¹²⁶ Article 454 du Code maritime de la Côte d'Ivoire, article 417 du Code sénégalais de la Marine Marchande, article 301 du Code de la Marine Marchande du Togo.

le code », ne précisent pas que les heures supplémentaires ne doivent pas être accomplies pendant la nuit¹²⁷.

105. Pour les travaux qui reportent l'âge minimum à 18 ans, car susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité des jeunes travailleurs, prévus à la norme A1.1, paragraphe 4, c'est à l'autorité compétente qu'il appartient de déterminer, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, conformément aux normes internationales applicables, les types de travaux susceptibles de porter atteinte à la santé ou à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans. Les types de travaux dangereux pour les personnes de moins de 18 ans doivent être énumérés dans la législation nationale ou dans d'autres mesures, conformément aux normes internationales applicables.

106. Les États de l'Afrique de l'Ouest doivent donc, pour une bonne application des normes internationales, donner une définition de travail dangereux pour les jeunes gens de mer. En effet, la liste des travaux dangereux doit faire l'objet d'une définition et d'une consultation sectorielle, voire faire l'objet de renvoi à un texte réglementaire. Ce qui n'est pas le cas des États de l'Afrique de l'Ouest. Les législations maritimes ouest africaines se limitent à affirmer qu'un mineur ne peut être employé à bord que pour des travaux et services en rapport avec ses capacités physiques, correspondant à l'exercice de ses fonctions¹²⁸. Elles ne prévoient pas l'adoption d'une liste de types de travaux interdits, comme le requiert la convention. Les textes règlementaires déterminant les travaux dangereux interdits aux enfants sont d'application générale et ne prennent pas totalement en compte les spécificités maritimes¹²⁹.

107. La convention n°188 de l'OIT sur le travail à la pêche retient le même principe à savoir l'âge minimum de 16 ans. Toutefois, la convention autorise des personnes âgées de 15 ans à exercer le métier de pêcheur, mais uniquement dans des

¹²⁷ La détermination des heures qui font partie de la nuit peut varier d'un pays à l'autre. Cependant, la norme A1.1, paragraphe 2, de la MLC, 2006, fournit quelques paramètres en la matière. Le terme « nuit » ... « Couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin »

¹²⁸ Articles 300 du Code de la Marine Marchande (Togo), article 417 du Code de la Marine Marchande (Sénégal) et article 454 du Code Maritime (Côte d'Ivoire)

¹²⁹ Voir également, Demande directe (CEACR) - adoptée 2018, publiée 108ème session CIT (2019) [Convention du travail maritime, 2006 \(MLC, 2006\) - Togo \(Ratification : 2012.\)](#)

circonstances particulières¹³⁰. L'âge minimum est porté à dix-huit ans pour les activités susceptibles de compromettre la santé, la sécurité ou la moralité des jeunes marins. Cependant, en Afrique de l'Ouest, si officiellement certaines législations nationales interdisent aux mineurs de moins de 15 ans de travailler à bord des navires de pêche, dans la pratique, le travail des enfants reste un fait dans cette partie du monde. Sur les pirogues de pêche artisanale jusqu'à un tiers de l'équipage est en âge scolaire¹³¹. Ce type de travail est considéré par l'OIT, aux termes de la convention n° 182, comme l'une des pires formes du travail des enfants, les exposant à de sérieux risques professionnels et les privant souvent des libertés fondamentales¹³².

108. Les États de l'Afrique de l'Ouest doivent adopter les mesures nécessaires pour assurer la conformité de leur législation à la réglementation internationale notamment en ce qui concerne les conditions dans lesquelles les mineurs peuvent travailler à bord des navires, en particulier au niveau des tâches qui leur sont confiées, des contraintes scolaires à prendre en compte. Ils doivent aussi prendre des mesures strictes de contrôle pour éviter le travail des enfants à bord des pirogues de pêche artisanale et essayer de scolariser les enfants pêcheurs à mi-temps dans un centre de formation de la pêche artisanale.

2. Contrôle et gestion des exigences d'aptitude médicale à la navigation

109. Des considérations de sécurité, d'hygiène et de salubrité imposent un bon état de santé du marin, qui doit être vérifié à l'entrée dans la profession, puis en cours de

¹³⁰ Article 9 de la C188 « l'âge minimum pour le travail à bord d'un navire de pêche est de 16 ans. Toutefois, l'autorité compétente peut autoriser un âge minimum de 15 ans pour les personnes qui ne sont plus soumises à l'obligation de scolarité imposée par la législation nationale et suivent une formation professionnelle en matière de pêche ». « [...] L'âge minimum d'affectation à des activités à bord d'un navire de pêche qui, par leur nature ou les conditions dans lesquelles elles s'exercent, sont susceptibles de compromettre la santé, la sécurité ou la moralité des jeunes gens ne doit pas être inférieur à 18 ans ». « L'autorité compétente peut, conformément à la législation et à la pratique nationales, autoriser des personnes âgées de 15 ans à exécuter des travaux légers lors des vacances scolaires. Dans ces cas, elle déterminera, après consultation, les types de travail autorisés et prescrira les conditions dans lesquelles ce travail sera entrepris et les périodes de repos requises ».

¹³¹ Rapport, projet pour le développement de développement durable du secteur de la pêche, idem p 130.

¹³² Idem, p.130.

navigation, compte tenu de la mobilité du navire et de l'éloignement des services de santé¹³³.

110. Le renforcement des normes internationales d'aptitude physique est ainsi l'une des raisons de l'amendement de la convention STCW-95, dite amendement de Manille 2010. Vu l'importance de l'aptitude médicale, dûment constatée, pour la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer et pour la protection du milieu marin, cette convention exige la possession d'un certificat médical valide délivré en vertu des dispositions de la Règle I/9 et de la section A-I/9 du Code STCW. Les conventions MLC 2006 (la Règle 1.2, la norme et le principe directeur qui y sont associés) et la C188 (articles 10 et suivants) énoncent, conformément à la convention STCW, des règles d'aptitudes médicales à la navigation. Ces conventions exigent la possession d'un certificat médical valide préalablement à l'accès et à l'exercice de la profession de marin, tout en fixant non seulement la nature de l'examen médical, mais également les caractéristiques du certificat médical et les procédures à suivre pour la délivrance de ce certificat. A cette fin, l'autorité maritime prendra dûment en considération les directives relatives à la conduite des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/OMS, y compris toute version ultérieure et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'OIT¹³⁴. Les rédactions des mesures complémentaires devraient tenir compte des directives relatives aux examens médicaux des gens de mer, adoptées à Genève en 2011¹³⁵.

111. Les pays de l'Afrique de l'Ouest se sont, dans une certaine mesure, conformés à la réglementation internationale en matière d'aptitude médicale. La plupart des États ont adopté des dispositions réglementaires régissant la santé des gens de mer : Au Sénégal, l'exigence de l'aptitude physique posée par l'article 287(c) du code de la marine marchande est complétée par le décret n° 2016-933 du 05 juillet 2016 relatif à la santé des gens de mer. Selon ce décret, l'exercice de la fonction de marin à bord des navires est subordonné à la condition essentielle d'aptitude physique,

¹³³ LE BIHAN-GUENOLE (M.), *Droit du travail maritime : spécificité structurelle et relationnelle*, L'harman, Paris, 2001 p. 93.

¹³⁴ Principe directeur B1.2 de la MLC.

¹³⁵ OIT, *Directives relatives aux examens médicaux des gens de mer*, [en ligne].

https://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_174795/langfr/index.htm

établie après visite médicale, telle que prévue par les conventions maritimes internationales et la loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande.

112. La Côte d'Ivoire et le Bénin ont aussi réglementé l'aptitude médicale des gens de mer : La première par l'arrêté interministériel n° 209/MDIE-ET/MSP/MEFPPS du 4 août 1997 portant organisation de la médecine du travail maritime, et le second par l'arrêté n° 25 MTPTPT/MM du 13 juin 1970 définissant les conditions d'aptitude physique des marins. Cependant, les dispositions du l'arrêté du Bénin restent un peu laxistes par rapport aux autres pays, dans la mesure où même s'il indique clairement que les gens de mer doivent être médicalement aptes à exercer leurs fonctions pour embarquer (art. 213 du Code maritime et art. 6 du Statut général des gens de mer de 1998), le Bénin n'apporte aucune précision concernant la nature de l'examen médical ou du certificat médical requis ni sur le droit à un nouvel examen¹³⁶.

113. Selon la STCW, l'aptitude physique est évaluée à l'entrée dans la profession, au cours d'une visite médicale passée par un médecin habilité. Une visite médicale, pratiquée par un médecin habilité est également obligatoire préalablement à toute inscription dans un centre de formation maritime. L'exercice de toute fonction à bord d'un navire est subordonné à l'absence d'une maladie, d'une lésion ou d'un trouble incompatible avec la navigation.

114. En cours de carrière, l'aptitude des marins est aussi vérifiée périodiquement. Mais strictes pour l'entrée dans le métier, les exigences d'aptitude physique s'assouplissent s'agissant du maintien dans la profession¹³⁷. Quel que soit le pays, les visites effectuées devant le médecin habilité aboutissent soit à une constatation de l'aptitude physique¹³⁸, soit à une constatation d'inaptitude totale ou partielle,

¹³⁶OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2018, publiée 108ème session CIT (2019) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Bénin (Ratification : 2011)* <https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr>

¹³⁷ LE BIHAN-GUENOLE (M.), *Droit du travail maritime : spécificité structurelle et relationnelle*, idem, p. 95.

¹³⁸ Norme A-I/9 de la STCW : Les normes d'aptitude physique et médicale fixées par la Partie doivent garantir que les gens de mer satisfont aux critères suivants : .1 ils ont la capacité physique, compte tenu du paragraphe 5 ci-dessous, de remplir toutes les conditions de la formation de base prescrites au paragraphe 2 de la section A-VI/1; .2 ils justifient d'une acuité auditive et d'une élocution satisfaisantes pour communiquer avec efficacité et percevoir tout signal d'alarme audible; - 2 - .3 ils ne présentent aucun état pathologique et ne sont atteints d'aucun trouble ou d'aucune déficience de nature à empêcher l'exécution efficace et sûre de leurs tâches courantes et d'urgence à bord au cours

temporaire ou définitive. À l'issue de l'examen médical, le médecin des gens de mer remet, au candidat ou au marin apte, un certificat médical d'aptitude à la navigation. Le but de l'examen médical est donc d'écarter de la profession les candidats qui ne satisfont pas aux conditions d'aptitude minimales. Toutefois, le marin a un droit de recours contre cette décision d'inaptitude devant la commission médicale d'aptitude en se faisant examiner par d'autres médecins selon la réglementation en vigueur et conformément aux dispositions des conventions internationales¹³⁹.

115. Les législations maritime ouest africaines ont incorporé ces exigences dans leur législations nationales. Par exemple, au Sénégal l'article 6 du Décret précité liste les maladies incompatibles avec la navigation.
116. Toute cette procédure, de la formation des marins en santé pour les cas d'urgence à bord aux visites initiales ou périodiques, est à la charge d'un service de santé souvent spécifique aux gens de mer, indépendant des services généraux de la médecine du travail. En effet, comme nous l'avons souligné, la STCW et la MLC complétée par les directives OIT relatives aux examens médicaux des gens de mer ainsi que la Recommandation n° 199 sur le travail dans la pêche, 2007 exigent que les médecins qui doivent effectuer, en amont, la visite médicale des marins et assurer, en aval, la santé de ces derniers, soient habilités à effectuer de telles visites. La particularité du travail maritime exige aussi que les services de médecine de travail des gens de mer soient assurés par des médecins agréés. Ceci a nécessité la mise en place par les États des services de santé des gens de mer qui ont pour mission d'effectuer les visites médicales d'aptitude des marins, préalablement à l'entrée dans la profession ou en cours de carrière. Ils jouent aussi un rôle de prévention au regard de la fonction exercée à bord. Les États peuvent également habilitier des médecins autres que ceux des services de santé des gens de mer sous respect des conditions fixées par la réglementation internationale et nationale.

de la période de validité du certificat médical; .4 ils ne souffrent d'aucune affection susceptible d'être aggravée par le service en mer, de les rendre inaptes au service en mer ou de mettre en danger la santé et la sécurité d'autres personnes à bord; et .5 ils ne suivent aucun traitement médicamenteux ayant des effets secondaires altérant le jugement, l'équilibre ou toute autre faculté requise pour l'exécution efficace et sûre des tâches courantes et d'urgence à bord.

¹³⁹ Paragraphe 6 section A-I/9 du Code STCW.

117. Les médecins des gens de mer doivent, selon la réglementation internationale, être des médecins praticiens qualifiés, avoir des connaissances sur les conditions de vie et de travail à bord des navires et sur les exigences du travail de marin¹⁴⁰. Ce qui nécessite, outre une formation en médecine du travail général, une formation spéciale en médecine des gens de mer. Par exemple, la France exige, pour être médecin des gens de mer, d'être formé en médecine maritime¹⁴¹ et d'être qualifié ou breveté en médecine navale (..) ¹⁴². De même qu'en Côte d'Ivoire, le Médecin du travail maritime doit être titulaire d'un « diplôme de médecine maritime » et doit obligatoirement, au cours de sa formation, être embarqué à bord pour connaître le milieu maritime¹⁴³.

118. Au Togo, en dehors des médecins du service de santé des gens de mer au sein de la direction des affaires maritimes, le personnel du corps médical (médecins généralistes) subit un examen de spécialité, les qualifiant en médecine du travail appliquée aux gens de mer ou assimilés¹⁴⁴. Au Sénégal, le médecin des gens de mer est choisi parmi les médecins fonctionnaires civils ou militaires spécialisés en médecine du travail¹⁴⁵. Quant au Bénin, il n'existe pas dans sa législation nationale des prescriptions relatives aux compétences ou à l'indépendance des personnes habilitées à délivrer les certificats médicaux contrairement aux prescriptions de la STCW¹⁴⁶. Ce qui n'est pas sans conséquence sur la bonne prise en charge de la santé des gens de mer au Bénin, nécessitant des connaissances particulières qui doivent être acquises soit par expérience soit par des formations.

119. Les États de l'Afrique de l'Ouest qui ont ratifié la MLC et ou la C188 doivent, à l'instar du Sénégal¹⁴⁷, incorporer au sein de leur législation nationale des règles déterminant l'organisation et le fonctionnement des services de santé des gens de mer. Ils doivent également tous publier la liste des médecins agréés (ou liste des

¹⁴⁰ OIT, *Directive sur les examens médicaux des gens de mer*, 2013, p. 8.

¹⁴¹ V. *société française de médecine maritime*, [En ligne], <http://medecine-maritime.fr/> (Consulté le 23 mars 2023).

¹⁴² Article 5 du décret n° 2015-1574 du 3 décembre 2015 relatif au service de santé des gens de mer.

¹⁴³ Article 1 de l'arrêté interministériel n° 209/MDIE-ET/MSP/MEFPPS du 4 août 1997 portant organisation de la médecine du travail maritime.

¹⁴⁴ Article 354 de la Loi n° 2016-028 portant code de la marine marchande du Togo.

¹⁴⁵ Article 4 du décret 2016-933 du 05 Juillet 2016 relatif à la santé des gens de mer

¹⁴⁶ OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2018, publiée 108ème session CIT (2019) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Bénin* (Ratification : 2011).

¹⁴⁷ Le Sénégal doit tout de même adopter des mesures d'application plus détaillées sur les conditions et des modalités d'agrément des médecins du service de santé des gens de mer.

médecins gens de mer de l'Administration maritime) afin qu'elle soit accessible aux autorités compétentes d'autres pays, aux compagnies maritimes et aux organisations des gens de mer. Ceci facilitera le contrôle des certificats médicaux par les États du port. Avoir à leur disposition la liste des médecins agréés permettra de s'assurer de l'authenticité des certificats médicaux des gens de mer lors d'un contrôle de l'État du port.

120. Les conditions d'accès à la profession ne se limitent pas tout simplement aux aptitudes professionnelle et physique. Des conditions relatives à l'identité du marin sont aussi requises. L'administration maritime des gens de mer effectue l'identification et fournit les documents professionnels.

B. L'identité civile et professionnelle du marin

121. Lorsque les conditions d'aptitude sont remplies, des contrôles relatifs à l'identité du marin sont effectués par l'administration maritime. Ainsi, le marin qui remplit toutes les conditions d'aptitude doit s'identifier avant d'exercer la profession. Il doit notamment fournir à l'administration des gens de mer différents documents relatifs à son identité (pièce d'identité, extrait de naissance, *etc.*). La détermination de la nationalité des marins est importante pour l'identification des gens de mer (a), avant toute délivrance des documents professionnels (b).

1. Les conditions de nationalité requises

122. Aujourd'hui, l'une des raisons de l'adoption des nouvelles conventions internationales est d'harmoniser le travail maritime, qui est par essence international, où des personnes de plusieurs nationalités différentes peuvent travailler à bord d'un même navire. Cependant, l'absence de grande flotte maritime des pays de l'Afrique de l'Ouest, qui est à l'origine d'un taux de chômage élevé des marins, oblige ces États à adopter le privilège de nationalité pour accroître les chances d'accès à l'emploi aux marins nationaux. En Afrique de l'Ouest, le privilège de nationalité est un moyen de lutte contre le chômage des gens de mer. Les quelques navires battant pavillons de ces pays doivent obligatoirement comporter des marins nationaux. À titre d'exemple, au Sénégal, l'article 301 du code de la marine marchande dispose « Les membres d'équipage d'un navire sénégalais doivent être de nationalité sénégalaise. Des dérogations spéciales et

provisoires peuvent être accordées par l’Autorité Maritime lorsqu’il est impossible de recruter sur place les marins qualifiés. Il en sera de même, dans un port étranger, lorsque l’urgence exige le remplacement d’un marin ». Ainsi, les marins étrangers ne peuvent embarquer qu’exceptionnellement à bord d’un navire battant pavillon sénégalais. C’est aussi l’exemple de l’article 217 du code maritime du Bénin qui prévoit que « sauf dérogations accordées par le directeur de la marine marchande, l’embarquement en qualité de membre de l’équipage d’un navire béninois est réservé aux marins et officiers de nationalité béninoise ou aux nationaux des États ayant passé des accords de réciprocité avec la République du Bénin ». Nous retrouvons les mêmes exigences en Côte d’Ivoire¹⁴⁸.

123. Ce privilège de nationalité n’existe plus dans beaucoup d’autres pays, notamment dans ceux de l’Union européenne, vu les engagements de ces derniers relatifs à la libre circulation des travailleurs européens, à l’égalité de traitement et au principe de non-discrimination des ressortissants européens¹⁴⁹.

124. Par exemple, la France a jusqu’en 1996 maintenu dans sa législation le privilège de nationalité¹⁵⁰. C’est la loi n° 96-151 du 1^{er} février 1996 qui a mis fin au privilège de nationalité de l’équipage. Cependant, le privilège de nationalité est resté maintenu, avec le consensus de la Commission, pour le capitaine du navire et les officiers suppléants au motif que ces derniers sont des représentants de l’État à

¹⁴⁸ Article 55 du code de la marine marchande « qualité de marin ivoirien est réservée aux nationaux ivoiriens et, sous réserve de réciprocité, à des nationaux d’autres États ».

¹⁴⁹ Au sein de l’Union, le privilège de nationalité a disparu, en ce sens, que les principes d’égalité de traitement et de non-discrimination des ressortissants européens, liés à la libre circulation des travailleurs, l’imposent. Mais il est presque possible de dire qu’il existe un privilège de nationalité européen pour les navires des "premiers" registres (mais il n’y a pas de nationalité européenne, tout au plus une citoyenneté). Embarquer des marins ressortissants tiers nécessite l’octroi d’une dérogation. La situation est disparate pour les registres européens internationaux et d’outre-mer. Ce privilège est supprimé ou réduit à 25% ou 35% de l’équipage (ex. RIF). Il faut donc distinguer la situation infra européenne et la situation internationale : belle complexité, et ensuite la diversité, faute d’harmonie. Le « privilège de nationalité » ou la priorité nationale (européenne par exemple) ont pour but le maintien d’emplois, mais aussi de compétences utiles à l’ensemble de l’activité paramaritimes, qu’il s’agisse des pilotes maritimes ou du remorquage, mais aussi des chantiers navals, des coopératives maritimes, des consignataires, experts, assureurs etc. Un pays côtier peut-il de désintéresser des activités en mer d’une part, de ce qui entrent et sort de ses ports d’autres part ?

¹⁵⁰ Ce privilège de nationalité qui remontait de Colbert avec le système des classes a demeuré pendant l’Administration de l’inscription maritime. Il se justifiait à l’époque par le statut militaire des marins. C’est qu’en 1974 que la France s’est vue condamnée par la CJCE pour non-respect de l’article 48 du traité de Rome (actuel article 35 du traité d’Amsterdam). Selon la Cour, la liberté de circulation des travailleurs s’applique aux activités maritimes et il faut mettre les législations nationales en conformité avec les exigences communautaires. La France a ainsi en 1996 adopté la loi du 24 février qui modifie le code du travail maritime et ouvre les emplois sous pavillon français à l’ensemble des marins ressortissant de l’Union européenne

bord des navires et disposent de prérogatives de puissance publique (dresser des actes d'état civil : acte de naissance, décès, testament, mettre en œuvre la procédure pénale à bord, en cas de nécessité, *etc.*)¹⁵¹. Un vieil adage traduit cette « étatisation » du navire et l'obéissance qui est de règle, à savoir que « le capitaine est seul maître à bord après Dieu ».

125. Après plusieurs mises en demeure et plusieurs sanctions, la France a fini par supprimer le privilège de nationalité du capitaine du navire par la loi n° 98-324 du 07 avril 2008 relative à la nationalité des équipages de navires. Toutefois, des connaissances de la législation française et des connaissances linguistiques sont exigées pour exercer la fonction de capitaine à bord d'un navire français¹⁵².

126. Il est important de préciser qu'il n'existe pas un droit communautaire ouest africain interdisant un quelconque privilège de nationalité. Les pays de l'Afrique de l'Ouest maintiennent ce privilège de nationalité, non pas que pour des questions essentielles de prérogatives de puissance publique du capitaine du navire, mais plutôt pour favoriser l'emploi des marins nationaux et lutter contre les concurrences déloyales (*dumping social*). D'ailleurs, c'est la raison pour laquelle nous retrouvons très souvent ce privilège de nationalité dans les accords de pêche entre les pays européens¹⁵³ ou asiatiques et ceux de l'Afrique de l'Ouest. Les navires étrangers ayant autorisation de pêcher dans des zones des États de l'Afrique de l'Ouest sont dans l'obligation d'avoir des marins nationaux dans leurs équipages.

127. Malgré ce privilège de nationalité, un commerce informel de marins étrangers s'est mis en place. Des étrangers se présentent dans les ports des États de l'Afrique de l'Ouest à la recherche de contrat « *free-lance* », ce qui consiste à négocier le salaire

¹⁵¹ Cette position de la France n'a pas été contestée ni par les juges nationaux, ni par la Commission, de sorte que le juge communautaire n'a pas été saisi de cette question jusqu'en 2003. Selon deux arrêts de la CJCE rendu le 30 septembre 2003 (arrêt ANKER et arrêt ANAVE) le traité n'autorise un État membre à réserver à ses ressortissants les fonctions de capitaine ou son suppléant qu'à condition que les prérogatives de puissance publique soient effectivement exercées de manière habituelle et ne représentent pas une part très réduite de leurs activités. Cette position est confirmée par la Cour de Cassation, chambre criminelle, qui a jugé, dans un arrêt du 23 juin 2004, que l'exigence d'un capitaine de nationalité française non conforme au droit communautaire et a cassé un arrêt de condamnation pris au motif qu'il n'y avait pas de capitaine français à bord

¹⁵² V. Sous-Section 2 du Chapitre 1 du décret n° 2015-598 du 02 juin 2015 pris pour l'application de certaines dispositions du code des transports relatives aux gens de mer.

¹⁵³ V. Protocole relatif à la mise en œuvre de l'accord de partenariat dans le domaine de la pêche durable entre l'Union européenne et la République du Sénégal. <https://eur-lex.europa.eu/legal>

avec le capitaine de bord directement, et s'engager pour plusieurs mois sans contrat, ni protection sociale. Cette forme de recrutement, bien que très limitée, implique des salaires miséreux, des conditions de travail très difficiles et aucune garantie de l'emploi pour le marin¹⁵⁴.

128. Le privilège de nationalité n'est-il pas un frein à l'harmonisation du droit du travail maritime et à l'internationalisation du travail maritime ? Si tous les pays le maintenaient dans leur législation nationale, la réponse serait probablement affirmative. Les exigences du métier par essence international et la recherche de personnel qualifié nécessitent une diversité dans la composition de l'équipage des navires. Les États de l'Afrique de l'Ouest pour mieux s'ouvrir à l'international et en même temps assurer l'emploi aux gens de mer, doivent développer les accords de réciprocité¹⁵⁵ entre les États dans le cadre des recrutements des gens de mer.

129. Le marin qui remplit toutes les conditions d'aptitude et de nationalité doit être identifié afin que l'administration lui délivre les documents professionnels permettant d'exercer la profession.

2. Les documents professionnels

130. Les documents professionnels des gens de mer sont principalement le livret professionnel maritime et la carte d'identité des gens de mer. Avant l'adoption de la STCW, le livret professionnel maritime était déjà exigé depuis 1926 par la convention n°22 de l'OIT sur le contrat d'engagement. Selon l'article 5 de cette convention : « Tout marin doit recevoir un document contenant la mention de ses services à bord du navire. La législation nationale doit déterminer la forme de ce document, les mentions qui doivent y figure et les conditions dans lesquelles il doit être établi. Ce document ne peut contenir aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication sur ses salaires ».

131. Les États ouest africaines suivent cette même logique. Au Sénégal, par exemple, le livret professionnel maritime dit « fascicule » figure parmi les titres officiels de circulation des marins délivrés par l'autorité maritime¹⁵⁶. Ce document doit porter,

¹⁵⁴ Rapport, projet pour le développement de développement durable du secteur de la pêche, idem p 78.

¹⁵⁵ Ces accords pourront par exemple permettre à un État étrangers de recruter des marins sénégalais et vice-versa.

¹⁵⁶ Article 106 du décret 2004-283 du 5 mars 2004 fixant les modalités d'application de la loi n° 2002_22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande. "une attestation d'embarquement,

pour être valable, le timbre sec de l'Administration¹⁵⁷. Tout citoyen sénégalais justifiant d'un brevet d'officier de la Marine Marchande ou de la Marine nationale ou d'un diplôme délivré par une école de formation maritime reconnue ou après avoir effectué 36 mois de navigation peut se voir délivrer le livret professionnel maritime dans les conditions prévues à l'article 287 du Code de la marine marchande, s'il en fait la demande¹⁵⁸. C'est l'équivalent de l'article 213 du Code de la marine marchande du Togo. Comme le prévoit le droit international, ce livret mentionne l'engagement, sans contenir aucune appréciation des services rendus, ni aucune indication sur les salaires. Il mentionne les brevets et diplômes, les visites médicales d'aptitude à la navigation et la stabilisation du marin dans son entreprise. Les mêmes exigences existent au Bénin et à la Côte d'Ivoire.

132. Quant à la carte d'identité des gens de mer, elle est mise en place pour faciliter l'accès à terre des marins lors des escales. Il s'est trouvé que la solution serait une reconnaissance internationale des pièces d'identité des gens de mer. Ainsi, l'OIT a adopté dès 1958 la convention n°108 sur les cartes d'identité des gens de mer. Mais, face à la menace terroriste qui n'épargne pas le domaine maritime¹⁵⁹, notamment après les attentats par voie aérienne du 11 septembre 2001 aux États-Unis, l'Organisation a adopté à Genève, le 19 juin 2003 la convention 185 sur la carte d'identité des gens de mer, qui révisé la convention adoptée précédemment. Cette convention est entrée en vigueur le 9 février 2005.

133. La convention exige la délivrance de la carte d'identité des gens de mer, en ces termes : « Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur doit

pour le débutant ; une carte d'identité spéciale dite « carte B » lorsqu'il réunit trois mois de navigation ; un livret professionnel maritime dit « fascicule » après 36 mois de navigation, ou lorsque le marin justifie la possession d'un diplôme professionnel maritime délivré par l'autorité maritime. Ces documents constituent les titres officiels de circulation des marins sénégalais. Ils sont délivrés par l'autorité maritime”.

¹⁵⁷ Article 110 du décret 2004-283 du 5 mars 2004 fixant les modalités d'application de la loi n° 2002_22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande.

¹⁵⁸ Article 112 du décret 2004-283 du 5 mars 2004. Selon Article 114 du même décret “ Pour l'obtention de ce livret le marin doit : « justifier de son identité auprès de la Direction de la Marine marchande ; déposer un dossier composé de : un extrait de naissance, les marins ayant déjà navigué sous le couvert d'une carte d'identité spéciale en sont dispensés ; un certificat établi par le Médecin des gens de mer et constatant l'aptitude de l'intéressé à la navigation ; une copie du brevet ou du certificat constatant l'aptitude professionnelle de l'intéressé ou un état signalétique et des services constatant l'accomplissement de trois ans de navigation au moins et mentionnant le succès à l'examen défini à l'article ci-dessus ; deux photographies d'identité ; un extrait du casier judiciaire ; un timbre fiscal de 5 000 francs »

¹⁵⁹ L'affaire du paquebot *Aquille Lauro* en 1985 et celle pétrolier *Limbourg* en 2002 en sont des parfaites illustrations.

délivrer à chacun de ses ressortissants exerçant la profession de marin qui en fait la demande une pièce d'identité des gens de mer »¹⁶⁰. La convention fixe le modèle et les composants (données biométriques) que doivent comporter la carte d'identité ainsi que les mentions qui doivent y figurer. Les États doivent aussi, selon la convention, mettre en place une base de données électronique nationale. À cet effet, la convention prévoit que « chaque Membre fera en sorte qu'un enregistrement de chaque pièce d'identité des gens de mer, délivrée, suspendue ou retirée par lui, soit conservé dans une base de données électronique. Les mesures nécessaires sont prises pour protéger cette base de données contre toute intervention et tout accès non autorisé »¹⁶¹. L'annexe III de la convention met à la charge de l'État de lourdes prescriptions, procédures et pratiques concernant la délivrance des pièces d'identité des gens de mer avec des résultats obligatoires à atteindre.

134. Les exigences fortes en matière de données biométriques et de données électroniques nationales peuvent poser des soucis pour la protection de la vie privée. Aussi, la mise en œuvre de la convention nécessite non seulement une volonté politique avec notamment la prise en compte des aspects très techniques de la convention, mais également beaucoup de moyens financiers sont nécessaires pour la mettre en œuvre. Ce qui n'est pas assez évident pour les pays en voies de développement. D'ailleurs, aucun État de l'Afrique de l'Ouest n'a ratifié la convention n°185 de l'OIT. En Afrique, seuls le Nigeria, le Congo et le Madagascar ont ratifié cette convention.

135. Cependant, les choix techniques faits par le Bureau International du Travail (BIT) ont été critiqués, puis modifiés en 2015 ; ceci a conduit à une modification de la convention en 2017 afin de faciliter sa mise en œuvre et sa ratification¹⁶². Ainsi, les pays de l'Afrique de l'Ouest devront penser à ratifier la convention dans la mesure où celle-ci participe non seulement à l'amélioration de la sûreté maritime, mais permet également aux marins l'accès aux facilités à terre et la permission à terre sans visa pour des escales ou à des fins de transit. Il est tout aussi important de savoir que malgré la non-ratification de cette convention, les pays de l'Afrique

¹⁶⁰ Article 2 de la convention 185 sur la carte d'identité des gens de mer

¹⁶¹ Articles 4.1 de la convention 185 sur la carte d'identité des gens de mer.

¹⁶² Commission tripartite maritime ad hoc chargée de l'amendement de la convention (no 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, 10-12 février 2016.

de l'Ouest exigent tout de même la délivrance aux marins, qui en font la demande, d'une pièce d'identité des gens de mer¹⁶³. C'est une carte d'identité spéciale dite « carte B » au Sénégal¹⁶⁴. Celle-ci n'est pas identique à celle de la convention n°185 du fait de sa composition.

136. La profession de marin étant une profession réglementée à l'accès, l'administration maritime est l'acteur principal de cette réglementation. Elle a parmi ses principales missions la gestion et le contrôle des conditions minimales d'accès exigées au niveau international. Le caractère réglementé au niveau international de la profession est aujourd'hui la base juridique du contrôle et de gestion des conditions d'accès, l'une des missions essentielles de l'administration maritime des gens de mer. La convention STCW est l'outil juridique majeur de cette mission de l'Administration. Elle n'est toutefois pas la seule, car les Conventions de l'OIT (MLC, C188, C185) doivent être prises en compte.

137. Les États ont ratifié et mis en application la STCW pour assurer une formation de qualité aux marins et bien contrôler l'application de la réglementation internationale relative à l'accès à la profession de marin. Pour mieux exercer son rôle de contrôle du respect de la réglementation et répondre efficacement aux exigences du droit international en assurant un travail sûr et décent aux gens de mer, celle-ci doit être de qualité. Cette exigence de qualité est renforcée par la nécessité de la mise en application au niveau national des nouvelles méthodes efficaces de contrôle prônées par les conventions internationales de l'OIT (MLC et la C188).

¹⁶³ Selon l'article 111 du décret sénégalais précité "Tout citoyen sénégalais, réunissant les conditions prévues à l'article 290 du Code de la Marine marchande et qui désire obtenir une carte d'identité spéciale de marin, doit préalablement auprès du Directeur de la Marine marchande : justifier d'un embarquement immédiat ; présenter une pièce d'identité ; déposer à la Direction de la Marine marchande un extrait d'acte de naissance ; produire un certificat médical établi par le Médecin des gens de mer et constatant son aptitude à la navigation ; fournir un extrait du casier judiciaire ; fournir deux photographies d'identité ; fournir un timbre de 3.000 francs CFA. Les services de la Direction de la Marine marchande établissent immédiatement une fiche d'identification de l'intéressé pour contrôle de son identité en liaison avec les services de police."

¹⁶⁴ V. article 106 du décret n° 2004-283 du 5 mars 2004 fixant les modalités d'application de la loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande. Cette carte B est fournie au marin qui effectue au moins 3 mois de navigations.

Section 2 : L'avènement des conventions de travail maritime MLC et C188 de l'OIT : Vers un nouveau système de contrôle social des navires par l'administration maritime en Afrique de l'Ouest

136. La convention du travail maritime de l'OIT de 2006 a été adoptée à Genève le 23 février 2006, lors de la 94^e session de la Conférence Internationale du Travail (CIT), qui correspondait à sa 10^e session maritime. Elle constitue le 4^e pilier du droit international du transport maritime avec les trois conventions de OMI, la convention SOLAS, la convention MARPOL, et la convention STCW.
137. La Convention se présente selon une articulation comparable à la convention STCW de l'OMI, avec trois parties différentes, ayant un lien entre elles : les articles, les règles, un code en deux parties (une partie A pour les normes obligatoires, une partie B pour les principes directeurs qui ne sont pas obligatoires. Ce qui garantit qu'une certaine flexibilité est admise à l'échelon national). L'aspect guideline du code est nettement visible. Après chaque article, se trouve une « note explicative » importante, destinée à fournir un complément d'information et d'assistance, en particulier aux gouvernements, sur les rapports entre les deux parties du code. La présentation suit le principe de l'intégration verticale pour les règles et le code (parties A et B), avec une articulation selon cinq titres et un système de numérotation reliant entre elles et entre eux les règles, les normes et les principes directeurs qui sont apparentés¹⁶⁵.
138. Les différents Titres de la MLC sont : Titre 1 « *Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire* » ; 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 en matière de sécurité sociale* ». L'une des principales innovations de la MLC est son Titre 5 intitulé « *respect et mise en application des dispositions* ». Ce titre comporte plusieurs obligations des États qui garantissent l'application et l'effectivité de la convention. Le paragraphe 1 des dispositions linéaires du Titre 5 de la MLC dispose que « les règles qui figurent sous ce titre précisent la responsabilité de tout Membre quant au plein respect et à l'application des principes et droits définis dans les articles de la présente convention

¹⁶⁵ CHAUMETTE (P.), « La convention de travail maritime », *Neptunus, revue électronique*, CDMO, Université de Nantes, Vol. 13 2007/1, p.1.

ainsi que des obligations spécifiques mentionnées sous ses titres 1, 2, 3 et 4 ». La règle 5.1.1 précise le rôle fondamental de l'État du pavillon : « Il incombe à tout Membre de veiller à ce que ses obligations en vertu de la présente convention soient mises en œuvre à bord des navires battant son pavillon ... Il établit un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime ... en vue d'assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer sont et demeurent conformes aux normes de la présente convention à bord des navires battant son pavillon ».

139. Ces dispositions ont pour vocation de rendre effectif l'exercice des attributions de l'État du pavillon autrement prévu dans d'autres conventions plus anciennes. L'État qui doit assurer en premier le respect et l'application effective des dispositions, est l'État du pavillon du navire pour les navires battant son pavillon. Les conventions ont donc adopté des systèmes qui empêcheront les navires d'échapper au contrôle et de dissimuler l'inobservation des règles. Le nouveau système de contrôle et d'inspection apporté par la MLC et repris par la C188 est basé sur la certification sociale des navires (Paragraphe 2).

140. La convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), vise les gens de mer à bord de navires marchands, il a été décidé que les navires de pêche seraient exclus de son champ d'application¹⁶⁶. Ainsi, l'OIT a adopté une convention sur la pêche ; cela n'a pu être réussi en 2005. Il s'agit de la convention (n°188) sur le travail dans la pêche, 2007 (C188) adoptée à sa 96e session (2007). La Conférence Internationale du Travail (CIT) a adopté cette convention et la recommandation (n° 199) sur le travail dans la pêche, 2007.

141. Comme nous l'avons évoqué, les conventions internationales sont devenues incontournables, car étant les sources essentielles du droit international du travail maritime, d'une profession par essence internationale. Les États, qui les ont ratifiées et mises en application, ont modernisé leur législation nationale. Qu'en est-il des États de l'Afrique de l'Ouest ? (Paragraphe 1).

¹⁶⁶ « Sauf disposition contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. La présente convention ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires ». Paragraphe 4 de l'article 2 de la MLC.

Paragraphe 1. L'état de la ratification et de la mise en œuvre des conventions MLC et C188 en Afrique de l'Ouest

142. La convention du travail maritime de 2006 de l'OIT (MLC) est largement ratifiée, par plus d'une centaine d'États, représentant plus de 91 % de la flotte mondiale de la marine marchande. Les États de l'Afrique de l'Ouest ne sont pas en marge de cette ratification, dans la mesure où celle-ci a été fortement ratifiée en Afrique de l'Ouest (A). Cependant, une ratification beaucoup moins importante est constatée pour la convention C188 (B).

A. Une ratification quasi-universelle de la MLC en Afrique de l'Ouest

143. Le nombre de ratifications de la MLC est important en Afrique de l'Ouest. A l'exception de la Côte d'Ivoire, les autres États (le Sénégal, le Togo et le Bénin) ont ratifié la convention. Cependant la mise en application effective de la convention reste inachevée. Les États n'ont pas encore pris toutes les mesures nécessaires pour une mise en œuvre effective de la convention¹⁶⁷. Le manque de textes législatifs et réglementaires transposant la convention est visible. Une mise en conformité reste quand même envisageable, voire réalisable pour les États de l'Afrique de l'Ouest, car même si la MLC est exigeante, elle est quand même dotée d'une souplesse qui permet aux pays qui ne sont pas économiquement puissants de la ratifier et de la mettre en œuvre.

144. La lenteur de la mise en conformité de la MLC en Afrique de l'Ouest est peut-être liée au champ d'application de la convention. En effet, certaines règles pertinentes de la convention, notamment celles de la certification, ne doivent s'appliquer obligatoirement qu'aux navires marchands d'une jauge supérieure à 500 tonneaux, qui effectuent une navigation internationale ou entre deux ports d'un autre pays. Or,

¹⁶⁷ Le Sénégal maintient, pour le moment, sa législation nationale qui date de l'adoption de la loi n°62-32 du 22 Mars 1962 portant code de la marine marchande, modifié par la loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant le même code, dans la mesure où le Sénégal n'a pas encore adopté tous les textes législatifs ou nationaux transposant la convention.

Le Togo qui a récemment modifié l'ordonnance n° 29 du 12 août 1971 portant Code de la marine marchande par la Loi n° 2016-028 du 11/10/2016 portant le même Code, n'a pas pris en compte dans cette nouvelle loi la totalité des dispositions de la MLC, alors qu'il est tenu comme les autres États de dresser un rapport justifiant la bonne incorporation et le suivi des normes, auprès de la Commission d'experts sur l'application des conventions et recommandation (CEACR) de l'OIT.

Le Bénin dispose non seulement d'un Code maritime assez récent (Loi n° 2010-11 du 27 décembre 2010 portant Code maritime en République du Bénin), mais aussi d'une loi n° 98-015 du 12 mai 1998 portant statut général des gens de mer, qui régit le travail maritime.

les pays de l'Afrique de l'Ouest disposent d'une faible flotte de commerce et les grands navires marchands dont ils disposent n'effectuent pas une navigation internationale, mais plutôt du cabotage national. Ces États peuvent donc négliger la ratification ou la mise en œuvre d'une telle convention.

145. Il est important de savoir que la MLC est dotée d'une grande flexibilité en ce qui concerne son champ d'application. Selon l'article II (5) de la MLC « En cas de doute sur l'applicabilité de la présente convention à un navire ou à une catégorie de navires, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées ». Les États peuvent aussi prévoir des dérogations à la convention, quitte à les justifier vis-à-vis de la Commission d'Experts de l'Application des Conventions et des Recommandations (CEACR)¹⁶⁸. Ainsi, la convention pourrait bien concerner les navires qui font souvent la navette entre deux ports du même pays (cabotage), dans la mesure où sur demande de l'armateur les règles relatives à la certification peuvent s'appliquer sur des navires n'effectuant pas une navigation internationale¹⁶⁹. Aussi, les normes obligatoires de la convention peuvent faire l'objet d'une mise en œuvre par des dispositions dites « *équivalentes dans l'ensemble* ». Par ce biais, les États de l'Afrique disposent d'une marge de manœuvre pour atteindre les objectifs de protection fixés par la convention.

146. La non-ratification ou l'absence de transposition de la MLC ne permet pas d'échapper aux impératifs de la convention. Lorsque les marins travaillent à bord d'un navire battant pavillon d'un État qui ne l'a pas ratifiée, ce sont alors les dispositions de l'article V, paragraphe 7 de la clause du « traitement non moins favorable » du contrôle de l'État du port, qui s'appliquent. Cette clause a pour but de garantir des règles du jeu égales pour les navires battant pavillon d'États qui ont ratifié la

¹⁶⁸ La commission d'experts a été créée en 1926 afin d'examiner les rapports gouvernementaux, en nombre croissant, sur les conventions ratifiées. Aujourd'hui, la commission est composée de 20 éminents juristes nommés par le Conseil d'administration pour une période de trois ans renouvelables. Les experts viennent de différentes régions géographiques, de divers systèmes juridiques et de différentes cultures. La commission d'experts doit fournir une évaluation impartiale et technique de l'application des normes internationales du travail au sein des États Membres.

¹⁶⁹ Paragraphe 2 de la règle 5.1.3 de la MLC

convention, afin que ceux-ci ne soient pas en situation concurrentielle désavantageuse par rapport aux navires battant pavillon d'États qui ne l'ont pas ratifiée¹⁷⁰.

147. Ce principe du « traitement non moins favorable » peut obliger les États moins scrupuleux à ratifier la convention, car leurs navires seront contrôlés aux fins d'apprécier leur conformité aux dispositions de la convention. Cela laisse croire d'ailleurs à une imposition des normes de la convention nonobstant la souveraineté des États qui ont le libre choix de ratifier une convention ou non. La MLC peut être assimilée à une « Charte fondamentale » en matière de travail maritime. Les navires des États qui ne l'ont pas ratifiée et qui ne respectent pas les règles peuvent naviguer tranquillement chez eux, dans les eaux nationales. Mais ils seront inquiétés dès qu'ils effectuent une navigation internationale. Avec ce système, les États ne pourront plus privilégier la rentabilité économique au détriment de la sécurité des marins et du respect de leurs conditions de travail et de vie à bord.
148. Compte tenu de tout ce qui précède, il est clair que les États de l'Afrique de l'Ouest ne peuvent pas se soustraire à la ratification ou à la mise en application de la MLC pourvu qu'ils ne disposent pas de nombre important de navires marchands effectuant de la navigation internationale. Il ne faut pas non plus perdre de vue que ces États pourvoient de la main-d'œuvre et que l'un des points que doit vérifier le contrôleur de l'État du port concerne la formation des marins.
149. La non-ratification par la Côte d'Ivoire de la convention peut poser un souci à cet État, en tant qu'État du port. Il ne pourra pas exiger des navires qui font escale dans ses ports, la production des documents de certification. Ainsi, le port de la Côte d'Ivoire risque alors de recevoir des navires sous normes tant sur le plan social que sur le plan technique. Ce qui peut constituer un frein pour la compétitivité de ces ports, notamment face à la concurrence internationale.
150. L'application effective du droit international du travail maritime par les États de l'Afrique de l'Ouest, en plus de leur permettre d'être acteurs de ce marché international, va également influencer positivement sur les conditions de travail et de vie des marins, ainsi que sur la sécurité et la sûreté maritime. Toutefois, la mise en application de la convention nécessite un travail législatif et réglementaire important.

¹⁷⁰ OIT, *Convention de travail maritime 2006 : Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019 p. 6.

Les États doivent, en concertation avec les armateurs et les représentants de gens de mer intéressés, adopter des textes législatifs et/ou règlementaires pour une bonne transposition de la convention en droit national et veiller à l'application effective de ces normes par le contrôle et l'inspection effectués par l'administrations maritimes.

151. Il ne faut pas perdre de vue que le secteur qui dispose du plus grand nombre de marins ouest africain reste le secteur de la pêche. La convention C188 devrait susciter alors beaucoup plus d'enthousiasme pour ces États. Mais, le constat d'un faible taux de ratification de celle-ci est avéré.

B. Une réticence quant à l'application de la C188

152. À sa 96^e session (2007), la Conférence Internationale du Travail (CIT) a adopté la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, et la Recommandation (n° 199) sur le travail dans la pêche, 2007, non contraignante. Plusieurs instruments juridiques ont essayé d'organiser la profession de marins pêcheurs, mais c'est la convention de l'OIT sur le travail dans la pêche 2007 (n° 188) qui marque un tournant dans la normalisation du travail de cette catégorie socioprofessionnelle. Elle révisé et remplace cinq instruments préexistants de l'OIT concernant ce secteur¹⁷¹. La convention vise à faire en sorte que les pêcheurs du monde entier bénéficient de conditions de travail et de vie décentes¹⁷² en remplissant les conditions minimales requises pour le travail à bord, les conditions de service, le logement et l'alimentation, la protection de la sécurité et de la santé au travail, les soins médicaux et la sécurité sociale. Les dispositions de la convention portent sur tous ces domaines¹⁷³.

153. Sauf disposition contraire de la convention elle-même, celle-ci s'applique à tous les pêcheurs et à tous les navires engagés dans des opérations de pêche commerciale. En outre, elle prévoit des obligations plus strictes pour les navires de 24 mètres de longueur et plus, ainsi que pour les navires effectuant des sorties en mer d'au moins

¹⁷¹ Recommandation (n° 7) sur la durée du travail (pêche), 1920 ; convention (n° 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959 ; convention (n° 113) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959 ; convention (n° 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959 ; convention (n° 125) sur les brevets de capacité des pêcheurs, 1966 ; convention (n° 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966 ; et Recommandation (n° 126) sur la formation professionnelle des pêcheurs, 1966

¹⁷² COMHAFAT, Rapport séminaire, *Pour un accès à des emplois décents et sécurisé dans la pêche en Afrique occidentale*, 3-4 octobre 2019 Tanger Maroc. p. 11.

¹⁷³ OIT, *Document de réflexion pour le Forum de dialogue mondial sur la promotion de la convention (n°188) sur le travail dans la pêche, 2007*, Département des activités sectorielles, 15-17 mai 2013.

3 jours consécutifs. Tout Membre peut, cependant, après consultation, étendre totalement ou en partie la protection prévue par la convention à ceux travaillant sur des navires plus petits (article 2 de la C188). Les navires de pêche de faibles dimensions peuvent donc être couverts par la C188 dans la mesure où celle-ci s'applique à tous les pêcheurs engagés dans des opérations de pêche commerciale, y compris dans les cours d'eau, les lacs ou les canaux (même s'ils peuvent être exclus dans certains cas spécifiés par la convention). Seuls les pêcheurs pratiquant une pêche de subsistance et de loisir sont spécifiquement exclus.

154. Tout État ouest africain souhaitant améliorer les conditions de travail pour ses pêcheurs peut ratifier cette convention et ensuite la transposer dans sa législation nationale. Mais, tel n'est pas encore le cas. Seul le Sénégal a, pour le moment, ratifié la C188 en Afrique de l'Ouest. Les quelques États du continent africain qui ont ratifié cette convention sont entre autres : l'Angola, le Congo, le Maroc, la Namibie¹⁷⁴. La question des marins pêcheurs ne semble pas être une priorité pour la majorité des États de la région et ce nonobstant le rôle et la contribution socio-économique de cette catégorie de travailleurs. Le manque de volonté politique pour bien encadrer un tel secteur paraît évident. Quel que soit le secteur d'activité (pêche industrielle ou artisanale ; sur navires nationaux ou étrangers), les pêcheurs des États de l'Afrique de l'Ouest travaillent dans des conditions très difficiles et semblent plus vulnérables que leurs homologues travaillant dans les armements des pays développés¹⁷⁵. Nous constatons une insuffisance de la réglementation actuelle et une vétusté de certains textes¹⁷⁶. L'inapplication des textes existants est aussi très inquiétante.

155. Cependant, le plus grand souci en Afrique de l'Ouest est que les réalités du secteur de la pêche sont majoritairement celles du secteur informel. « Les embarcations sont de construction traditionnelle en bois. Leurs longueurs s'échelonnent de 8 m à 20 m. Le cœur en est un tronc d'arbre creusé, à partir duquel sont édifiés des bordés en planches. Elles comportent quelques capacités intérieures (caisses à captures, rangements), des bancs transversaux et un puits qui reçoit le moteur hors-bord. L'équipement de

¹⁷⁴ COMHAFAT, Rapport séminaire *Pour un accès à des emplois décents et sécurisé dans la pêche en Afrique occidentale*, 3-4 octobre 2019 Tanger Maroc, p.12.

¹⁷⁵ COMHAFAT, Rapport séminaire *Pour un accès à des emplois décents et sécurisé dans la pêche en Afrique occidentale*, idem p.1.

¹⁷⁶ Par exemple au Sénégal, la Convention collective datant des dernières négociations collectives est de 1975.

sécurité est quasi inexistant, on y trouve quelques gilets, seul le téléphone portable est d'usage fréquent. Les sorties en mer peuvent durer plusieurs jours »¹⁷⁷. Au Bénin, les navires de la pêche artisanale ne sont pas immatriculés. Une tentative d'immatriculation avait été entreprise en application de l'arrêté 2006/22 instituant l'obligation d'immatriculation pour les pirogues et navires de pêche, mais il en est résulté une inadéquation des plaques d'immatriculation. De ce fait, cette initiative n'a pas pu être poursuivie¹⁷⁸. Le Sénégal a quant à lui instauré le permis de pêche. Ce qui contribue à la formalisation du secteur. La procédure d'obtention d'un permis de pêche est la suivante : le patron pêcheur doit donner les caractéristiques de sa pirogue à la Direction de la pêche maritime, et payer un droit de redevance. Les propriétaires munis de licence sont automatiquement immatriculés. Cette licence permet entre autres le droit à l'obtention d'un bon pour l'essence de pirogue subventionnée, ce qui correspond à une mesure incitative non négligeable¹⁷⁹.

156. Ces navires de pêche et leurs équipages sont exclus de la quasi-totalité des réglementations maritimes, ce qui permet aux pratiques abusives de passer inaperçues. La ratification du Sénégal de la C188 est donc intrinsèquement liée à la volonté politique du gouvernement à sortir de l'informalité les pêcheurs et leur assurer des conditions de travail décentes, une protection sociale et un emploi. Or, certains obstacles à la formalisation du secteur de la pêche artisanale demeurent, notamment le fait que le secteur joue dans l'économie le rôle de soupape sociale¹⁸⁰.

157. De ce fait, pour assurer une bonne législation des travailleurs de la pêche, les gouvernements devraient, en plus de ratifier et de mettre en application la C188, appliquer des textes qui régissent actuellement d'autres aspects du secteur de la pêche et qui sont déjà en vigueur. Il s'agit notamment de l'Accord de l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) sur les mesures de l'État du port qui visent à lutter

¹⁷⁷ OIT, *Mission d'évaluation des besoins pour l'application des instruments par l'État du pavillon, examen de la législation maritime, et séminaire national Cotonou, Bénin*, 18 au 22 août 2014, p.11. Cette description est la même pour toutes les pirogues de pêche artisanal en Afrique de l'Ouest.

¹⁷⁸ COMHAFAT, *Rapport séminaire Pour un accès à des emplois décents et sécurisé dans la pêche en Afrique occidentale*, 3-4 octobre 2019 Tanger Maroc, p. 11.

¹⁷⁹ ANDERSEN (P.), *Rapport Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans secteur de la pêche au Sénégal*, rapport projet pour le développement de développement durable du secteur de la pêche (INT/07/16M/SPA), 2008, p.79.

¹⁸⁰ ANDERSEN (P.), *Rapport Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans secteur de la pêche au Sénégal*, rapport projet pour le développement de développement durable du secteur de la pêche, idem p.183.

contre la pêche illicite par le biais d'inspections portuaires¹⁸¹ ; l'Accord du Cap (CTA) de 2012, adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI)¹⁸² qui esquisse des normes applicables aux navires de pêche, notamment en matière de sécurité des équipages et des observateurs, garantissant ainsi des conditions de concurrence équitables pour l'ensemble du secteur¹⁸³. Pour le cas de la pêche artisanale et de subsistance, il faut prendre en compte les dispositions du cadre politique et de la stratégie de réforme de la pêche et de l'aquaculture en Afrique (2014) et les directives sur la pêche artisanale de la FAO visant à assurer la durabilité de la pêche artisanale dans le contexte de la sécurité alimentaire et de l'éradication de la pauvreté.

158. Les gouvernements devraient ratifier ces dispositions internationales pour avoir une véritable législation en matière de pêche industrielle ou artisanale, surtout la C188 en ce qui concerne le travail maritime. Ils doivent, pour la transposition effective de la convention et un bon respect de l'application des normes, développer un cadre juridique adapté aux réalités des pays. Ils doivent également informer, former, sensibiliser et contrôler les différentes parties prenantes à la sécurité et la protection des marins pêcheurs. D'ailleurs, pour favoriser une large ratification et prendre en compte les différentes phases d'implantation, la Convention C188 renferme diverses clauses de flexibilité¹⁸⁴ et prévoit notamment une mise en œuvre progressive de certaines dispositions¹⁸⁵.

¹⁸¹ L'Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du Port est le premier accord international contraignant qui cible spécifiquement la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). Il établit un ensemble minimal de mesures types que les Parties peuvent appliquer lorsque des navires étrangers cherchent à entrer dans leurs ports ou lorsqu'ils se trouvent dans leurs ports. Établi en 2005 et approuvé par la Conférence de la FAO à sa trente-sixième session le 22 novembre 2009, l'Accord est entré en vigueur en juin 2016, trente jours après la date du dépôt du vingt-cinquième instrument d'adhésion.

¹⁸² L'Accord du Cap de 2012 est un instrument international juridiquement contraignant qui fixe des exigences minimales en matière de conception, de construction, d'équipement et d'inspection des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou d'un tonnage brut équivalent. L'Accord contient des prescriptions internationales obligatoires sur les questions suivantes : stabilité et état correspondant de navigabilité, machines et installations électriques, engins de sauvetage, matériel de communication et protection contre l'incendie, ainsi que de construction des navires de pêche.

¹⁸³ COMHAFAT, Rapport séminaire *Pour un accès à des emplois décents et sécurisés dans la pêche en Afrique occidentale*, 3-4 octobre 2019 Tanger Maroc, p.14.

¹⁸⁴ La convention se veut un instrument flexible, qui vise à ce qu'un maximum de pays soit en mesure de la ratifier et à tenir compte de la diversité des conditions de travail dans le secteur de la pêche. Sa mise en œuvre peut s'effectuer par l'intermédiaire des législations nationales ou d'autres mesures, comme les conventions collectives.

¹⁸⁵ La convention reconnaît qu'un Membre peut rencontrer des difficultés d'application compte tenu des infrastructures ou institutions insuffisamment développées, et l'autorise, dans ce cas, à mettre en œuvre progressivement certaines dispositions. Cette mise en œuvre progressive doit s'effectuer

Paragraphe 2 : Le nouveau système de certification sociale des navires pour un contrôle efficace

159. En termes d'innovations, les conventions MLC et C188 ont apporté une nette précision quant au traitement à terre d'une plainte. Le droit de déposer une plainte à bord est reconnu au marin depuis la convention 147 de l'OIT de 1976. Mais non seulement les dispositifs mis en place par la convention étaient facultatifs mais également aux termes de cette convention, l'État du port ne dispose pas de l'initiative de ce contrôle. Aussi, hormis la rétention du navire aucune précision n'est apportée sur la nature des mesures que l'administrateur chargé du contrôle peut adopter pour redresser la situation. En dehors du droit de plainte, la principale innovation des deux conventions en matière de contrôle reste la certification sociale du navire effectuée par l'État du pavillon (A) et contrôlée par l'État du port (B). La STCW est la première convention à adopter la technique de la certification dans le traitement de l'élément humain, faisant de la profession de marin la première profession réglementée, internationalisée. Toutefois, l'OIT a innové avec la convention MLC 2006 en envisageant une certification des conditions de travail et de vie à bord, d'une grande modernité. La certification permet de s'assurer de l'effectivité du droit. Elle est l'affirmation de la conformité d'un produit, d'un service ou d'une personne à un ensemble de règles prédéfinies¹⁸⁶. La certification résulte ici de la conformité du navire aux exigences de la MLC ou de la C188.

conformément à un plan établi par l'autorité compétente, après consultation des représentants des armateurs à la pêche et des pêcheurs. Parmi les dispositions de la convention pouvant être mises en œuvre progressivement figurent la liste d'équipage, l'accord d'engagement du pêcheur, les certificats médicaux, les examens médicaux des pêcheurs embarqués à bord de navires passant plus de trois jours en mer, l'évaluation des risques concernant la pêche, et la protection des pêcheurs en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail. Toutefois, la convention n'autorise pas de mise en œuvre progressive pour certains types de navires ou d'opérations de pêche, en particulier pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, ou passant plus de sept jours en mer, ou naviguant habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte de l'État du pavillon ou au-delà du rebord externe du plateau continental, ou soumis au contrôle de l'État du port, sauf lorsque le contrôle par l'État du port découle d'un cas de force majeure.

¹⁸⁶ LEFRANCOIS (A.), *L'usage de la certification nouvelle approche de la sécurité dans le transport maritime*, PUAM, Aix Marseille, 2011, p.99.

A. Le contrôle a priori de l'État du pavillon : les documents certifiant la navigabilité sociale du navire

160. Le contrôle de l'État du pavillon est basé sur l'établissement de document certifiant la navigabilité sociale du navire. Il s'agit du certificat de travail maritime (a) et de la déclaration de conformité (b).

1. Le certificat de travail maritime

161. Tout navire entrant dans le champ de la partie V de la MLC doit détenir à bord un certificat de travail maritime, qui atteste son respect aux dispositions de ladite convention telle que transposée dans la législation nationale. Cette certification initiale est effectuée après une première inspection des administrateurs maritimes de l'État du pavillon. Selon, ce Titre, d'autres inspections intermédiaires seront effectuées pour s'assurer que le navire demeure dans le respect des dispositions. Cette inspection fera aussi l'objet d'une certification ou plutôt d'un visa sur le certificat de travail maritime.

162. Tout Membre doit exiger des navires battant son pavillon qu'ils conservent et tiennent à jour un certificat de travail maritime certifiant que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux prescriptions de la législation nationale¹⁸⁷. L'objectif de l'inspection est de s'assurer que les règles relatives aux conditions de vie et de travail à bord sont respectées. La convention dresse dans son annexe A5-I., une liste des points qui doivent être inspectés et jugés conformes à la législation nationale. La liste comporte les points suivants : âge minimum ; certificat médical ; qualifications des gens de mer ; contrats d'engagement maritime ; recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé ; durée du travail ou du repos ; effectifs du navire ; logement ; installations de loisirs à bord ; alimentation et service de table ; santé et sécurité et prévention des accidents ; soins médicaux à bord ; procédures de plainte à bord ; paiement des salaires. Deux points ont été ajoutés sur la liste par les amendements de 2014, il s'agit de la garantie financière pour rapatriement et de la garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur¹⁸⁸.

¹⁸⁷ Règle 5.1.3 Paragraphe 3 de la MLC

¹⁸⁸ Amendements de 2014 à la convention du travail maritime 2006, approuvés par la conférence à sa troisième session, Genève, 11 juin 2014.

163. Seul un pays qui a ratifié la MLC, 2006, peut délivrer un certificat de travail maritime valide aux navires battant son pavillon. Ce qui n'est pas le cas de la Côte d'Ivoire. Ce système d'inspection et de délivrance du certificat de travail maritime n'existe pas en Côte d'Ivoire. Il en est de même dans les États qui l'ont ratifié, mais qui tardent à la mettre en place. Certains États qui n'ont pas ratifié la MLC, 2006, délivrent des certificats librement consentis. Ces documents ne sont pas pris en considération dans la MLC, 2006 ; un État du port n'est pas obligé de tenir compte de ces documents, mais il est libre de le faire s'il le souhaite¹⁸⁹.

164. La validité du certificat de travail maritime est subordonnée à la réalisation d'une inspection intermédiaire, effectuée par l'autorité compétente. Cette visite a pour objet de vérifier que les prescriptions nationales visant l'application de la MLC, et qui ont fait l'objet de certification initiale, sont toujours respectées. La convention ne précise pas le nombre d'inspection intermédiaire qui doit être effectué. Elle prévoit, toutefois, que, si une seule inspection intermédiaire est effectuée alors que le certificat a une durée de validité de cinq ans, cette inspection doit avoir lieu entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat¹⁹⁰. L'inspection intermédiaire doit être tout aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat¹⁹¹.

165. La C188 exige également que les navires de pêche qui passent plus de trois jours en mer et qui ont une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, ou naviguent habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte de l'État du pavillon ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné, aient à bord un document valide délivré par l'autorité compétente, indiquant qu'ils ont été inspectés par l'autorité compétente ou en son nom, en vue de déterminer leur conformité avec les dispositions de la convention concernant les conditions de vie et de travail à bord. Elle ne parle pas de certificat de travail maritime, mais le « document valide » qu'elle exige, peut être assimilé à un certificat de travail maritime.

166. Le certificat de travail maritime est accompagné d'une déclaration de conformité.

¹⁸⁹ Convention de travail maritime 2006 (MLC 2006), questions fréquentes, quatrième édition 2015, p. 76, (www.ilo.org/MLC).

¹⁹⁰ La date anniversaire s'entend du jour et du mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat de travail maritime

¹⁹¹ Paragraphe 2 de la norme A5.1.3 de la MLC.

2. La déclaration de conformité du travail maritime (DMLC)

167. La déclaration de conformité qui doit être annexée au certificat de travail maritime est composée de deux parties : l'une établie par l'administration maritime et l'autre par l'armateur. Dans la partie de l'administration maritime, dite « Partie I » de la DCTM, l'administration doit établir une liste des dispositions nationales qui ont pour but la mise en œuvre de la convention. Cette première partie est juste déclarative. Elle n'a pas pour objectif d'attester de la bonne application de la MLC. Elle n'est même pas soumise à certification¹⁹².
168. Les prescriptions essentielles à satisfaire au regard de la partie I de la DCTM sont énoncées aux paragraphes 9 et 10 de la norme A5.1.3 de la MLC. L'administration maritime doit : « indiquer la liste des points qui doivent être inspectés ; indiquer les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la présente convention en renvoyant aux dispositions applicables de la législation nationale et en donnant, dans la mesure nécessaire, des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales ; faire référence aux prescriptions de la législation nationale relatives à certaines catégories de navires ; mentionner toute disposition équivalente dans l'ensemble ; indiquer clairement toute dérogation octroyée par l'autorité compétente ». Le principe directeur B5.1.3 fournit à ce propos plusieurs indications. Un modèle de déclaration de conformité est présenté à l'annexe A5-II de la convention. L'annexe B5-I présente aussi un exemple des informations pouvant figurer dans la déclaration de conformité du travail maritime.
169. L'autre partie de la déclaration de conformité est faite par l'armateur. Dans cette partie l'armateur liste les mesures prises à bord du navire pour satisfaire aux prescriptions nationales. Cette partie doit être certifiée par l'autorité compétente ou un organisme reconnu dûment habilité. Elle doit énoncer les mesures adoptées pour assurer une conformité continue, entre deux inspections, avec les prescriptions nationales qui sont mentionnées dans la partie I de même déclaration, ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue. Des indications détaillées sur les éléments qui doivent être fournis dans la partie II de la déclaration

¹⁹² LEFRANCOIS (A.), *L'usage de la certification : nouvelle approche de la sécurité dans le transport maritime*, PUAM, Aix Marseille, 2011, p.123.

sont indiquées aux paragraphes 2 et 3 du principe directeur B5.1.3. Un exemple d'une telle déclaration, parties I et II, est aussi fourni à l'annexe B5-I de la MLC¹⁹³.

170. Cette certification est donc à la fois une certification de conformité entre d'une part ce qui a été énoncé par l'armateur et ce qui se pratique véritablement sur son navire, et d'autre part, entre ce qui est annoncé et pratiqué et les prescriptions de la MLC.

171. Pour les États qui ont ratifié la MLC et ou la C188 le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité doit au même titre que le rôle d'équipage, le permis de navigation et le permis de circulation, faire partie des titres exigés pour la navigation maritime.

172. La mise en œuvre des règles de certification par l'État du pavillon est contrôlée par l'OIT. En effet, l'État du pavillon doit procéder périodiquement à des évaluations qualitatives de l'efficacité du système national de contrôle du respect des prescriptions, et les rapports qu'il adressera au BIT en application de l'article 22 de la Constitution de l'OIT. Il doit fournir des informations sur son système d'inspection et de certification, notamment sur ses méthodes d'évaluation qualitative¹⁹⁴. Mais le contrôle de l'État du pavillon trouve ses limites dans la complaisance. C'est ainsi que la MLC au même titre que la C188 ont apporté des éléments nouveaux pour renforcer le contrôle de l'État du port.

B. Le contrôle a posteriori par l'État du port : Contrôle des documents de certification sociale

173. Certains États peuvent ratifier une convention internationale pour garder une bonne image sociale, alors que dans le fond sa bonne application laisse à désirer. À cela, s'ajoute souvent le faible taux de ratification des conventions internationales. Ces aspects liés le plus souvent à la complaisance des États moins

¹⁹³ LEFRANCOIS (A.), *L'usage de la certification : nouvelle approche de la sécurité dans le transport maritime*, idem, p.124.

¹⁹⁴ V. rapport commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations de l'IOT (CEACR), Conférence internationale du Travail 111e session, 2023. [en ligne]. https://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/108/reports/reports-to-the-conference/WCMS_670150/lang--fr/index.htm (Consulté le 18/07/2023).

scrupuleux pour attirer les armateurs, constituent une limite au contrôle et inspections de l'État du pavillon qui ne garantit pas une application universelle des conventions. Ainsi, les États ont décidé progressivement de permettre le contrôle social des navires étrangers par les États où ils font escale.

174. Ce contrôle dit contrôle de l'État du port ou « *Port State Control* » (PSC) en anglais, existait pour les aspects techniques du navire depuis longtemps : Il a été admis depuis la première version de la convention SOLAS 1914 et puis bien renforcée dans les versions postérieures (1929 et surtout 1974). Mais, nous pouvons admettre que la première convention qui a véritablement posé le PSC est la convention de Londres de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de mer et les hydrocarbures. Ce contrôle s'est rapidement développé avec les modifications de la convention SOLAS, la MARPOL, le code ISM et la convention STCW. Il existe aussi des arrangements que plusieurs pays d'une région ont passé entre eux en vue de coopérer pour la réalisation du contrôle qu'effectue l'État du port pour s'assurer que les navires faisant escale dans l'un de ses ports respectent les normes internationales.

175. La dimension sociale du contrôle de l'État du port n'a été prise en compte qu'en 1976 avec notamment la convention 147 de l'OIT de la même année qui ouvre à l'État du port la possibilité de contrôler les conditions de travail et de vie à bord des navires en escale. D'autres conventions de l'OIT ont suivi la même logique ainsi que celles de l'OMI avec notamment la STCW qui impose en 1995 le contrôle des brevets de compétence des équipages par l'État du port. Cependant, le contrôle social de l'État du port n'avait pas atteint tous les objectifs escomptés. Il existait toujours dans la pratique une faiblesse de la capacité de contrôle social des États du port. La dimension sociale était reléguée au second plan dans les contrôles de l'État du port et la convention 147 base de ce contrôle n'apporte que très peu de précisions sur la conduite à tenir lors des inspections¹⁹⁵. Aujourd'hui, la MLC permet de pallier ce problème en prévoyant un contrôle plus rapide à la base de documents de certification et un contrôle universel auquel aucun navire ne peut échapper.

¹⁹⁵ V. LEFRANCOIS (A.), *L'usage de la certification : nouvelle approche de la sécurité dans le transport maritime*, PUAM, Marseille, 2011, p.222.

176. Le contrôle social de l'État du port doit porter sur l'inspection des documents de certification sociale (le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité), notamment pour vérifier la conformité aux prescriptions de la convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire, y compris les droits des gens de mer. Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime doivent être acceptés comme attestant, sauf preuve contraire, de la conformité du navire aux prescriptions de la convention¹⁹⁶. En principe, l'inspection dans un port doit se limiter à un examen du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité. Ce qui garantit une rapidité et permet d'éviter les retards et longues inspections néfastes sur le rendement des navires, à l'encontre des armateurs.

177. Cependant, en cas de constat d'anomalie sur les documents de certification une inspection plus approfondie peut être effectuée. La norme A5.2.1 de la partie V de la MLC fixe les cas dans lesquels une inspection approfondie peut être effectuée afin de vérifier les conditions de travail et de vie à bord notamment les 16 points précités. C'est le cas : « si les documents requis ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour, ou le sont de façon mensongère, ou si les documents présentés ne contiennent pas les informations exigées par la convention ou ne sont pas valables pour une autre raison ; s'il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention ; s'il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de se conformer aux dispositions de la convention ; et si une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention. Une telle inspection sera en tout état de cause effectuée lorsque les conditions de travail et de vie dont il est jugé ou allégué qu'elles ne sont pas conformes pourraient constituer un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou lorsque le fonctionnaire autorisé a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer ».

¹⁹⁶ Règle 5.2.1 de la MLC

178. La suite de l'inspection approfondie dépend de la gravité des manquements constatés à bord. Trois cas peuvent se présenter :
179. D'abord, lorsque l'administrateur constate que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC. Il doit immédiatement en informer le capitaine et lui fixer les délais dans lesquels il doit y conformer.
180. Ensuite, si les manquements sont importants, ou s'ils ont un rapport avec une plainte déposée, l'administrateur doit les porter à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer présentes sur le territoire du Membre où l'inspection est effectuée. Il peut également en informer un représentant de l'État du pavillon et communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant¹⁹⁷.
181. En fin, lorsqu'il est constaté que les conditions à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ; ou la non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la MLC, y compris les droits des gens de mer. L'administrateur doit immobiliser le navire pour s'assurer que le navire ne va pas prendre la mer tant que les manquements ne sont pas rectifiés ou encore tant qu'il n'aura pas accepté un plan visant à les rectifier et ne sera pas convaincu que le plan soit mis en œuvre rapidement. Lorsque l'Administrateur interdit au navire d'appareiller, il doit en informer sans délai l'État du pavillon du navire, les organisations d'armateur et de gens mer appropriés de l'État du port où a eu lieu l'inspection¹⁹⁸.
182. Afin que soit prise toute mesure pouvant être considérée comme appropriée et utile pour s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les moyens de recours pertinents, le Membre sur le territoire duquel l'inspection est effectuée a le droit d'adresser au Directeur général du Bureau international du Travail (BIT) une copie du rapport

¹⁹⁷ Paragraphe 4 de la norme A5.2.1 de la MLC

¹⁹⁸ Paragraphe 6 de la norme A5.2.1 de la MLC

d'inspection accompagnée, le cas échéant, de la réponse communiquée dans le délai prescrit par les autorités compétentes de l'État du pavillon¹⁹⁹.

183. Le BIT a d'ailleurs mise en place une directive pour les agents chargés du contrôle par l'État du port en application des convention MLC²⁰⁰. Les procédures de contrôle de l'État du port sont à peu près identiques pour la marine marchande et la pêche. Sans fournir autant de détails et d'exigences que la MLC, la convention n°188 et la recommandation n°199 traitent expressément du rôle des Membres en ce qui concerne le contrôle des navires de pêche étrangers faisant escale dans leurs ports²⁰¹.

184. Les États de l'Afrique de l'Ouest étant principalement des États du port doivent se conformer aux exigences de contrôle à la charge de l'État du port pour s'assurer que les navires qui font escale dans leur port respectent la législation du travail maritime. Cependant, au regard de toutes ces procédures et tous les différents cas qui peuvent se présenter il est évident que l'exercice du contrôle de l'État du port demande, pour les agents de contrôle, des formations et des connaissances particulières. Ce qui d'ailleurs peut créer des interrogations sur les compétences des inspecteurs qui doivent effectuer le PSC.

185. Le PSC implique que les États mettent en place une coopération au titre de laquelle l'État du port soutient les efforts d'un État du pavillon en inspectant ses navires pour assurer la continuité de leur conformité entre deux inspections effectuées par l'État du pavillon. Il implique également de mettre en place une coordination des moyens et surtout des résultats de contrôle (base de données communes par exemple). Ceci est fait dans le cadre d'un MOU « *Mémorandum of Understanding* » dite *MOU d'Abuja*. Cet aspect coordonné de contrôle de l'État du port sera étudié dans le cadre des coordinations inter-étatique.

186. En Afrique de l'Ouest, dans le secteur de la pêche, les contrôles par l'État du Port pour les navires battant pavillon étranger sont aussi tributaires des protocoles

¹⁹⁹ Paragraphe 5 de la norme A5.2.1 de la MLC

²⁰⁰ V. OIT, *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée*, Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles, Deuxième édition révisée, Genève, 2022.

²⁰¹ Article 43 et 44 de la Convention n° 188 sur le travail dans la pêche

d'accord (bilatéraux) de pêche entre les pays. Aujourd'hui, la totalité des protocoles d'accord qui lient les pays d'Afrique de l'Ouest et d'autres pays, comprennent une clause d'inspection obligatoire à chaque embarquement au port de ces États ouest africains²⁰².

187. Les conventions internationales sont les sources essentielles du droit du travail maritime dans le monde en général et en Afrique de l'Ouest en particulier. Même quand elles sont transposées en droit national, elles restent les sources indirectes du droit positif du travail maritime. Le système de certification apporté par la MLC et la C188 garantit une bonne application des conventions internationales pour les pays « ratificateurs ». Le contrôle de l'État du pavillon et celui de l'État du port sont très importants pour une bonne application des règles internationales²⁰³. Les inspections qui doivent porter sur les points précités ainsi que le contrôle des conditions d'accès à la profession²⁰⁴.

188. Au regard de toutes ces exigences internationales renforcées vis-à-vis de l'administration maritime, les États de l'Afrique de l'Ouest n'ont aucun autre choix que de se pencher sur l'amélioration des qualités de l'administration maritime et des administrateurs pour pouvoir songer à une mise en œuvre effective de ces règles.

²⁰² V. par exemple Décision (UE) 2020/1786 du Conseil du 27 novembre 2020 relative à la conclusion du protocole sur la mise en œuvre de l'accord sur un partenariat dans le domaine de la pêche durable entre l'Union européenne et la République du Sénégal *JO L 403 du 1.12.2020*, p. 5–7

²⁰³ Sur le « retour » de l'État du pavillon, du fait de ses obligations internationales : V. Moira L. McConnell, "The Maritime Labour Convention, 2006 – Reflections on Challenges for Flag State Implementation", *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol.10. Issue 2 (2011) 127-141.

²⁰⁴ CORNEE (E.), LEFEBVRE (A.S), « La certification sociale à bord des navires de commerce, une garantie pour les droits des marins ? », in CHAUMETTE (P.) (dir.), *Seafarers : an International Labour Market in Perspective - Gens de mer un marché international du travail*, (coord.) P. CHAUMETTE, Gomylex, Bilbao, 2016, p. 214.

Chapitre 2 : La nécessité d'une mise en place de moyens administratifs pratiques pour un contrôle efficace de l'application des normes du travail maritime en Afrique de l'Ouest

189. Les États de l'Afrique de l'Ouest ont depuis longtemps mis en place des administrations maritimes (des gens de mer) qui sont chargées de la mise en œuvre des dispositions nationales, des conventions maritimes internationales, ainsi que d'autres législations et réglementations pertinentes en vigueur. A ce titre, elles ont pour mission : de mettre en œuvre les règles prescrites par les conventions internationales ratifiées dans les domaines du travail maritime ; d'assurer la conception, la préparation et l'application des textes législatifs et réglementaires ; de veiller à la gestion de toutes les activités liées au travail maritime, dans les limites des eaux sous juridiction nationale, à l'administration et à l'organisation des activités professionnelles en matière de transports maritimes ; de veiller à la formation des officiers et des agents subalternes pour la navigation au commerce, à la plaisance et à la pêche²⁰⁵. Même en l'absence de navires effectuant une navigation internationale, sous pavillon national, les contrôles restent primordiaux notamment pour les navires de pêche et les navires effectuant du cabotage national, pour les navires, battant pavillon étranger, qui font des escales dans les ports ouest africains.

190. Les missions de contrôle de l'administration des gens de mer sont renforcées par les conventions de travail maritime de l'OIT (la MLC et la C188). Aujourd'hui, le contrôle de l'application des normes, pour qu'il soit efficace, nécessite un renforcement des capacités de l'appareil administratif (Section 1). Pour ce faire, il faudra non seulement mettre en place des moyens pratiques, structurels, financiers, et matériels, au sein des différents organes de contrôle, mais aussi faire intervenir certains acteurs privés dans les processus de contrôle (Section 2).

²⁰⁵ DECRET n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM). Les missions sont identiques pour les autres États de l'Afrique de l'Ouest.

Section 1 : La nécessité d'un renforcement de la capacité de l'appareil administratif ouest africain

191. Au-delà des engagements des États découlant de la ratification des conventions internationales, l'application effective des normes internationales de travail suppose avant tout une volonté politique des États. Les États doivent créer les conditions d'une mise en conformité des conventions internationales, sachant que ceci n'est possible que lorsque les organes, chargés d'administrer la profession de marin, sont dotés de tous les moyens nécessaires, voire indispensables à l'exercice de leur mission. Il nous faut présenter les différents organes en charge du contrôle social des navires (Paragraphe 1) en Afrique de l'Ouest. Aujourd'hui, une petite étude de terrain permet de constater que les administrations maritimes ouest africaines ont des besoins en ressources humaines et matérielles pour l'exercice de leur mission (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. Les organes administratifs ouest africains en charge du contrôle de l'application des normes

192. Depuis longtemps, pour des motifs de sécurité de la navigation, et de sécurité du travail, la profession de marin est réglementée, encadrée par l'administration. Le navire fait également l'objet d'une réglementation détaillée et de contrôles administratifs. Ainsi, plusieurs services pourraient être amenés à effectuer des missions de contrôle. Les contrôles des conditions d'exercice et de formation sont effectués par les agents des sous-directions des gens de mer et par les services de la médecine du travail maritime pour tout ce qui concerne l'aptitude médicale et les visites médicales périodiques. En effet, pour un contrôle devant prendre en compte toutes les dimensions de la sécurité maritime, les États de l'Afrique de l'Ouest ont mis en place des commissions de sécurité des navires, composées de plusieurs services à compétences différentes (A). Toutefois, l'organe qui se charge spécifiquement des gens de mer est l'inspection du travail maritime (B).

A. Les commissions pour les visites et inspections à bord des navires

193. Les conventions internationales relatives au droit maritime et à la navigation en mer sont nombreuses et leurs objets sont divers et variés (des conventions pour préserver la vie humaine, SOLAS, convention pour prévenir la pollution marine, MARPOL, convention pour la prévention des abordages en mer, COLREG, convention sur les normes de formation des gens de mer, STCW, convention sur les conditions de travail et de vie à bord MLC/C188, *etc.*). Mais, le lien qui existe entre la plupart de ces conventions est qu'elles visent à assurer la sécurité maritime. Ainsi, toutes les conventions internationales exigent qu'il soit effectué des visites et inspections à bord des navires pour contrôler le respect des règles à bord. En Afrique de l'Ouest, les États mettent en place des commissions de sécurité et des commissions de visite qui sont chargées de contrôler le respect de l'application de la réglementation maritime à bord des navires.

194. Selon les législations nationales des États ouest africaines, les commissions centrales et locales de sécurité sont distinctes des commissions de visite, de par leur composition. Par exemple, au Sénégal, en vertu de l'article 6 du décret fixant les modalités d'application de la loi 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande « la commission centrale de sécurité comprend : le directeur de la marine marchande qui en est le Président ; le chef du service chargé de la sécurité de la navigation maritime ; un capitaine au long cours désigné par le Ministre chargé de la marine marchande ; un inspecteur de la navigation et du travail maritime désigné par le ministre chargé de la marine marchande ; un inspecteur mécanicien ou à défaut un officier mécanicien de la marine marchande désigné par le ministre chargé de la marine marchande ; un inspecteur des télécommunications désigné par l'autorité chargée des télécommunications ; un expert d'une société de classification reconnue désigné par ses pairs ; un représentant du ministère chargé de la Santé... ».

195. Selon les articles 8 et 9 du même décret les commissions de visite comprennent « le Chef du service chargé de la sécurité de la navigation maritime, Président ; un inspecteur de la navigation et du travail maritime ; un inspecteur mécanicien ou à défaut un officier mécanicien de la marine marchande ; le médecin chargé des gens de mer ; un inspecteur des télécommunications ; un expert d'une société de

classification désigné par ses pairs ou une personne physique ou morale agréée par le ministre chargé de la marine marchande ; un capitaine au long cours ou autre officier de la marine marchande titulaire d'un brevet de commandant désigné par le ministre chargé de la marine marchande ; un représentant des armateurs désigné par les organisations les plus représentatives ; un représentant du personnel navigant désigné par les membres de l'équipage ; un représentant des assureurs désigné par ses pairs... »

196. Comme au Sénégal, l'article 38 du Code maritime béninois désigne pour la commission de sécurité « les représentants qualifiés de l'autorité maritime compétente notamment les administrateurs-inspecteurs des affaires maritimes ; les médecins désignés par l'autorité maritime ; les inspecteurs des services radioélectriques chargés du contrôle des installations radioélectriques ; les personnels d'assistance et de surveillance ; les membres des commissions de visite ; les personnels des sociétés de classification agréées par l'autorité maritime ». Les compositions sont presque identiques pour les autres États de l'Afrique de l'Ouest.

197. Les commissions peuvent intervenir à bord des navires pour une visite de mise en service, pour une visite périodique (annuelle) ou pour des visites supplémentaires inopinées, en cas de besoin²⁰⁶. Les visites sont préalables à la délivrance et au renouvellement des titres obligatoires de navigations. Elles consistent à l'examen des navires en vue d'une délivrance ou d'un renouvellement éventuel des titres de navigation et de sécurité. Au Sénégal, l'article 11 et 12 du décret d'application précité fixe les renseignements, plans et documents que les navires doivent délivrer aux inspecteurs²⁰⁷.

²⁰⁶ Article 304 du Code maritime de la Côte d'Ivoire, article 162 du code maritime du Togo, article 37 du code maritime du Bénin, article 62 du code Sénégalais de marine marchande.

²⁰⁷ Nom et port d'attache ; -Dimensions principales ; -Lieu et date de construction ; -Genre de service que doit effectuer le navire ainsi que le genre de navigation ; -Effectifs de l'équipage, capacité passagère ; -Côte attribuée au navire par une société de classification agréée ou personne physique agréée ; 99 -Nature, type, marque des appareils propulsifs ; -Puissance maximum en service normal, nombre de tours vitesse, nombre de lignes d'arbre -Nature, type, marques et caractéristiques des appareils auxiliaires, de l'appareil propulsif et des appareils auxiliaires de coque intéressant la sécurité ; -Nature et caractéristiques des réservoirs à fluide sous pression. -Plan d'ensemble du navire indiquant les cloisons étanches, les pans, le roof et les superstructures, les moyens d'accès et de circulation à bord, les échappées, la répartition des différents locaux, la surface et le volume des locaux affectés à l'équipage ; -Le tracé des courbes hydrostatiques ainsi que tous renseignements permettant de faire les calculs de stabilité et d'assiette nécessaire en cours d'exploitation ; -Les prévisions de stabilité franc-bord, procès-verbal d'essais de stabilité et certificat de franc-bord s'il s'agit d'un navire déjà existant ; -Le schéma des tuyautages des cales et des ballasts précisant

198. Les commissions sont également chargées de contrôler les navires étrangers dans le cadre du contrôle de l'État du port. Cependant, le contrôle par l'État du port devrait exclusivement être effectué par des fonctionnaires habilités et qualifiés conformément aux procédures pertinentes adoptées par l'OMI²⁰⁸. Donc, il leur faut une habilitation, voire une formation supplémentaire, pour être admis à effectuer des contrôles de l'État du port conformément aux accords internationaux applicables régissant le contrôle par l'État du port (Mémorandum d'Abuja)²⁰⁹.
199. En principe, les visites sont à la fois techniques et sociales. Mais au regard des textes règlementaires précités, notamment des points à vérifier lors des visites de contrôle à bord des navires, elles s'apparentent à des visites techniques ignorant la dimension sociale du contrôle. Toutefois, les textes législatifs exigent lors des visites annuelles ou supplémentaires, de vérifier que les conditions de travail, d'hygiène et d'habitabilité à bord sont satisfaisantes²¹⁰.
200. Les commissions regroupent différents acteurs administratifs et chacun a un rôle spécifique à jouer lors des visites à bord des navires. Les acteurs principaux de ces inspections sont appelés les inspecteurs de sécurité des navires ou inspecteurs de la navigation, selon le pays. Ils ont comme principale mission de contrôler les

notamment le nombre de l'emplacement des pompes qui les desservent ; -Le schéma général de l'installation électrique précisant notamment le nombre, le type, la tension et la puissance des machines génératrices ; -Le schéma du tableau électrique principal et des canalisations qui y aboutissent ; -La nomenclature des appareils radioélectriques et la copie des procès-verbaux d'homologation de ces appareils ; -Le plan des tuyautages d'incendie indiquant le nombre, l'emplacement et les caractéristiques des pompes, la répartition des bouches d'incendie ; -Un schéma des installations d'extinction par vapeur ou gaz inerte avec indication des volumes des locaux desservis et les caractéristiques des appareils générateurs ; -Un schéma des installations d'extinction des compartiments machines et chaufferies indiquant les caractéristiques des appareils générateurs ; -Un plan indiquant la répartition, la nature, le type et les caractéristiques des extincteurs portatifs et mobiles ; -Les nombres, types et caractéristiques des embarcations et engins flottant du bord, ainsi que leur capacité cubique ; -Le plan de l'installation des bossoirs avec indication de leurs caractéristiques et description des dispositifs d'aménage ; -La copie des certificats d'essais des embarcations et bossoirs ; -Les références d'homologation de l'appareil lance amarre et de l'appareil radio portatif pour embarcations de sauvetage. -Le plan d'évacuation en cas de sinistre ; -Le plan de compartimentage indiquant la position des portes étanches ; -Le tracé de la courbe des longueurs admissibles ; -Type, tension, capacité et emplacement de la batterie de secours et de la batterie de sauvegarde, lorsque ces installations sont réglementaires ; -Un schéma du tableau électrique de secours ; -Un schéma du tableau de sauvegarde lorsque l'installation d'une batterie de sauvegarde est réglementaire ; -Un plan de cloisonnement de protection contre l'incendie ; -Le schéma des dispositifs de détection d'incendie.

²⁰⁸ OMI, Résolution A.1070(28) adoptée le 4 décembre 2013 : Code d'application des instruments de l'OMI.

²⁰⁹ *Memorandum of understanding*, en français Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'État du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MOU d'Abuja), signé le 22 octobre 1999. www.abujamou.org

²¹⁰ Article 48 du Code de la Marine Marchande du Sénégal.

aspects liés à la sécurité du navire. Les inspecteurs du travail et de la navigation maritime se chargent, en principe, de contrôler les documents des marins (qualification, contrat d'engagement, rôle d'équipage, l'effectif à bord, *etc.*) et les services de la médecine²¹¹.

201. Il est nécessaire de simplifier la composition des commissions de visites qui regroupent plusieurs acteurs ne travaillant pas dans les mêmes locaux. Cette situation est moins pratique, notamment pour les visites inopinées et pour le contrôle de l'État du port. Il faudra donner compétence à un seul organe de sécurité pour ces visites²¹² et le cas échéant, donner la possibilité à celui-ci de demander l'intervention des autres organes ou d'autres agents de l'administration maritime, si nécessaire. Le cas échéant, les agents chargés des visites doivent recevoir au préalable une formation très approfondie dans tous les aspects relatifs à la sécurité de la navigation, à la protection de l'environnement mais aussi aux conditions de travail et de vie à bord.

202. Les États de l'Afrique de l'Ouest privilégient l'unité réglementaire et législative du travail entre la pêche et le commerce. Ainsi, les commissions de sécurité et de visite sont à la fois compétentes pour la marine marchande et pour la pêche. Toutefois, un autre organe administratif peut intervenir dans le cadre spécifique du contrôle à la pêche : Il s'agit des inspecteurs de la pêche maritime. Ces derniers sont habilités à rechercher, à constater et à verbaliser les infractions en matière de pêche. Ainsi, ils peuvent procéder à des inspections des navires en mer et à quai. Bien que la mission prioritaire des inspecteurs des pêches soit le respect des techniques et engins de pêches, leur mandat comporte aussi un volet « normes de sécurité » des embarcations de pêche qui impliquent des normes relatives au travail maritime. En effet, pour la délivrance et les renouvellements des titres de navigation des navires de pêche, les inspecteurs doivent vérifier, outre les conditions et normes techniques de sécurité et de navigabilité, les normes relatives

²¹¹ V. Pour le Sénégal, décret n° 2016-933 du 05 juillet 2016 relatif à la santé des gens de mer ; pour la Côte d'Ivoire l'arrêté interministériel n° 209/MDIE-ET/MSP/MEFPPS du 4 août 1997 portant organisation de la médecine du travail maritime ; pour le Bénin l'arrêté n° 25 MTPPT/MM du 13 juin 1970 définissant les conditions d'aptitude physique des marins.

²¹² Par exemple, inspecteurs de sécurité des navires ou inspecteur de la navigation, selon le pays.

aux conditions de travail à bord²¹³. Cependant, l'intervention des inspecteurs des pêches, dans sa dimension sociale, est en pratique faible²¹⁴.

203. En Afrique de l'Ouest, le contrôle des conditions de travail à bord des navires, dans le cadre des responsabilités de l'État du pavillon ou de l'État de port, est dans la pratique très minime que ce soit pour le commerce et pour la pêche (industrielle artisanale)²¹⁵. L'organe essentiel qui pourrait être très utile dans le contrôle de l'application des normes du travail maritime, reste donc l'inspection du travail maritime.

B. L'inspection du travail maritime

204. Les spécificités techniques et les réglementations particulières ont conduit, dans le secteur maritime, à ne pas confier les fonctions d'inspection du travail au ministère du travail et de la sécurité sociale, mais à les réserver à un personnel rattaché au ministère qui y exerce la tutelle. Le particularisme a primé sur la tradition « généraliste » de l'inspection du travail. Tous les États de l'Afrique de l'Ouest disposent au sein de l'administration maritime d'un service d'inspection du travail maritime distinct de l'inspection du travail général (inspection de droit commun à terre). L'inspection du travail maritime est l'une des fonctions essentielles du système de l'administration des Affaires Maritimes et Portuaires. Elle peut par conséquent être définie comme un service de l'administration maritime en charge du contrôle de l'application de la réglementation du travail, de la prévention et de la gestion des conflits sociaux²¹⁶. Le champ des missions de l'Inspection du Travail maritime (ITM) est vaste. L'inspection du travail maritime est chargée d'assurer l'application des dispositions légales relatives aux conditions de travail et à la protection des travailleurs dans l'exercice de leur profession, telles que les dispositions relatives à la durée de travail, aux salaires,

²¹³ Article 43 et 44 de la Loi n° 2015-18 du 13 juillet 2015 portant Code de la Pêche maritime du Sénégal ; équivalent à l'article 41 Loi N° 2016 -026 du 11 octobre 2016 portant réglementation de la pêche et de l'aquaculture du Togo et l'article 25 et 27 de la Loi-cadre n° 2014-19 du 07 août 2014 relative à la pêche et à l'aquaculture en République du Bénin.

²¹⁴ ANDERSEN (P.), Rapport *Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans secteur de la pêche au Sénégal*, Projet pour le développement de développement durable du secteur de la pêche, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Madrid (España) Organisation Internationale du Travail, Genève, Octobre 2008 (INT/07/16M/SPA, 2008).

²¹⁵ COMHAFAT, Rapport *Pour un accès à des emplois décents et sécurisés dans la pêche en Afrique occidentale*, 13 octobre 2019, Tanger, Maroc. [En ligne] https://comhafat.org/fr/files/actualites/doc_actualite_42701103.pdf (Consulté 18/02/2022).

²¹⁶ V. ANDERSEN (P.) Rapport, *Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans secteur de la pêche au Sénégal*, idem, p 102.

à la sécurité, à l'hygiène et au bien-être, à l'emploi des mineurs. L'inspecteur du travail maritime est donc un agent technique de l'administration maritime, chargé en pratique de veiller à l'application de la réglementation du travail maritime. Pour exercer ses missions, l'inspecteur du travail maritime peut accéder à bord des navires afin de procéder aux contrôles des conditions de travail des marins et peut éventuellement constater toute infraction à la législation sociale et décider de la suite relative à ce constat.

205. Pour le contrôle de l'État du port, ce sont les inspecteurs de sécurité spécialement formés pour ce contrôle, qui s'en chargent. Ces inspecteurs sont généralement focalisés sur les questions de sécurité, mais leur contrôle s'étend dans la pratique à certaines fonctions d'inspecteur du travail maritime²¹⁷. Maîtrisent-ils pour autant toutes les questions de droit social et du contrôle social ? Selon le Commandant Djenan Jean-Claude BABY, en Côte d'Ivoire, les inspecteurs de sécurité habilités au contrôle de l'État du port ne maîtrisent pas l'aspect social des contrôles des navires, lorsqu'ils constatent une insuffisance en matière sociale, ils informent l'inspecteur du travail pour qu'il intervienne. Selon lui, l'inspecteur du travail maritime agit en second plan et cette limite du droit de contrôle de l'inspecteur du travail maritime dans le contrôle de l'État du port est véritablement une conséquence logique de la non-ratification par la Côte d'Ivoire de la MLC 2006 et de la Convention n° 178 de 1996 de l'OIT sur l'inspection du travail (gens de mer)²¹⁸.

206. Pour un bon contrôle de l'application des normes sociales maritimes, l'inspecteur du travail maritime doit être en première ligne dans les contrôles sociaux. A défaut, une coopération effective entre les différents services ne serait que bénéfique pour la réalisation d'un contrôle efficace et complet des navires. Si pour des raisons pratiques l'inspecteur du travail maritime ne peut pas intervenir lors des inspections, celui-ci doit au moins orienter l'inspecteur de sécurité en lui transmettant les informations nécessaires pour contrôler les conditions de travail et de vie à bord. Par exemple, lui transmettre des fiches d'aide à la visite, des modèles de documents obligatoires à bord et des référentiels détaillés précisant les règles applicables.

²¹⁷ Entretien annexé avec le commandant BABY DJENAN Jean-Claude sous-directeur du travail maritime et du bien-être des gens de mer de la Côte d'Ivoire, le 13 septembre 2018.

²¹⁸ Entretien annexé avec le commandant BABY DJENAN Jean-Claude, idem.

207. Quel que soit l'État, en Afrique de l'Ouest, les visites et contrôles techniques sont beaucoup plus importantes que celles des conditions de travail et du respect de la législation de travail. La dimension sociale du contrôle de l'État du port en plus d'être très limitée, n'est pas tout à fait conforme aux exigences des conventions internationales. Les exigences telles que le contrôle documentaire du certificat de travail et de la déclaration de conformité ne sont pas encore appliquées dans certains États de l'Afrique de l'Ouest, à cause d'un défaut de ratification (Côte d'Ivoire) ou de mise en œuvre (les autres États) de la MLC et de la C188. La mise en application de ces conventions entraînera l'obligation de contrôler les documents de certifications et les installations à bord des navires. Ce qui, à l'instar des contrôles techniques, demande la mise en place d'un dispositif efficace de contrôle.

Paragraphe 2 : Les besoins en ressources humaines et matérielles des organes de contrôle

208. La mise en œuvre effective des règles internationales de travail maritime en Afrique de l'Ouest suppose une volonté des États de créer les conditions de sa réalisation. Les États doivent dans ce cas fournir aux autorités maritimes compétentes pour effectuer le contrôle de l'application des normes, des moyens matériels nécessaires à l'exercice de leur fonction (B). Mais, ils doivent avant tout s'assurer d'avoir au sein des administrations de contrôle un effectif suffisant et qualifié (A).

A. Les besoins d'un personnel suffisant et qualifié

209. Les États, dans le cadre de l'application des règles du travail maritime, doivent mettre en place un système de contrôle performant, donc des inspecteurs ou des contrôleurs des navires en nombre et en qualité. Cependant, le nombre et la qualification des inspecteurs de sécurité comme du travail font défaut dans les État de l'Afrique de l'Ouest²¹⁹.

210. Cette situation a été soulignée par le Commandant Jean-Claude BABY, lors de notre entretien. Selon lui « la Côte d'Ivoire ne compte jusque-là que 3 inspecteurs du travail maritime. Un nombre insuffisant pour pouvoir assurer toute la charge de travail

²¹⁹ GNOAN (A.K.A), *La sécurité maritime dans les États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre*, thèse droit, Université de Lille 2, 2009, p. 119.

qu'implique l'inspection du travail maritime, y compris la dimension sociale du contrôle des navires ». Il considère que : « la maîtrise du droit du travail maritime par les agents chargés du contrôle est insuffisante ».

211. En Côte d'Ivoire, les inspecteurs du travail maritime sont nommés parmi les administrateurs maritimes qui sortent de l'ENA (Ecole Nationale de l'Administration - branche affaires maritimes). C'est identique dans les autres États de l'Afrique de l'Ouest. En effet, en Afrique de l'Ouest, le régime d'inspection du travail maritime est conservé dans sa spécificité juridique, mais le pourvoi des postes est expressément réservé aux agents de l'Administration générale²²⁰. L'inspection du travail maritime n'est aujourd'hui composée que d'agents relevant des statuts de droit commun d'inspecteur et de contrôleur du travail. Mais, son autonomisation au sein de l'administration nationale des affaires maritimes, répond à la limite de la conception généraliste de l'inspection du travail, à savoir la technicité de la matière maritime. Il est toutefois indispensable que les inspecteurs et contrôleurs appelés à exercer leur mission auprès des gens de mer maîtrisent dès leur formation le droit spécial (droit du travail maritime), et aient une connaissance minimale de l'environnement institutionnel et juridique de l'organisation internationale de la sécurité maritime.

212. Au Sénégal, les inspecteurs de la marine marchande sont au nombre de 10 : 5 inspecteurs titulaires et 5 inspecteurs agréés par l'ANAM. Les inspecteurs du travail ont été détachés de leur ministère de tutelle et sont actuellement au sein de l'ANAM²²¹.

213. Au Togo, la direction des affaires maritimes (DAM) ne dispose pas de ressources humaines conséquentes. Son personnel ne comprend qu'une quinzaine d'agents dont deux administrateurs des affaires maritimes. En outre, cet effectif réduit est confiné dans des bureaux étroits ; une situation d'exiguïté aggravée par l'accueil momentané de stagiaires. La Direction des pêches et de l'aquaculture (DPA) semble mieux nantie

²²⁰ Ceux-ci sont compétents sur les questions maritimes, mais la fonction de contrôlée nécessite une méthodologie particulière, une pédagogie lors des observations, plus procédurale lors du constat des infractions. Entretien avec le Commandant Djenam Jean-Claude BABY, sous-directeur du travail maritime et du bien-être des gens de mer de la Côte d'Ivoire, le 13 septembre 2018.

²²¹ Entretien annexé avec Madame Thioro SALL, inspectrice du travail maritime à l'ANAM Sénégal, le 03 septembre 2018.

en infrastructures. Elle est néanmoins également confrontée à un problème de ressources humaines, avec seulement trois agents dans chacune de ses trois sections²²².

214. Au Bénin, les effectifs de l'administration maritime ayant été réduits en quantité par les restrictions budgétaires, et en qualité par plusieurs départs à la retraite, elle n'est pas aujourd'hui en mesure de faire face à ses missions décrites par sa législation nationale. La pénurie la plus criante est le manque d'inspecteurs qualifiés. Six personnes sont désignées comme détentrices d'une habilitation, mais aucune d'entre elles n'a le niveau de connaissances, ni l'expérience professionnelle requise. Les besoins de l'État du pavillon n'exigeraient pas aujourd'hui qu'il y soit remédié, mais la perspective d'entrées en flotte futures, et surtout les besoins dès maintenant du contrôle des navires étrangers interdisent qu'on se contente d'une telle situation²²³.

215. Il faudra tout de même noter qu'en Afrique de l'Ouest, les agents de l'administration maritime effectuent très régulièrement des stages et des séminaires de renforcement des connaissances et capacités, lorsque les opportunités se présentent. Mais, en tout état de cause, ces courtes formations thématiques ne peuvent pas remplacer une formation longue. D'après certains membres de l'administration, il manque aujourd'hui des agents de contrôle, et des formations de remise à niveau des administrateurs et des agents de contrôle (contrôle qualité, sociologie, droit, *etc.*)²²⁴. Or, la ratification des nouvelles conventions internationales implique des contrôles plus stricts et plus détaillés. Il faut donc impérativement procéder à un renforcement des ressources humaines de base en parallèle de la mise en place de nouvelles règles du travail maritime, notamment en renforçant les effectifs et les formations des inspecteurs et en mettant à leur disposition du matériel adéquat.

²²² OIT, *Rapport de la Mission d'évaluation des besoins pour l'application des instruments par l'État du pavillon, examen de la législation maritime, et séminaire national*, Lomé, Togo, 25 au 29 août 2014, p.5.

²²³ OIT, *Mission d'évaluation des besoins pour l'application des instruments par l'État du pavillon, examen de la législation maritime, et séminaire national* Cotonou, Bénin, 18 au 22 août 2014 p. 15.

²²⁴ Entretien annexé avec Madame Thioro SALL, inspectrice du travail maritime au Sénégal, 03 septembre 2023.

B. Les besoins en ressources matérielles pour un bon contrôle de l'application des normes du travail maritime

215. La mise en œuvre des normes internationales suppose des moyens humains et matériels, ce qui n'est pas forcément le cas des administrations maritimes des États de l'Afrique de l'Ouest : les inspecteurs du travail maritime, de la navigation, et de la sécurité, les cadres du ministère, le médecin des gens de mer, *etc.* ne sont pas assez nombreux et n'ont pas le matériel adéquat pour travailler, ce qui les empêche d'apporter l'encadrement technique administratif et financier suffisant²²⁵.
216. En Afrique de l'Ouest, le bon fonctionnement des administrations maritimes en général et les administrations des gens de mer en particulier, nécessite des programmes de renforcement des moyens financiers, du matériel de travail (locaux, matériel informatique, logiciels de traitement des dossiers, informatisation des registres, *etc.*), des formations de remise à niveau des administrateurs et des agents de contrôle (normes internationales, contrôle qualité, sociologie, droit, *etc.*), et l'appui d'experts (juridiques pour l'absorption des normes internationales, par exemple). Au niveau des inspections, le contrôle des sites de débarquements artisanaux²²⁶ est insuffisant et appelle à la mise en place de programmes d'investissements afin d'augmenter les ressources humaines, technologiques, et matérielles des commissions régionales de sécurité maritime²²⁷.
217. Le manque de ressources technologiques et matérielles de l'administration des gens de mer limite les inspections au seul contrôle des documents du navire, et ne permet pas d'effectuer des contrôles approfondis. De ce fait, la probabilité de trouver des anomalies est faible. Dans de telles conditions, les inspections en matière de contrôle par l'État du port ne peuvent être que très limitées. Les inspecteurs déplorent aussi le manque de capacités de contrôle par l'État du port : insuffisance des effectifs, manque de locaux au port, carences en formations sur les questions de sécurité (jaugeage, technologies, *etc.*)²²⁸.

²²⁵ Entretien annexé avec Madame Thioro SALL idem, le 03 septembre 2018.

²²⁶ Le contrôle des quais de pêche dans les ports secondaire.

²²⁷ ANDERSEN (P.) Rapport de l'Etude sur *Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans secteur de la pêche au Sénégal*, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Madrid (España), Organisation Internationale du Travail, Genève, Octobre 2008 p. 20.

²²⁸ Entretien avec Madame Thioro SALL, inspectrice du travail maritime, 03 septembre 2018.

218. L'autre aspect majeur du contrôle du respect de la réglementation est le contrôle de la pêche illicite non réglementée et non déclarée (INN), dans la mesure où les auteurs de ce type de pêche ne respectent guère les normes relatives aux conditions de travail à bord. L'Afrique de l'Ouest, à l'instar d'autres régions du monde, est connue pour être une zone d'expansion de la pêche INN. Les pays de la région subissent les affres des actes de pêche illégale (Pêche INN), qui leur font perdre d'énormes ressources. Des données officielles estiment que pour la seule région ouest africaine, la pêche INN coûterait chaque année près de 500 millions de dollars US de perte²²⁹.
219. Par ailleurs, l'analyse des dispositifs de sécurité des pêches, dans les pays de la zone ouest africaine, fait apparaître plusieurs faiblesses et anomalies qui entachent les moyens dont disposent ces pays et ne permettent pas une meilleure gouvernance des pêches. C'est dire que les États de l'Afrique de l'Ouest ont l'impérieux devoir d'apporter des réponses adéquates à cette problématique en favorisant la mise en place d'un dispositif efficace et opérationnel à même de limiter les effets néfastes des mauvaises pratiques de pêche. Pour ce faire, il faut doter les pays de moyens matériels adéquats. Plusieurs projets et initiatives, en vue de renforcer les dispositifs de sécurité dans la région, ont été lancés ces dernières années. Cependant, sur le terrain, les résultats tardent à venir, la pêche INN continue de prospérer de plus belle. La persistance de ce phénomène trouverait son origine en grande partie dans le déficit qualitatif et quantitatif des ressources humaines chargées d'assurer le suivi, le contrôle et la surveillance des activités de pêche dans les États de l'Afrique de l'Ouest²³⁰.
220. Le manque de moyens d'exécution liés aux ressources humaines et financières influe considérablement sur le bon fonctionnement des administrations des gens de mer en Afrique de l'Ouest. Les pays de l'Afrique de l'Ouest ont-ils à ce jour la capacité de remplir leurs engagements internationaux en matière de contrôle social des navires ? Pour y parvenir efficacement, il faut nécessairement redynamiser les administrations maritimes. Les pouvoirs publics doivent donner un nouveau souffle à l'administration des gens de mer. Ils doivent de prime abord transposer la MLC 2006 dans les législations nationales, mais aussi doter l'administration de pouvoirs réels et de

²²⁹ COMHAFAT, Rapport séminaire, *Pour un accès à des emplois décents et sécurisé dans la pêche en Afrique occidentale*, Tanger/Maroc, 3-4 octobre 2019.

²³⁰ COMHAFAT Rapport séminaire, *Pour un accès à des emplois décents et sécurisé dans la pêche en Afrique occidentale*, idem.

moyens adéquats pour servir le monde professionnel maritime avec efficacité. Ils doivent allouer aux administrations des ressources financières et matérielles suffisantes qui conditionneront le bon fonctionnement de celles-ci. Ils doivent aussi lutter farouchement contre la corruption qui gangrène le bon déroulement des contrôles, voire le respect de l'application des normes. Tout cela nécessite une réelle volonté politique et une attribution budgétaire considérable pour certains pays. Ce qui n'est pas très évident pour certains des pays de l'Afrique de l'Ouest dans lesquels le domaine maritime en général, et le travail maritime en particulier, ne sont pas au sommet de l'ordre des priorités. Ainsi, à défaut d'investissements considérables dans l'administration maritime, pour un contrôle efficace du respect de la réglementation internationale, les États de l'Afrique de l'Ouest peuvent recourir à des organismes privés pour suppléer ou assister l'administration maritime.

Section 2. La possible implication d'acteurs privés pour un contrôle efficace de l'application des normes

221. Le paragraphe 3 de la règle 5.1.1 de la MLC dispose : « Aux fins de l'instauration d'un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, un Membre peut, le cas échéant, habiliter des institutions publiques ou d'autres organismes, y compris ceux d'un autre Membre, si celui-ci y consent, dont il reconnaît la compétence et l'indépendance pour réaliser des inspections ou délivrer des certificats, ou les deux. Dans tous les cas, le Membre conserve la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie des gens de mer intéressés à bord des navires battant son pavillon ». La MLC, 2006, reconnaît donc expressément que certains États du pavillon peuvent recourir à des organismes agréés, pour accomplir, en leur nom, certains volets prévus par le système d'inspection et de certification des navires. Les organismes auxquels l'État du pavillon peut déléguer des tâches sont appelés « organismes reconnus » dans la MLC 2006. Ils peuvent être des organismes publics ou privés. Dans beaucoup de pays, les organismes ainsi habilités en tant qu'« organismes reconnus » sont des sociétés de classification des navires, responsables de l'inspection des navires, y compris de la certification réglementaire des navires prévus par les conventions de l'OMI.

222. Les États de l’Afrique de l’Ouest dans un souci d’assurer un contrôle efficace de l’application des normes pourraient faire appel à ces sociétés qui peuvent même être celles d’un autre État membre de la MLC (Paragraphe 1). Toutefois, l’intervention d’autres organisations privées, telles que les syndicats des gens de mer et les associations d’accueil des marins, dans les processus de contrôle des navires, peut être envisageable (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Les sociétés de classification pour un contrôle de l’application des normes

223. Les sociétés de classification sont des sociétés spécialisées dans la cotation des navires sur la base de l’appréciation de leur niveau de sécurité internationalement reconnue. Leur activité première est de conclure un contrat avec les propriétaires des navires pour obtenir la classification des navires. Activité purement privée, la classification consiste à élaborer des règles contribuant à la sécurité des navires et à vérifier leur application au moyen de visites et d’inspections. Ces règles avaient à l’origine pour finalité la protection du bien que constitue le navire : elles concernent surtout la solidité générale de la coque et la fiabilité de la machine et des équipements. En raison de leurs compétences techniques et de leur réseau international d’experts, les sociétés de classification exercent également une mission de service public. Sur délégation des États, elles appliquent les règles contenues dans les conventions internationales sur la sécurité maritime et la protection de l’environnement. Elles effectuent les visites et délivrent au nom des États les titres attestant la conformité du navire aux règlements officiels. Comme pour la classification, il s’agit d’une activité de certification, c’est-à-dire l’attestation qu’un navire est conforme, au moment où la visite a été effectuée, à des exigences techniques préalablement définies²³¹.

224. Les articles 181 du Code de la marine marchande du Togo et l’article 334 du nouveau Code maritime ivoirien donnent la même définition de la société de classification. Selon ces articles « Est considérée comme société de classification toute personne

²³¹ BOISSON (Ph.), « Les sociétés de classification et la certification sociale issue de la CTM 2006 », *Les journées d’étude 2012 de l’observatoire des droits des marins*, Nantes, 21 juin 2012. [En ligne]. https://www.obs-droits-marins.fr/_bibli/articlesPage/472/docs/texte_ph.boisson_jeodm2012.pdf (Consulté le 19/11/2019).

morale dont les activités consistent, notamment à : - suivre la construction de navires neufs, de leur conception à leur mise en service ; - suivre les travaux de réparation des navires existants; - vérifier la conformité des navires et leurs démembrements aux normes de sécurité internationales et attribuer une côte aux navires en fonction de leur âge et de leur état ; - délivrer des titres et certificats nationaux ou internationaux en matière de sécurité des navires et de la protection du milieu marin; - réaliser des études et recherches en matière de construction et d'équipement des navires ».

225. Le recours par l'État aux services des sociétés de classification est encadré par une procédure d'habilitation (A). Ce qui permettra aux sociétés d'effectuer certaines tâches pour le compte de l'État du pavillon (B).

A. L'habilitation des sociétés de classification

226. Le recours par l'État aux sociétés de classification existe depuis longtemps²³². Les conventions internationales telles que SOLAS, MARPOL 1973/1978, la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, autorisaient déjà le recours par l'administration de l'État du pavillon à un organisme qualifié (société de classification) pour effectuer des contrôles techniques, des visites et des inspections. La MLC reconduit, pour la dimension sociale des contrôles, les mêmes procédés avec des exigences nouvelles.

227. L'habilitation des sociétés de classification suppose que leur capacité à remplir leurs missions ait été validée par l'État du pavillon pour le compte duquel elles interviennent. L'autorité compétente doit examiner la compétence et l'indépendance de l'organisme intéressé et établir que celui-ci a démontré, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'habilitation : qu'il possède l'expertise correspondant aux aspects pertinents de la MLC ainsi qu'une connaissance suffisante de l'exploitation des navires, y compris les conditions minimales requises pour le travail à bord d'un navire, les conditions d'emploi, le logement et les loisirs,

²³² La première société de classification est née en Angleterre en 1760 : le *Lloyd Register*. Puis sont apparues les sociétés belges (1828, Bureau Veritas, qui deviendra française en 1833), autrichienne (1858, *Austrian Veritas* qui deviendra par la suite l'*Adriatic Veritas*, puis la *Yugoslav Register of Shipping*, et enfin la *Croatian Register of Shipping / Hrvatski Registar Brodova*), américaine (1862, *American Bureau of Shipping*), norvégienne (1864, *Det Norske Veritas*), allemande (1867, *Germanischer Lloyd*), et japonaise (1899, *Nippon Kaiji Kyokai*), les autres naîtront au XX^{ème} siècle. L'apparition successive des différentes sociétés de classification est une alternative aux sociétés de classification nationales étrangères. V. GALLAIS BOUCHET (A.), « Les sociétés de classification : Acteurs de l'ombre ? Acteurs de premier plan ! », *ISEMAR*, février 2012, p. 2.

l'alimentation et le service de table, la prévention des accidents, la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale ; qu'il est en mesure de maintenir et d'actualiser les compétences de son personnel ; qu'il a une connaissance suffisante des prescriptions de la présente convention, ainsi que de la législation nationale applicable et des instruments internationaux pertinents ; que sa taille, sa structure, son expérience et ses moyens correspondent au type et à la portée de l'habilitation²³³.

228. Le principe directeur B5.1.2 de la MLC fixe précisément les éléments à prendre en compte pour évaluer ces qualités. L'administration doit vérifier que l'organisme « dispose d'un personnel technique, de gestion et d'appui adéquat ; dispose de professionnels qualifiés en nombre suffisant et répartis de sorte à assurer une couverture géographique satisfaisante ; a démontré sa capacité à fournir des services de qualité dans les délais prescrits ; est indépendant et capable de rendre compte de son action ».

229. Aussi, pour le même principe directeur, l'autorité compétente devrait conclure un accord écrit avec tout organisme qu'elle reconnaît en vue d'une habilitation. Cet accord devrait notamment porter sur les aspects suivants : champ d'application ; objet ; conditions générales ; exécution des fonctions visées par l'habilitation ; base juridique des fonctions visées par l'habilitation ; communication de rapports à l'autorité compétente ; notification de l'habilitation par l'autorité compétente à l'organisme reconnu ; contrôle par l'autorité compétente des activités déléguées à l'organisme reconnu. Tout Membre devrait exiger des organismes reconnus qu'ils élaborent un système pour la qualification du personnel employé comme inspecteurs de sorte à assurer la mise à jour régulière de leurs connaissances et compétences. Il devrait également exiger des organismes reconnus qu'ils tiennent des registres de leurs services afin de pouvoir établir qu'ils ont agi conformément aux normes applicables pour les aspects couverts par ces services. Toute habilitation accordée en matière d'inspection doit au moins autoriser l'organisme reconnu à exiger la correction des défauts qu'il aura constatés quant aux conditions de travail et de vie des gens de mer

²³³ Norme A5.1.2 de la MLC.

et à effectuer des inspections dans ce domaine si l'État du port le lui demande (Norme A5.1.2).

230. En Afrique de l'Ouest, les États ont recours aux sociétés de classification. Elles sont soumises aux conditions d'habilitation en conformité avec le droit international. Les textes législatifs font un renvoi aux arrêtés ou décrets ministériels pour fixer les conditions d'habilitation²³⁴. L'implantation des sociétés de classification est ouverte à toute société respectant les conditions d'habilitation. C'est ainsi que des sociétés de classification étrangères telles que le Bureau Veritas sont présentes en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal avait, dans sa première législation maritime de 1961, limité à trois les sociétés de classification des navires pouvant exercer sur son territoire. Ce qui n'est plus le cas depuis 2002, dans la mesure où la présente loi privilégie le savoir-faire des sociétés de classification et des experts. Ainsi, il est substitué aux anciennes dispositions qui ne reconnaissent que trois sociétés. Ceci donne la possibilité au Sénégal de faire appel à un plus grand nombre de compétences²³⁵. Sous respect des conditions définies au niveau international, les États ont donc la liberté de délivrer un agrément à toute société de classification.
231. Il n'y a, toutefois, pas de délégation sans contrôle du délégataire. L'autorité doit à la fois établir un système propre à assurer l'adéquation des tâches réalisées ainsi que des procédures de communication avec les organismes reconnus et de contrôle de leur action. En élaborant ces procédures de contrôle, il doit tenir compte des directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration adoptées dans le cadre de l'OMI (Résolutions A.739 et A.789 sur les organismes reconnus)²³⁶.
232. L'État du pavillon doit transmettre au Bureau International du Travail des informations sur la manière dont il met en œuvre les dispositions de la convention MLC, sur le système mis en place et sur la méthode utilisée pour évaluer son efficacité. Cette obligation de notification permet à l'OIT de contrôler l'application effective des conventions par les États Membres. Parmi les informations à transmettre au BIT figurent : la liste des organismes habilités mise à jour ; les fonctions que les

²³⁴ C'est l'exemple de l'article 183 du Code maritime du Togo.

²³⁵ Exposé des motifs de la Loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la Marine marchande du Sénégal.

²³⁶ BOISSON (Ph.), « Les sociétés de classification et la certification sociale issue de la CTM 2006 », *Les journées d'étude 2012 de l'observatoire des droits des marins*, Nantes, 21 juin 2012.

organismes reconnus sont habilités à assumer ; la portée des pouvoirs qui leur sont conférés et les dispositions prises pour assurer que les activités autorisées sont menées à bien, de façon complète et efficace. En Afrique de l'Ouest, cette communication n'a, pour le moment, été faite que par le Togo²³⁷.

233. D'une manière générale les mécanismes juridiques qui régissent les délégations aux sociétés de classification dans le cadre de la convention MLC sont quasiment les mêmes que ceux mis en place par l'OMI pour les conventions techniques sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), sur les lignes de charge (ILLC) et sur le jaugeage des navires (TONNAGE) : imposition de critères minimaux pour l'habilitation et obligation de contrôler l'organisme agissant au nom de l'État.

B. Le contrôle du respect de la réglementation internationale par les sociétés de classification

234. Si certains États ne pratiquent la délégation de compétence que dans la limite des contrôles très techniques d'ingénierie, d'autres pratiquent la délégation de compétence de manière très large, allant jusqu'au contrôle de conformité en matière de sécurité ou/et de travail maritime en laissant le soin aux sociétés de classification de délivrer les certificats de conformité. Faute de disposer d'assez de personnel spécialisé ou de fonds pour investir dans le domaine du contrôle social des navires, les États ouest africains pourraient envisager de déléguer ces tâches aux sociétés de classifications. D'ailleurs, en Afrique de l'Ouest, les membres des sociétés de classification peuvent être membres des commissions de sécurité des États chargées de l'inspection des navires. Toutefois, si les sociétés de classification peuvent effectuer des contrôles sociaux et délivrer des certificats en lieu et place de l'administration maritime et à la demande de celle-ci, les missions d'inspection ou de certification qu'elles pourront être autorisées à réaliser doivent relever des activités pour lesquelles le code dit expressément qu'elles seront réalisées par l'autorité compétente ou un organisme reconnu²³⁸.

²³⁷ V. OIT, *contrôle de l'application des normes du travail, contrôle par pays*. [En ligne], https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:80022:::NO:80022:P80022_COUNTRY_ID:103050 (Consulté le 12/02/2019).

²³⁸ Paragraphe 1 de la Règle 5.1.2 de la MLC.

235. Les sociétés de classification en Afrique de l'Ouest peuvent donc, en dehors du cadre privé de la classification des navires, intervenir dans le cadre de prestation de nature statutaire pour inspecter ou attribuer les certificats requis par les conventions internationales. En Afrique de l'Ouest, l'intervention des sociétés de classification peut être limitée par le fait que les États sont beaucoup plus des États du port et non des États du pavillons (dans la limite du cabotage national), or la délégation ne peut être faite que par l'État du pavillon, en aucun cas par l'État du port qui exerce lui aussi des pouvoirs de contrôle à bord des navires. Les inspections dans les ports sont en effet effectuées par des fonctionnaires autorisés, conformément aux accords internationaux applicables régissant le contrôle par l'État du port (le MOU d'Abuja par exemple).

236. La question de la responsabilité de la société de classification qui agit dans le cadre d'une prestation de nature statutaire peut se poser. Il faut savoir que la responsabilité des sociétés de classification varie selon qu'elles agissent en vertu de la délégation de tâches statutaires (au nom et sous la délégation de l'administration) ou qu'elles agissent en privé. Dans le premier cas, elle pourra bénéficier de l'immunité juridictionnelle notamment lorsque son acte est assimilé à l'exercice d'une puissance publique, sauf lorsque le caractère commercial entre la société de classification et l'armateur est retenue²³⁹. Dans le dernier cas, sa responsabilité civile et pénale peut être engagée. La célèbre affaire ERIKA, en est une parfaite illustration. Suite au naufrage du navire Erika du 12 décembre 1999, qui a provoqué un déversement massif d'hydrocarbure, le juge du Tribunal de grande instance (TGI) de Paris, pour déterminer la responsabilité de la société RINA qui a procédé à la classification du navire ERIKA, estime que « Lorsqu'elle consiste à vérifier la mise en œuvre des règles de sécurité au moyen d'inspections portant sur la solidité structurelle de la coque, l'activité des sociétés de classification est d'ordre privé, réalisée à la demande du propriétaire du navire(...), cette activité n'a ni pour objet, ni pour effet de rattacher celle-ci à l'exercice de la souveraineté des États (...) »²⁴⁰. La chambre criminelle de la

²³⁹ NDENDE (M.), « Les enseignements du jugement pénal des paris sur les responsabilités des acteurs mises en cause dans la catastrophe de l'ERIKA », *ADMO*, université de Nantes, 2008, tome XXVI, pp 254-272.

²⁴⁰ TGI de Paris, 11ème chambre correctionnelle, 4ème section, le 16 janvier 2008.

Cour de cassation a aussi confirmé la responsabilité de la société de classification, car elle a délivré un certificat de classe ne correspondant pas à l'état exact du navire²⁴¹.

237. Les sociétés de classification ont, comme nous venons de le voir, deux types d'activités : privée d'une part et publique d'autre part. En cas de besoin, les Administrations maritimes ouest-africaines peuvent leur déléguer le contrôle de l'application des normes du travail maritime, sous respect des conditions exigées par les conventions internationales.

238. En dehors des sociétés de classification, d'autres acteurs privés peuvent jouer un rôle sur le respect de l'application des normes soit en participant directement au contrôle et à l'inspection, soit en participant activement dans la détection et la dénonciation des faits de non-respect de la réglementation du travail maritime.

Paragraphe 2 : Les autres organisations privées pouvant s'impliquer dans le contrôle de l'application des normes

239. Même si leur mission principale n'est pas de participer aux contrôles, inspections ou certifications, les syndicats des gens de mer (A) et les associations d'accueil des marins (B), peuvent être impliqués dans le contrôle de l'application des normes pour assister l'administration des gens de mer dans sa mission.

A. Les syndicats de gens de mer

240. Les syndicats des gens de mer participent, et doivent participer au tripartisme constitutionnel de l'OIT, tant à Genève qu'à l'échelon national. En Afrique de l'Ouest, le droit syndical est garanti par toutes les constitutions africaines. Ainsi, les marins, comme tous les autres travailleurs, ont le droit de s'associer et d'agir librement pour la défense collective de leurs intérêts professionnels²⁴². Il existe plusieurs syndicats de marins dans les différents États de l'Afrique de l'Ouest, c'est l'exemple du : Syndicat National des Marins du Bénin (SYNAMAB) ; de l'Union Nationale des Pêcheurs, Marins, Artisans et Assimilés du Bénin (UNAPEMAB) ; Syndicat National des

²⁴¹ Cass. Crim., 25 septembre 2012, n° 10-82.938.

²⁴² Il faudrait juste retenir qu'au Bénin le droit de négociation collective n'était pas expressément garanti aux marins avant le code de la marine de 2010, voir demande directe (CEACR) - adoptée 2007, publiée 97ème session CIT (2008), Convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949 – Bénin.

Travailleurs de la Marine de Pêche de Commerce et des Branches Annexes du Sénégal (SNTMPCBAS) ; Syndicat National des Travailleurs de la Marine Marchande (SNTMM) au Sénégal ; Syndicat des Travailleurs des Compagnies de Navigation Maritimes, Aériennes et de Transit du Togo (STRANAVITTO) ; Syndicat des Marins Ivoiriens au Commerce (SYMICOM) ; Syndicat des Marins Pêcheurs de Côte d'Ivoire (SMPCI).

241. En Afrique de l'Ouest, les associations professionnelles des marins font partie des précurseurs du mouvement syndical général. Au Sénégal, par exemple, les premières associations professionnelles apparaissent dans les secteurs des chemins de fer, de la marine et de l'administration. Dès le 1^{er} mars 1923, une amicale des marins a été créée à Dakar. Cette amicale a été à l'origine de la plus longue grève de l'époque en réclamant notamment une augmentation de salaire²⁴³.
242. Les syndicats s'organisent pour défendre les droits des travailleurs. Ils assurent la défense collective et individuelle des intérêts des salariés, au niveau national et à l'échelle de l'entreprise ; défendent les intérêts des salariés auprès de la direction et peuvent engager toutes sortes d'actions de protestation (grèves, manifestations, pétitions...). Les syndicats sont aussi des acteurs du dialogue social entre l'État, les employeurs et les salariés²⁴⁴. En dehors des missions précitées, les syndicats des gens de mer peuvent effectuer ou participer au contrôle de l'application des normes par des inspections à bord des navires, grâce notamment à la Fédération internationale des travailleurs du Transport (plus communément connue sous le nom de "*International Transport Workers Federation*", ci-après ITF). L'ITF dispose d'inspecteurs qui contrôlent l'application des normes du travail à bord par le biais d'accord avec les armateurs. Ces inspecteurs ITF sont nommés et financés par ITF, au titre des syndicats nationaux de marins affiliés²⁴⁵. Le contrôle de l'application des normes ITF repose sur un réseau composé d'environ 130 inspecteurs. La presque totalité des syndicats de marins ouest africains précités se sont affiliés à l'ITF.

²⁴³ BERNARD-DUQUENET (N.), « Les débuts du syndicalisme au Sénégal au temps du Front populaire », *Le Mouvement Social*, n° 101, 1977, pp. 37-59. *JSTOR* [En ligne]. <https://www.jstor.org/stable/3777878> (consulté le 26/06/2023).

²⁴⁴ V. Vie publique /France, *rôle du syndicat*, [en ligne] <https://www.vie-publique.fr/fiches/24063-quel-est-le-role-dun-syndicat> (Consulté le 10/11/2020).

²⁴⁵ V. CHARBONNEAU (A.), *Marché international du travail maritime – Un cadre juridique en formation*, PUAM, Marseille, 2009.

243. Le transport maritime international, largement ouvert à la concurrence par la libre immatriculation des navires, est encadré sur le plan social par le biais d'accords conclus entre l'ITF et les armateurs. L'ITF signe des accords avec les armateurs pour une flotte ou un navire particulier, ils disposent de marges de négociation, prévues par la « convention collective standard » ou l'ITF-TCC. C'est l'exemple, de l'IBF, le Forum international de négociation (*International Bargaining Forum*, en anglais), qui réunit l'ITF et les employeurs maritimes internationaux qui composent le groupe de négociation mixte (JNG - Joint Negotiating Group), pour négocier un accord cadre concernant les conditions de travail des gens de mer dans ses volets sociaux, professionnels et financiers²⁴⁶. L'ITF participe donc à la normalisation du secteur à travers des négociations sectorielles internationales. Toutefois, la stratégie conduite par l'ITF consiste en la signature d'accords entre des syndicats nationaux de marins et des armateurs. Ces accords doivent se conformer à des conventions d'adhésion, élaborées directement par ITF²⁴⁷.

244. En dehors de ce cadre de normalisation, les inspecteurs de l'ITF effectuent des contrôles de l'application des normes sociales. En Afrique de l'Ouest, la fédération pourrait alors contrôler les navires de manière homogène grâce à la mise en place d'un réseau de plus de cent inspecteurs couvrant le monde entier. Parallèlement à ce corps d'inspection syndicale, le contrôle de l'application des normes est dévolu aux organisations syndicales nationales signataires d'un accord ou d'une convention ITF. Les conventions ITF prévoient, en effet, que le syndicat signataire ou affilié pourra prendre « toutes les mesures qu'il jugera nécessaires en son nom ou en celui des marins afin d'obtenir réparation »²⁴⁸. Dans ce cas, les syndicats des gens mer ouest africains affiliés à l'ITF peuvent contrôler les navires et dans certains cas, s'ils sont autorisés, intervenir aux inspections relatives au contrôle de l'État du port, au-delà des contrôles effectués par les « fonctionnaires autorisés ». L'inspection des syndicats nationaux ou des inspecteurs de l'ITF peut s'avérer très efficace, dans la mesure où la profession devient alors son « propre juge » du respect des normes ou de leur négociation. Les

²⁴⁶ V. Partenariat entre l'IMEC et l'ITF, [En ligne], <https://www.itfglobal.org/fr/sector/seafarers/> (Consulté le 10/11/2020).

²⁴⁷ V. CHARBONNEAU (A.), *Marché international du travail maritime – Un cadre juridique en formation*, PUAM, Marseille, 2009, p.588.

²⁴⁸ CHARBONNEAU (A.), « Bilan et devenir d'une négociation collective internationale : L'action d'ITF dans le transport maritime », *Seafarers : an international market in Gens de mer : un marché international du travail en perspectives*, Editorial Gomylex, 2016, pp. 259-284, hal-01470422.

marins veilleront eux-mêmes, par le biais de la représentation, à l'application des normes. Les autres aspects qui peuvent garantir l'efficacité des contrôles par les syndicats sont : l'expertise et l'autonomie des syndicats. Les inspecteurs ITF ont la connaissance du contexte social maritime et bénéficient alors d'une réelle autonomie.

245. Cependant, si l'on considère que les inspecteur ITF et les syndicats nationaux ont les moyens et les connaissances nécessaires pour contrôler l'application des normes à bord des navires, au regard de la MLC, ils n'en ont pas les prérogatives, car ils ne sont pas considérés comme des agents de contrôle, mais seulement comme des interlocuteurs privilégiés des États pour la mise en application des normes. La MLC, vise un développement d'une inspection sociale au niveau de l'État du pavillon et, surtout, de l'État du port, par des agents administratifs des États ou des organismes reconnus (dans la pratique il s'agit des sociétés de classification pour plusieurs États et non des syndicats).

246. Ce pouvoir de contrôle centré sur l'administration maritime se justifie par la nécessité de mettre en place un mécanisme de contrôle, assorti de sanctions, alors que les inspections conduites par l'ITF et les éventuels blocages de navires sont dépendants de l'appréciation de leur licéité à l'échelle nationale et peuvent engager la responsabilité civile des organisations syndicales impliquées. En effet, de bonnes relations avec les différents acteurs portuaires conditionnent la réalisation de leur mission. Ils sont amenés à intervenir sur un espace caractérisé par une coexistence de régimes juridiques complexes, le port, et doivent rencontrer les marins sur leur lieu de travail, le navire, lequel bat bien souvent pavillon étranger. Le navire est soumis au contrôle de l'État du port, quant au respect des conventions internationales ratifiées, mais les contrats d'engagement de l'équipage relèvent le plus souvent d'un droit étranger, loi d'autonomie contractuelle choisie par l'armement ou la société de *manning*, loi de l'État du pavillon. Dès lors, la conduite de leur action dépendra de l'attitude que les autorités portuaires et le capitaine du navire adapteront à leur égard²⁴⁹. Toutefois, le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) rend possible l'intervention des syndicats au bord des navires. En effet, le point 10 du préambule du Code ISPS fait référence aux droits fondamentaux

²⁴⁹ CHARBONNEAU (A.), « Bilan et devenir d'une négociation collective internationale : L'action d'ITF dans le transport maritime », *idem*, p.39.

au travail, parmi lesquels figurent la liberté syndicale et le droit d'accès aux navires. Le plan de sûreté des installations portuaires prévoit l'accès « des visiteurs au navire, y compris les représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer » (Règle 16-3 .15 du Code ISPS relative au plan de sûreté des installations portuaires).

247. Si la MLC ne prévoit pas expressément l'intervention des inspecteurs des syndicats pour le contrôle de l'application des normes, les États peuvent régulariser ce contrôle par l'adoption de normes nationales ou par des accords régionaux. Vu l'importance du contrôle des inspecteurs ITF et les défaillances que peuvent avoir les contrôles des agents administratifs en Afrique de l'Ouest, il est souhaitable de maintenir voire de mettre en place une coexistence de l'inspection syndicale et de l'inspection publique des conditions de vie et de travail des gens de mer. Le cas échéant, il faudra mieux réglementer le contrôle de l'application de normes sociales maritimes en Afrique de l'Ouest, en précisant notamment, le rôle de chaque intervenant.

248. Les États devront cependant, éviter le surnombre des acteurs du contrôle à bord du navire, mais aussi le surcontrôle qui peut être néfaste pour l'exploitation commerciale du navire. Cette régularisation du contrôle de l'application des normes peut s'effectuer par l'adoption de textes réglementaires en prenant en compte les dispositions pertinentes du MOU d'Abuja. Même si en Afrique de l'Ouest les inspecteurs ITF ne sont pas officiellement associés au contrôle de l'application des normes, ce contrôle peut s'effectuer par le biais de l'application volontaire : les armateurs adhérents aux organisations signataires (accords de l'ITF) peuvent exprimer leur volonté de se soumettre aux normes conclues. En pratique, une coopération entre inspecteurs syndicaux et inspecteurs étatiques est fréquente, lorsque les marins ne sont plus rémunérés ou lorsque le navire et l'équipage sont abandonnés par un gestionnaire défaillant.

249. En Afrique de l'Ouest, la fonction de contrôle des inspecteurs des syndicats, notamment de l'ITF, peut s'avérer importante pour pallier les insuffisances de l'administration maritime. Cependant, cette intervention en dehors des navires effectuant du cabotage national est limitée au contrôle de l'État du port et sera confrontée à la régularisation de ce contrôle par les accords régionaux (MOU d'Abuja). S'il peut être utile d'associer officiellement les inspecteurs ITF dans le contrôle de l'application des normes du travail maritime dans la marine marchande,

cela ne pourra pas être possible pour la pêche, dans la mesure où les inspecteurs ITF ne sont pas compétents en matière de pêche. La pêche étant un secteur important en Afrique de l'Ouest, il est nécessaire que les syndicats s'organisent pour former des inspecteurs capables de veiller à l'application des normes sociales maritimes dans le domaine de la pêche. D'ailleurs l'OIT est caractérisée par son tripartisme, États, employeurs, syndicats des travailleurs. Les deux conventions maritimes de l'OIT ont pour but de promouvoir ce tripartisme dans le cadre national et à ces niveaux sectoriels.

250. En dehors des syndicats, d'autres acteurs privés peuvent également intervenir dans le contrôle de l'application des normes. Il s'agit des associations d'accueil des gens de mer.

B. Les associations d'accueil des gens de mer

251. La particularité du travail maritime, du travail en mer, l'isolement du navire, les dangers de la navigation, la vie à bord mêlant travail et repos dans un navire qui constitue en même temps un lieu de travail et de vie, parfois de longue durée, et les cas d'abandon des marins par leur armateur, ont conduit à mettre l'accent sur l'accueil des marins et leur bien être dans les ports d'escale. Tel était l'objet de la convention n° 163 de l'OIT de 1987, sur le bien-être des gens de mer, reprise par la Convention de 2006 sur le travail maritime (MLC). Cette situation a aussi donné naissance à des associations d'accueil des marins et plus tard la mise en place de commissions portuaires de bien-être²⁵⁰. Les associations d'accueil des gens de mer ou « *seamens' clubs* » en anglais, principalement composées de bénévoles, ont pour rôle principal d'assurer l'accueil des marins en escale et la prise en charge des marins abandonnés avec toute la logistique nécessaire (accueil dans des foyers décents, fourniture de matériel nécessaire pour les besoins exprimés par les marins, accès internet, petits déplacements, *etc.*). Actuellement, il existe dans presque chaque port du monde, un *seamen's club*, y compris dans les ports ouest africains.

252. Les *seamen's clubs* agissent évidemment dans le cadre du social (accueil des marins, écoute, services, *etc.*), mais ils sont dans la pratique les premiers acteurs du contrôle

²⁵⁰ CHARBONNEAU (A.), *Marché international du travail maritime – Un cadre juridique en formation*, PUAM, Marseille, 2009, p. 390.

de l'État du port dans la mesure où ils sont les premiers à entrer en contact avec les marins et à constater les difficultés, ainsi que les irrégularités. Ce travail mérite d'être plus normalisé dans le cadre du bien-être des gens de mer qui implique aussi un respect des conditions de travail et de vie à bord.

253. Si les *seamen's club* ne peuvent pas être considérés comme des agents de contrôle au vu de leur manque d'expertise et de prérogatives (souvent des bénévoles qui ne sont pas tous susceptibles de connaître la réglementation internationale du travail maritime), ils peuvent être considérés comme des lanceurs d'alerte. En effet, ils peuvent alerter les agents de contrôle de tout manquement au respect des normes du travail maritime. Ils peuvent également alerter les inspecteurs syndicaux ou inspecteurs étatiques de plaintes envisagées par des marins ou un équipage. Les législations nationales peuvent, par exemple, mettre en place une obligation de contrôle des agents de l'État du port, lorsque ces derniers sont saisis par les membres des *seamen's club*.

254. Les États qui ont ratifié la Convention 163 de l'OIT ou la MLC de 2006, doivent mettre en place des commissions portuaires de bien-être consultatives et un conseil national qui veille au financement des associations d'accueil des marins. Les États de l'Afrique de l'Ouest peuvent également accompagner financièrement les *seamen's club* pour leur permettre de recruter des professionnels salariés, susceptibles de maîtriser les règles nationales et internationales du travail maritime, afin d'assurer pleinement un rôle de lanceur d'alerte.

255. Aujourd'hui, l'application effective des normes de travail maritime ne peut se faire sans l'adoption de normes législatives ou réglementaire transposant les dispositions des conventions. Après ce travail normatif il est primordial de contrôler avec rigueur et méthode l'application des normes, conformément aux conventions internationales. C'est un travail des administrations maritimes des États de l'Afrique de l'Ouest qui doivent à cette fin être de qualité, en renforçant notamment les ressources humaines compétentes et les ressources matérielles nécessaires. Elles peuvent également solliciter l'assistance de certains acteurs privés.

256. En dehors des efforts individuels, les collaborations entre États et entre Administrations sont aussi nécessaires pour garantir une application effective des

conventions internationales, notamment pour mieux harmoniser les législations nationales du travail maritime des États et surtout pour mieux fusionner les contrôles de l'État du port. Une transposition harmonisée voire unifiée et des efforts communs de contrôle peuvent s'avérer très efficace pour une parfaite application des normes.

TITRE 2 : LA NECESSITÉ D'UNE COOPÉRATION ADMINISTRATIVE ET INTERÉTATIQUE POUR LA MISE EN APPLICATION DU DROIT INTERNATIONAL DU TRAVAIL MARITIME EN AFRIQUE DE L'OUEST

257. Les États de l'Afrique de l'Ouest ont en commun des opportunités et des défis maritimes, donc un grand rôle à jouer, tous autant qu'ils sont, dans la promotion de la volonté politique nécessaire à la mise en œuvre des conventions internationales, afin de garantir non seulement une sécurité maritime, des conditions décentes de travail, une concurrence saine et loyale, mais également le développement d'un secteur maritime créateur de richesse.
258. La coopération est un mode de relations interétatiques qui ne remet pas en cause l'indépendance des unités concernées. Alors que l'intégration, selon Ernst Haas, est « un processus par lequel des acteurs politiques de nationalités différentes sont amenés à transférer leurs allégeances, attentes et activités politiques vers un centre nouveau dont les institutions ont, ou cherchent à avoir, compétence sur les États nationaux préexistants. L'intégration suppose la fusion, au moins partiellement, tandis que la coopération est synonyme d'addition. L'intégration commence par la coopération, mais la coopération ne vise pas nécessairement l'intégration »²⁵¹. À partir de ces éclairages conceptuels, nous pouvons dire que l'Afrique de l'Ouest est pour le moment en train de parfaire ses coopérations maritimes avant de songer peut-être à une intégration maritime.
259. La coopération interétatique ou sous régionale ne peut pas uniquement se limiter au droit du travail des gens de mer. Elle concerne le domaine maritime dans toute sa diversité. La coopération ne peut pas, non plus, se limiter aux seuls États de l'Afrique

²⁵¹ V. MVELLE (G.), « L'Union africaine : fondements, organes, programmes et actions », Paris, L'Harmattan, 2007, p. 94-97, Cité par NGUEMA (Y.C.M.) « L'efficacité de la " politique " maritime africaine dans le contexte de l'économie bleue ». Programme ERC Human Sea. *Wealth and miseries of the oceans: Conservation, Resources and Borders - Richesses et misères des océans : Conservation, Ressources et Frontières*, P. Chaumette (coord.), GOMYLEX, Bilbao, 2018, p 105.

de l'Ouest soumis à notre étude (Sénégal, Togo, Bénin, Côte d'Ivoire), dans la mesure où les organisations juridiques, économiques ou maritimes de la sous-région englobent une zone beaucoup plus vaste qui couvre généralement tous les États de l'Afrique de l'Ouest, voire du Centre.

260. Au-delà de la dimension sociale du domaine maritime, la coopération maritime des États et des administrations maritimes reste importante pour des raisons à la fois juridiques, politiques et économiques. Cette utilité de la coopération des États et des administrations a été bien soulevée par l'Amiral Mouhamed-Lamine FADIKA, dans son allocution, lors des atelier de réflexion de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre l'OMAOOC sur « l'autonomisation des marines marchandes de l'espace OMAOC » à Abidjan du 18 au 20 octobre 2017 : « Les enjeux de la maîtrise des océans sont si colossaux, notre retard dans les affaires maritimes est si important et les partenaires d'en-face sont si puissants, que toute action significative de maîtrise de la mer menée au seul plan national est irrémédiablement vouée à l'échec, d'où l'importance catégorique de la coopération régionale de nos pays et de nos administrations(...). Il ne suffit plus aux administrations maritimes de fortifier et de s'affermir au plan national(...). Elles doivent se placer désormais dans la perspective nouvelle et essentielle de connaissance et de maîtrise de la mer, afin de devenir le creuset des politiques nationales et régionales et de s'affirmer au sein des organisations synergiques »²⁵².

261. Des coopérations maritimes existent en Afrique de l'Ouest depuis longtemps que ce soit dans le domaine de la politique maritime (OMAOOC, par exemple), dans le cadre du contrôle (le MOU d'Abuja pour le PSC, par exemple), ou dans le domaine spécifique de la pêche. Dès 1972 l'association de gestion des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) a été créée à Freetown (Sierra Leone) par la Commission Économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA)²⁵³. Toutefois, la

²⁵² OMAOC, *Atelier de réflexion sur l'autonomisation des marines marchandes de l'espace OMAOC*, Allocution de l'Amiral Mouhamed-Lamine FADIKA, sur « Le rôle des administrations de la Marine Marchande dans le secteur maritime », Abidjan du 18 au 20 octobre 2017.

²⁵³ L'association a pour objectif de : contribuer à l'amélioration, la coordination et l'harmonisation des activités des ports et rades, des infrastructures dans la région de l'Afrique Centrale et de l'Ouest afin d'augmenter l'efficacité de leurs services aux navires et autres moyens de transport ; d'aider en relation avec les organisations portuaires similaires ou les gouvernements concernés, en vue de renforcer la coopération entre les ports membres, de manière à favoriser le développement de leurs activités, d'Établir et maintenir des relations avec les entreprises de transport, des institutions, des associations, des organisations gouvernementales ou internationales afin d'examiner de plus près les

coopération maritime en Afrique de l'Ouest n'a pris véritablement son essor qu'en 1975, avec la première Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CEMAOC/TM) qui a donné naissance à l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO). La CEMAOC/TM a été créée à la suite de la crise pétrolière de 1973. En effet, pour faire face à la tentative d'augmentation substantielle des taux de fret maritimes Europe-Afrique, qu'on voulut imposer les partenaires d'Europe Occidentale pour transférer vers les économies africaines les surcoûts de la crise du pétrole, les États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre se sont réunis pour parler d'une seule voix. Cette réunion a également permis la création d'une organisation maritime dotée d'une charte régionale²⁵⁴ et apte à assurer la convergence des politiques et des efforts, afin de permettre une parfaite connaissance et une parfaite maîtrise des transports en mer dans tous ses compartiments²⁵⁵. Les 5 et 6 août 1999, lors de sa 6ème Session Extraordinaire tenue à Abidjan, la CEMAOC/TM a changé de dénomination, elle est devenue : Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO)²⁵⁶.

262. Le but de l'OMAO est d'harmoniser les politiques et stratégies des États membres dans le domaine du transport maritime, des ports, de la sécurité de la navigation maritime et la protection de l'environnement marin. Dans ce cadre, ses objectifs sont, entre autres, : « (...) le renforcement de la concertation entre les États membres et de la coopération entre les administrations maritimes, en vue de l'harmonisation de leurs législations maritimes et portuaires, dans le respect des conventions internationales en vigueur ; le renforcement de la concertation entre les États membres et de la coopération entre les administrations maritimes, en vue de l'harmonisation et de

problèmes auxquels sont confrontés les membres ; de mettre en place un forum pour l'échange d'idées entre les ports membres, de discuter librement de leurs problèmes communs, de manière à contribuer à l'intégration régionale. V. <https://maritimafrica.com/association-de-gestion-des-ports-dafrique-de-louest-et-du-centre-agpaoc/> (Consulté le 19/septembre 2019).

²⁵⁴ La Charte des Transports Maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre du 07 Mai 1975 dite « Charte d'Abidjan ».

²⁵⁵ OMAO, *Atelier de réflexion de sur l'autonomisation des marines marchandes de l'espace OMAO*, Allocution de l'Amiral Mouhamed-Lamine FADIKA, sur « Le rôle des administrations de la Marine Marchande dans le secteur maritime », Abidjan du 18 au 20 octobre 2017.

²⁵⁶ L'OMAO se compose des États Membres suivants : Angola, Bénin, Cabo Verde, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, Mauritanie, Nigéria, République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Sierra Leone et Togo

l'amélioration des conditions de fonctionnement de l'ensemble de la chaîne de transport (...) »²⁵⁷.

263. Cette coopération maritime africaine protégée principalement par l'OMAOC englobe tout le secteur maritime, y compris le travail maritime, dans la mesure où l'OMAOC a également pour objectif « la définition et la mise en œuvre par les États membres d'une politique sectorielle et de normes réglementaires communes dans les domaines (...) de la qualification et des conditions de travail relatif aux personnels navigants et sédentaires du secteur ». C'est d'ailleurs cette politique sectorielle visant l'harmonisation des normes et la coopération des administrations dans le domaine du travail maritime qui nous intéresse. Il faut, toutefois, noter que la référence à une politique sectorielle, et surtout des normes réglementaires communes, semble dépasser le cadre d'une coopération, pour débiter des éléments d'intégration.

264. En principe, ce sont les États membres des organisations internationales (OIT/OMI) qui sont les principaux destinataires des instruments normatifs adoptés par ces organisations. Seuls des États peuvent souverainement ratifier les conventions internationales. Mais, parce que la ratification des conventions va affecter des compétences que les États ont pu transférer à des organisations régionales, ou parce que ces organisations ont pu souhaiter encourager la ratification rapide des conventions, celles-ci vont intervenir dans le processus de mise en application. L'exemple le plus patent est celui de l'Union européenne (UE)²⁵⁸. L'UE et ses institutions effectuent un travail très intense centré sur l'intégration efficace de la MLC 2006 dans les législations des États membres. La Commission européenne a, en septembre 2004, annoncé son intention de communautariser²⁵⁹ cette convention en l'intégrant dans une ou plusieurs directives européennes²⁶⁰. En 2017 le Conseil

²⁵⁷ V. Site de l'OMAOC, <http://omaoc.org/dossier-suite7.php>.

²⁵⁸ V. BENLOLO-CARABOT (M.), CANDAS (U.) et CUJO (E) (dir.), Union européenne et droit international, en l'honneur de Patrick Daillier, Ed. *A Pédone* Paris, 2012, Titre II, pp. 95-230 ; V. aussi FORTEAU (M.) et THOUVENIN (J.M.), *Traité de droit international de la mer*, Ed. *A. Pédone*, Paris, 2017, p 180.

²⁵⁹ Il s'agit de d'intégrer les conventions dans le droit de l'Union européen. En Europe l'utilisation de l'expression droit européen est préférée à celle de droit communautaire et remet en question le sens du mot « communautariser ». Tel n'est pas le cas en Afrique de l'Ouest.

²⁶⁰ La directive est un acte juridique européen pris par le Conseil de l'Union européenne avec le Parlement européen ou seul dans certains cas. Elle lie les États destinataires de la directive quant à l'objectif à atteindre, mais leur laisse le choix des moyens et de la forme pour l'atteindre dans les délais fixés par elle. Les directives sont publiées au Journal officiel de l'Union européenne à la rubrique « Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité ». Les directives entrent en vigueur à la date qu'elles fixent, ou à défaut le 20e jour suivant leur publication. Les États

européen a adopté une décision autorisant les États membres à ratifier la MLC²⁶¹. Par la suite, les initiatives favorisant la mise en œuvre de la convention en droit de l'Union européenne se multiplient. Parmi ces instruments, le plus significatif nous paraît être la directive 2009/13/CE. Elle vise à inclure des parties du contenu de la MLC 2006 dans la législation communautaire à travers le recours au dialogue social, tandis que d'autres sujets sont ou seront traités dans des directives adoptées de manière plus conventionnelle²⁶². Un travail à peu près identique a aussi été fait pour la C188. Cette convention est transposée en droit européen par la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016.

265. Cette attitude de l'Union européenne a obligé les États membres à mettre leur législation nationale en conformité avec le contenu de la MLC et de la C188²⁶³. Ceci peut servir d'exemple aux États de l'Afrique de l'Ouest pour une application coordonnée des conventions internationales.

266. Mais, comme nous l'avons précédemment soulevé, en Afrique de l'Ouest l'étude d'une coopération dans le cadre du travail maritime ne peut se faire de manière totalement isolée, car les problématiques relatives à la coopération maritime, voire à l'intégration maritime, en Afrique sont générales et touchent tout le domaine maritime, voire tout le domaine de la coopération tout court (économique, politique, culturelle, sectorielle, *etc.*). En Afrique, les différents processus et formes d'intégration se juxtaposent et se recoupent. Donc il s'agira ici d'articuler la dimension juridique (compétence des acteurs, pouvoir, articulation de leur compétence, organisation juridique du marché économiques avec les conférences et organisation du marché du

membres doivent transposer la directive dans leur droit national. Il s'agit de rédiger ou de modifier des textes du droit national afin de permettre la réalisation de l'objectif fixé par la directive et d'abroger les textes qui pourraient être en contradiction avec cet objectif. La non-transposition d'une directive peut faire l'objet d'une procédure de manquement devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE). Les États membres ont le devoir d'informer la Commission sur les mesures prises pour l'application de la directive.

²⁶¹ Décision 2007/431, Conseil, 7 juillet 2007 autorisant les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la communauté européenne, la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation Internationale du Travail, JOCE L 161, 22 juin.

²⁶² Directive portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE. V. DEVOUCHE (A.), « L'Union européenne et le droit du travail maritime : de l'adoption à l'application de la CTM 2006 », in A. CHARBONNEAU (dir.), *La mise en œuvre de la convention du travail maritime de l'OIT : espoirs et défis*, Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale, 2013/2, p. 66-77.

²⁶³ V. CHAUMETTE (P.) (dir.) *Droits Maritimes*, 4 éd, Dalloz Action, 2021/2022, p. 1000.

travail et de son contrôle, *etc.*), la dimension matérielle (le droit du travail maritime dans le champ du droit maritime et inversement peut-être), la dimension géopolitique (le rôle des acteurs, leur volonté, la vision du développement maritime, la dimension interétatique).

267. Si la nécessité d'une coopération maritime en Afrique de l'Ouest n'est plus à démontrer et que les États affichent plus ou moins cette volonté de coopérer, il n'en demeure pas moins qu'il existe plusieurs obstacles majeurs qui freinent la réalisation d'une politique maritime réellement concertée dans la sous-région. Ces obstacles sont, la plupart du temps, institutionnels (caractéristiques des institutions, compétences normatives, moyens d'action, *etc.*) ou structurels, d'où la nécessité de réajuster l'encadrement juridique et institutionnel de la politique maritime ouest africaine (Chapitre 1).

268. En Afrique de l'Ouest, comme dans plusieurs régions du monde, il existe déjà une coordination régionale en matière de contrôle des navires par l'État du port (*memorandum of understanding*), dite mémorandum d'Abuja (MOU d'Abuja). Le MOU d'Abuja retient, parmi les instruments pertinents fondant son dispositif de contrôle par l'État du port, la Convention du travail maritime de 2006 (MLC), la convention STCW de l'OMI et la Convention 147 de l'OIT relative aux normes minima dans la marine marchande, 1976. Le MOU d'Abuja n'a toutefois pas été révisé (pratique des amendements) pour tenir compte des procédures instituées par la MLC²⁶⁴. Ainsi, pour mieux prendre en compte cette convention et assurer une coordination parfaite d'un contrôle de l'État du port harmonisé et modernisé, il est nécessaire de revaloriser le MOU d'Abuja (Chapitre 2).

²⁶⁴ CHARBONNEAU (A.), « Promouvoir et contrôler l'application de la Convention du travail maritime 2006 : Retour d'expérience sur des missions conduites en Afrique francophone de l'Ouest et du Centre », in *Gens de mer : un marché international du travail en perspectives*, CHAUMETTE (P.) (dir), Editorial Gomylex, pp 175-202.

Chapitre 1 : Un nécessaire réajustement de l'encadrement juridique et institutionnel de la politique maritime ouest africaine

269. Les organisations maritimes ouest africaines ont tout intérêt à intervenir dans le processus de ratification et de mise en œuvre des conventions internationales relatives au travail maritime. Cette implication des organisations régionales assurera non seulement une harmonisation des textes et des pratiques, mais elle permettra également la mutualisation des efforts tant financiers et humains au sein d'une structure commune pouvant œuvrer pour le bénéfice de différents États Ouest africains. La proximité géographique, culturelle, politique et économique explique qu'il leur soit moins difficile de convenir de normes communes. Une transposition effective des normes au niveau régional ou sous régional permettra de stabiliser le secteur des transports maritimes, confronté à une concurrence mondiale accrue entre les pavillons des différents États.

270. Cependant, il existe de réelles limites structurelles et institutionnelles à la politique maritime ouest africaine, qui bloquent la réalisation d'une action coordonnée à ce niveau (Section 1). Toutefois, malgré ces différentes limites, il existe, fort heureusement, des perspectives de coordinations juridiques et institutionnelles qui pourraient permettre un réajustement efficace de la politique maritime ouest africaine (Section 2).

Section 1 : Les limites structurelles et institutionnelles de la politique maritime ouest africaine

271. Les difficultés de la coopération maritime en Afrique dépassent largement le cadre spécial du droit du travail maritime. Les obstacles majeurs que nous analyserons sont donc des insuffisances générales touchant tout le secteur maritime, en particulier le travail maritime. Les pays de l'Afrique de l'Ouest pourraient renforcer leur coopération en mettant en commun les ressources humaines et matérielles nécessaires pour appliquer la réglementation maritime, et se protéger en même temps contre la

piraterie, le terrorisme et la pêche illégale. Cette coopération effective se heurte à plusieurs obstacles (économiques, structurels, politiques, *etc.*). Les grandes difficultés empêchant une coordination parfaite de la politique maritime ouest africaine sont d'une part l'absence de flotte commerciale de ces États (Paragraphe 1), d'autre part, le problème résultant de la caractéristique même des institutions (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'absence de flotte importante en Afrique de l'Ouest

272. Sur la base des estimations de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), l'Afrique contribue pour une part relativement importante au commerce maritime international. En 2019, les ports africains ont chargé près de 7% du commerce maritime mondial (exporté) et déchargé 4,6% de ce commerce (importé). Ces pourcentages restent toutefois inférieurs à ceux relevés dans les régions en développement d'Asie et d'Amérique. L'Afrique de l'Ouest représente à elle seule 27% de la participation africaine au commerce maritime²⁶⁵. Cependant, la participation de l'Afrique à l'offre de services de transport maritime reste très faible. Le continent ne possède qu'une faible part de la flotte mondiale. Seul le Nigeria figure parmi les 35 premiers pays propriétaires de navires, avec une part de 0,31 % du tonnage en port en lourd au 1^{er} janvier 2020. Le Liberia figure quant à lui sur la liste des principaux États de pavillon, se classant au deuxième rang mondial après le Panama en termes de capacité de port en lourd et au troisième rang après le Panama et les îles Marshall en termes de valeur de la flotte²⁶⁶.

273. Quant aux pays soumis à notre étude (Bénin, Côte d'Ivoire, Sénégal, Togo), ils ne représentent à eux tous que 0,1% de la flotte mondiale pour les navires de commerce ayant une jauge égale ou supérieure à 100 tonneaux de jauge brute (TJB)²⁶⁷. Pourtant,

²⁶⁵ V. CNUCED, *Trafic maritime mondial par groupe de marchandises et par groupes d'économies*, annuel, [En ligne] <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363> (Consulté le 24/05/2022)

²⁶⁶ V. CNUCED, *Etude sur les Transports Maritime 2020 : principaux faits et chiffres sur l'Afrique* [En ligne] <https://unctad.org/fr/press-material/etude-sur-les-transports-maritime-2020-principaux-faits-et-chiffres-sur-lafrique> (Consulté le 24/05/2022)

²⁶⁷ V. CNUCED, *Flotte marchande par pavillons d'immatriculation et par types de navires*, annuel CNUCED, (sont exclus : les navires employés sur les voies navigables dans les terres, les navires de pêche, les navires militaires, les yachts, et les plateformes offshore fixes ou mobiles (à l'exception des navires de production, de stockage et de déchargement). [En ligne],

ces États disposaient auparavant d'une flotte beaucoup plus importante qui a disparu au fil des années (A). Cette disparition de la flotte commerciale est l'une des causes essentielles du manque de volonté politique pour mettre en œuvre, de façon coordonnée, les conventions internationales sur le travail maritime (B).

A. La disparition des flottes maritimes nationales des États d'Afrique de l'Ouest

274. Le nombre de navires de plus de 100 TJB que comporte la flotte des États de l'Afrique de l'Ouest est aujourd'hui très faible. Selon les études de la CNUCED sur la flotte marchande par pavillon d'immatriculation et par types de navires des pays, le Bénin dispose de 6 navires, la Côte d'Ivoire en a 25, la flotte marchande du Sénégal est composée de 35 navires et c'est le Togo qui a le plus grand nombre de navires avec à sa disposition 411 navires marchands. Ces chiffres concernent les navires commerciaux naviguant en mer dont la taille minimale est de 100 tonnes de jauge brute, y compris les navires de pêche²⁶⁸.

275. Cependant, la flotte devient encore plus faible si l'on observe la propriété effective des navires immatriculés dans ces États. La localisation de la propriété effective indique l'économie dans laquelle se trouve l'entreprise qui détient la principale responsabilité commerciale pour le navire. L'économie de la propriété effective peut être différente du pays dans lequel le navire est immatriculé. Par exemple, le Togo qui est doté du plus grand nombre de navire immatriculé dans son pays a créé un registre de libre immatriculation dont la gestion est confiée à une société Grecque. Ce registre accueille plusieurs navires qui ne sont économiquement pas exploités au Togo²⁶⁹. Aujourd'hui, à l'exception de quelques navires de pêche et de certains navires marchands qui effectuent du cabotage national, les États de l'Afrique de l'Ouest n'ont pas de propriété effective de navire de plus de 500 TJB²⁷⁰ effectuant une navigation internationale.

<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93> (Consulté le 24/05/2022).

²⁶⁸ CNUCED, *Etude de la lotte marchande par pavillons d'immatriculation et par types de navires, annuel*, [En ligne]. <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93> (consulté le 21/05/2022)

²⁶⁹ V. PINON (H.) et BEISSER (Th), *Mission d'évaluation des besoins pour l'application des instruments par l'État du pavillon, examen de la législation maritime, et séminaire national*, Lomé, Togo, 25 au 29 août 2014.

²⁷⁰ 500 TJB représente par exemple la mesure minimum des navires qui entrent dans le champ d'application de la certification sociale de la MLC.

276. Ces États disposaient dans le passé d'une flotte relativement importante. Il existait au sein des États de l'Afrique de l'Ouest de grandes compagnies maritimes. C'est l'exemple : de la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime (COBENAM) créée en 1974 ; de la Société Ivoirienne de Transport Maritime (SITRAM) et de la Société Ivoirienne de Navigation Maritime (SIVOMAR) créée en 1977 ; de la Compagnie Sénégalaise de Navigation (COSENAM) et de la Société Togolaise de Navigation Maritime (SOTONAM) créée en 1979. L'exemple le plus patent parmi ces grandes sociétés de transport maritime est la SITRAM, elle avait à son compte 9 grands navires jusqu'en 1993. Il faut noter que cette émergence de l'armement maritime africain dans les années 1970 était liée à l'adoption dans le cadre de la CNUCED de la Convention portant Code de conduite des Conférences maritimes de 1974 qui consacre à l'échelle internationale le principe du partage équitable du trafic maritime. En effet, ce code, qui est entré en vigueur le 6 octobre 1983, consacre le droit pour les compagnies nationales des pays en développement d'être membres à part entière des Conférences maritimes au même titre que les compagnies des pays occidentaux qui sont leurs partenaires commerciaux. L'article 2, qui en est le support légal institue la fameuse règle 40/40/20 en vertu de laquelle 40% du fret sont alloués aux compagnies nationales, 40% aux partenaires commerciaux et 20% à la flotte des pays tiers²⁷¹.

277. La mise en application de cette règle et des recommandations de la CNUCED relatives au marché d'assurance maritime avait permis aux pays africains en particulier de créer des compagnies maritimes nationales chargées d'assurer le transport de la part de fret qui leur revenait et de promouvoir, à travers une politique d'assurance obligatoire, l'émergence d'un marché national capable de maintenir les primes dans les pays en développement et de conserver sur place, des capitaux qui devaient être réinjectés dans les économies nationales²⁷². Donc très logiquement, la fin de la répartition des cargaisons a eu pour conséquence la vulnérabilité des premiers armements africains peu préparés à une concurrence farouche des armements sous pavillon de libre immatriculation.

²⁷¹ KENGUEP (E.), « Le partage équitable du trafic maritime international : entre conflit d'intérêt et libéralisation des transports en Afrique », *Neptunus*, e.revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Numéro spécial - 20 ans, 2015.

²⁷² KENGUEP (E.), « Le partage équitable du trafic maritime international : entre conflit d'intérêt et libéralisation des transports en Afrique », *idem* p 11.

278. En effet, dans le contexte de la mondialisation des échanges et de la fin des régimes de protection, les conférences maritimes en tant qu'outil classique de concertation entre les armateurs se trouvent mises en question. L'Union européenne, partenaire économique privilégié des pays de l'Afrique de l'Ouest, avait clairement déclaré son opposition, au regard des règles définies par le Traité de Rome, au principe d'un partage des cargaisons et d'une répartition des trafics²⁷³. Il apparaît à l'évidence que les controverses suscitées par l'interprétation des principes posés par le Code de conduite ne pouvaient que fragiliser le système des conférences qui a pris fin, notamment, pour les États africains, vers les années 1990. La libéralisation du transport maritime a entraîné l'effondrement des armements maritimes ouest africains à partir de 1995²⁷⁴.

279. La dénonciation des conférences maritimes n'est pas la seule cause du déclin des armements ouest africains, il y a également la mauvaise gestion des armements. Après le retrait des grands armements des conférences maritimes, les compagnies africaines commencent à subir les effets de la concurrence féroce de ces armements. Les compagnies maritimes africaines qui étaient des entreprises publiques n'étaient pas dans une stratégie de mise en place d'un cadre institutionnel adéquat quant à la gestion d'entreprises publiques. Il y avait également un manque crucial de personnel qualifié en gestion commerciale, induisant à une absence de planification et de gestion rigoureuse. Les transports nationaux ont aussi souffert d'un sous financement, parce que les « États-armateurs » n'ont pas pu apporter de nouveaux capitaux. Si nous prenons l'exemple de la SITRAM, vers les années 1990 la Société ne pouvait plus assurer l'entretien de ses navires et le fret devenait de plus en plus rare. L'État ivoirien, à l'instar de plusieurs armements publics du monde, a par la suite privatisé le transport maritime. L'arrivée des compagnies privées ne profite pas à la SITRAM, déjà

²⁷³ L'UE avait même été amenée à publier à ce sujet, courant 1986, quatre réglementations relatives : - à la liberté d'effectuer des transports maritimes entre ses membres ou entre ceux-ci et des pays tiers (Règlement 4055/86) ; - à la compatibilité des règles de concurrence avec les articles 85 et 86 du Traité de Rome (règlement 4056/86) ; - à la lutte contre les pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes (règlement 4057/86) ; - à l'obtention du libre accès aux cargaisons en trafic maritime (règlement 4058/86). Ces mesures étaient ainsi autant d'obstacles à l'application du Code de conduite et tout spécialement à la règle des 40/40/20 qu'il avait établie. Elles ne pouvaient en conséquence que fragiliser le fonctionnement des conférences eurafricaines. V. NDJAMBOU (L.), « Le destin des conférences maritimes sur la côte occidentale d'Afrique dans le contexte des indépendances nationales et de la libéralisation des échanges », in: Cahiers d'outre-mer. N° 198 - 50e année, Avril-juin 1997. *Mers tropicales et économie maritime*. pp. 137-150.

²⁷⁴ NDJAMBOU (L.), « Le destin des conférences maritimes sur la côte occidentale d'Afrique dans le contexte des indépendances nationales et de la libéralisation des échanges », idem.

asphyxiée par la conjoncture médiocre de ses activités maritimes. Elle fut liquidée en 1995. Les autres compagnies des États de l’Afrique de l’Ouest ont subi le même sort que la SITRAM²⁷⁵.

280. Cette disparation de la flotte maritime a accentué le manque de volonté politique de certains États à mettre en œuvre certaines conventions internationales et de se donner tous les moyens pour s’engager dans une coopération maritime dynamique.

B. L’absence de flotte maritime : une cause de manque de volonté pour la mise en application des conventions internationales de travail maritime

281. La mobilisation de la volonté politique des membres des États de l’Afrique de l’Ouest reste problématique dans le processus d’une coordination efficace et représente sans doute l’un des plus grands obstacles de la coordination, voire de l’intégration maritime africaine dans son ensemble et de l’application effective de certaines conventions internationales. Aujourd’hui, l’absence de flotte maritime accentue ce manque de volonté politique. Par exemple, pour la MLC, en principe, seuls les navires marchands d’une jauge brute supérieure ou égale à 500 TJB effectuant une navigation internationale entrent de manière obligatoire dans le champ d’application de la certification sociale des navires. Les États de l’Afrique de l’Ouest, n’ayant pas un grand nombre de navires entrant directement dans le champ d’application des dispositions les plus pertinentes de la convention, peuvent ne pas se sentir directement concernés par ladite convention. D’ailleurs, c’est ce qui expliquerait la lenteur de la Côte d’Ivoire dans la ratification de la MLC. Cela pourrait également expliquer les quelques lenteurs constatées dans la mise en œuvre de cette convention au Sénégal, au Bénin et au Togo, malgré la ratification de celle-ci par ces États. En Afrique de l’Ouest, nous pouvons donc distinguer deux degrés de volonté politique : la volonté politique exprimée (engagements écrits ou oraux) et la volonté politique manifestée (actions concrètes). Si la volonté politique exprimée a favorisé la ratification de la MLC par ces États, son effectivité dépend de la volonté politique manifestée des États. Cette dernière est moins présente.

²⁷⁵ GNOAN (A.K.A), « La sécurité maritime dans les États de l’Afrique de l’Ouest et du Centre », thèse, université de Lille Nord de France, 2009, p 77.

282. Si les États individuellement manquent de volonté pour la mise en application des normes internationales, ils en manqueront, très logiquement, pour participer à un effort de coordination interétatique efficace. Les organisations sous régionales à elles seules ne sont pas en mesure d'allouer les ressources suffisantes au secteur maritime tant que leurs États membres ne fournissent pas l'impulsion et les moyens nécessaires à la mise en œuvre de ces actions dans le temps. Les ambitions affichées illustrent, au sein de ces organisations, les vœux d'un changement radical de paradigme. Il reste pour les États africains à manifester par des actions concrètes leur engagement à développer une coopération efficace, afin de mettre en application les normes internationales et de développer un secteur maritime compétitif et adapté aux réalités locales.
283. L'absence de flotte ne doit pas être la cause d'un manque de volonté politique, elle doit au contraire être source d'un engagement des États pour recomposer la flotte africaine. Aujourd'hui, l'insistance des gouvernements ouest africain à proclamer l'importance de leurs flottes pour leurs économies n'est pas reflétée par la mise en œuvre de politiques maritimes appropriées, qui permet de créer un environnement propice à une gestion commerciale efficace des transports maritimes.
284. Il faut également garder en considération que le déclin des flottes nationales ne signifie pas pour autant qu'on doive renoncer à s'intéresser aux problèmes de politiques maritimes, notamment celles liées au travail maritime. S'il est généralement admis que l'accès à un système de transport efficace est un facteur clé du développement économique, cela n'implique pas nécessairement la propriété ou le contrôle d'une flotte maritime. Par exemple, à la suite des consultations entre les parties de l'industrie maritime et le gouvernement, le Canada a pris la décision de ne pas créer une grande flotte nationale, parce que le pays, qui est pourtant un important exportateur, est bien desservi sur le plan maritime et possède des auxiliaires maritimes compétitifs²⁷⁶.
285. Quant à l'application de la MLC, il ne faut pas perdre de vue que la convention est, non seulement flexible par rapport à son champ d'application, car pouvant s'appliquer sur tous les navires de commerce indépendamment de leur jaugeage, mais aussi, elle

²⁷⁶ GUNNAR (K.), "*Task Force on Deep-Sea Shipping. Report to the Minister of transport*" Ottawa, Transport Canada, TP 6347E, Cité par GNOAN (A.K.A.), « La sécurité maritime dans les États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », thèse, université de Lille, Nord de France, 2009, p.77.

concerne les États ouest africains en tant qu'États du port ou/et États fournisseurs de main-d'œuvre. Donc, l'absence de flotte maritime ne remet aucunement en cause la nécessité de mettre en application la convention. D'autant plus que les organisations maritimes ouest africaines (OMAOC) et africaines (UA) désirent recomposer la flotte marchande, il reste aux États membre d'y mettre la volonté nécessaire. Cette volonté devra également être exprimée dans la détermination des domaines de compétence des organisations sous régionales (sphère d'implantation, compétences normatives, etc.), car les caractéristiques des institutions maritimes africaines, en général et ouest africain, en particulier, peuvent présenter en elles-mêmes des obstacles à une politique maritime intégrée.

Paragraphe 2 : Les caractéristiques des institutions maritimes ouest africaines : un frein pour une coopération maritime efficace

286. En Afrique en général et en Afrique de l'Ouest en particulier, il existe déjà un cadre concerté dans la recherche de solutions aux problèmes maritimes. L'obstacle majeur réside dans l'absence de détermination des compétences sur le plan normatif et sur l'unification des organisations dans leur composition (A). Il existe également d'autres pesanteurs politiques et culturelles qui gangrènent le bon fonctionnement des organisations maritimes et ipso facto de la coopération maritime (B).

A. La diversité des organisations régionales et sous régionales à « compétence maritime »

287. Si l'OMAOC²⁷⁷ est l'une des plus importantes organisations maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre, elle n'est, cependant, pas la seule à intervenir dans le domaine maritime. Il existe d'autres organisations spécialisées soit dans la pêche, soit dans la marine marchande. Nous pouvons citer entre autres : la Conférence Ministérielle sur la Coopération Halieutique entre les États Africains Riverains de l'Océan Atlantique (COMHAFAT)²⁷⁸ ; le Réseau sur les Politiques de pêche en

²⁷⁷ Il faut noter que l'OMAOC comporte des organes spécialisés tels que : l'Association des Compagnies et Agents Maritimes (ACAM), - l'Union des Conseils des Chargeurs Africains, (UCCA) - l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC).

²⁷⁸ Créée en 1989, la COMHAFAT est une organisation intergouvernementale qui regroupe 22 pays. La Convention Constitutive de la COMHAFAT (la Convention Régionale sur la Coopération

Afrique de l'Ouest (REPAO)²⁷⁹ ; la Commission Sous Régionale des Pêches (CSRP)²⁸⁰ ; le Comité des Pêches du Centre Ouest du Golfe de Guinée (CPCO)²⁸¹ ; l'Association des Administrations Maritimes Africaines ou « *Association of African Maritime Administrations* », en anglais (AMAA)²⁸², etc. Ces organisations

Haliéutique entre les États Africains Riverains de l'océan Atlantique) adoptée le 05 juillet 1991 à Dakar au Sénégal, fixe les domaines et les modalités de la Coopération Haliéutique Régionale entre les États-Membres. Pour ce faire, la Conférence encourage : La promotion d'une coopération en matière d'aménagement et de développement des pêches ; Le développement, la coordination et l'harmonisation des efforts et des capacités des États membres en vue de préserver, exploiter, mettre en valeur et commercialiser les ressources haliéutiques ; Le renforcement de la solidarité à l'égard des États Africains sans littoral et des États de la région géographiquement désavantagée. Les actions se traduisent notamment par : Le renforcement de la formation professionnelle et technique maritime ; Le développement de la recherche haliéutique et des sciences de la mer ; La promotion du commerce et la valorisation des produits de la pêche ; La mise en œuvre des lois réglementant la pêche responsable. <https://www.atlafco.org/fr/presentation.php>

²⁷⁹ Le REPAO, un réseau d'acteurs pour une durabilité économique, sociale et environnementale de la pêche en Afrique de l'Ouest. Le REPAO est un pôle qui a pour ambition de constituer un vaste réseau des acteurs de la pêche en Afrique de l'Ouest : pêcheurs artisans, pêcheurs industriels, transformateurs, mareyeurs, institutions gouvernementales, intergouvernementales et non gouvernementales, partenaires au développement, etc. qui adhèrent et partagent une vision commune et acceptent de tendre vers des jeux à sommes positives qui consistent à concilier la recherche de compétitivité sur le marché international, la satisfaction des besoins alimentaires des populations et la conservation durable des ressources. <http://repao.org/>

²⁸⁰ La Commission Sous Régionale des Pêches (CSRP) est une organisation intergouvernementale de coopération haliéutique instituée par la Convention du 29 mars 1985, amendée le 14 juillet 1993 à Praia (Cabo Verde). L'objectif de la CSRP est d'harmoniser les politiques nationales des États membres en matière de préservation, de conservation et d'exploitation des ressources haliéutiques, et de renforcer la coopération au profit du bien-être des populations (Article 2 de la Convention de 1985 de la CSRP), notamment à travers les domaines suivants :

L'assurance de l'harmonisation et de la cohérence des politiques nationales en matière de pêche en ce qui concerne la conservation et l'exploitation des ressources haliéutiques ; Le développement de la coopération sous régionale en matière de suivi, contrôle et surveillance des zones de pêche, incluant un appui institutionnel, juridique et opérationnel, pour éliminer la pêche illégale, non répertoriée et non réglementée (INN) ; Le développement de capacités humaines à entreprendre des recherches haliéutiques ; Le renforcement du système d'information scientifique et technique ; L'adoption de stratégies communes dans les instances internationales.

²⁸¹ Le Comité des Pêches du Centre Ouest du Golfe de Guinée (CPCO) a été créé en juillet 2006 lors d'une conférence ministérielle à Abidjan. Le Comité des Pêches du Centre Ouest du Golfe de Guinée vise en la conservation et l'utilisation optimale des ressources marines vivantes dans la région et en l'encouragement du développement soutenable des produits de pêche basés sur ces ressources. Les activités du Comité s'appliquent à toutes les eaux marines sous la juridiction nationale des Parties contractantes ainsi qu'à toutes les ressources biologiques marines, sans préjudice des responsabilités et pouvoirs de gestion des autres organisations de gestion de la pêche compétentes ou autres dispositifs en la matière. Le principal objectif du CPCO est « *d'assurer le développement durable des ressources haliéutiques dans le domaine de la Convention du CPCO* » <http://www.fcwc-fish.org/http://www.fcwc-fish.org/>

²⁸² L'Association des Administrations Maritimes Africaines est l'organe de coordination de l'Administration Maritime en Afrique qui a été établi en vertu de l'Article 5 de la Charte Africaine des Transports Maritimes (*African Maritime Transport Charter* « AMTC »). L'objectif de l'Association est de promouvoir le développement des règles maritimes et de l'environnement maritime de l'Afrique, en encourageant l'harmonisation pour une plus grande compétitivité sur une base mondiale, promouvoir le partage des meilleures pratiques parmi les Administrations Maritimes d'Afrique afin de permettre la croissance du secteur maritime africain et le renforcement de la collaboration continentale pour construire un consensus sur les questions d'intérêts communs dans le domaine du secteur maritime.

<http://africanmarads.com/index.html>

ont en commun la volonté d'œuvrer pour l'harmonisation des politiques maritimes dans des domaines spécifiques. Les textes ou conventions instituant leur création ne leur attribuent cependant pas une véritable compétence normative permettant d'élaborer des normes communes en matière maritime.

288. Il existe également quatre principales institutions d'intégration économique dans la zone. Ces différentes institutions interviennent également dans le domaine maritime en recherchant une harmonisation des politiques de leurs États membres et en promouvant des actions communes de dimension sous-régionale visant à améliorer la gouvernance du secteur. Ils ont tous des compétences normatives prévues dans leur Traité afin d'harmoniser les législations pour le bon fonctionnement du marché économique. C'est le cas de l'Union Économique Monétaire ouest africaine (UEMOA)²⁸³ et la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Central (CEMAC)²⁸⁴. Ces deux organisations ont une « fonction normative » en matière maritime. Cependant, si l'UEMOA s'est limitée à adopter des règlements relatifs au transport maritime, la CEMAC a, quant à elle, adopté dès 1994 un Code Communautaire de la Marine Marchande (CCMM). Ce Code a été, par la suite, révisé à deux reprises, en 2001 puis en 2012. L'un des enjeux de la révision de 2012 était d'assurer la mise à jour du code au regard de l'adoption de différents instruments internationaux, dont la MLC.

²⁸³ Créée le 10 janvier 1994 à Dakar, l'Union Économique et Monétaire ouest Africaine (UEMOA) a pour objectif essentiel, l'édification, en Afrique de l'Ouest, d'un espace économique harmonisé et intégré, au sein duquel est assurée une totale liberté de circulation des personnes, des capitaux, des biens, des services et des facteurs de production, ainsi que la jouissance effective du droit d'exercice et d'établissement pour les professions libérales, de résidence pour les citoyens sur l'ensemble du territoire communautaire. Les États membres de l'UEMOA sont : le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire la Guinée-Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo

²⁸⁴ La Communauté économique des États d'Afrique Centrale (CEMAC) regroupe le Cameroun, le Congo, le Gabon, la Guinée Équatoriale, la République Centrafricaine et le Tchad. Le Traité instituant la CEMAC a été signé le 16 mars 1994 à Ndjamena (Tchad) ; il est entré en vigueur en juin 1999. La CEMAC constitue un prolongement de l'Union monétaire (BEAC) et de l'Union douanière et Économique de l'Afrique Centrale (UDEAC) dont elle prend le relais et qu'elle renforce. Elle a pour missions et objectifs principaux : - l'établissement d'une union de plus en plus étroite entre les peuples des États membres pour raffermir leurs solidarités géographique et humaine ; - la promotion des marchés nationaux par l'élimination des entraves au commerce intercommunautaire, la coordination des programmes de développement, l'harmonisation des projets industriels ; - le développement de la solidarité des pays membres au profit des pays et régions défavorisés ; - la création d'un véritable marché commun africain.

289. Il y a également la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)²⁸⁵ qui a adopté en 2014 la Stratégie maritime intégrée (SMI)²⁸⁶. L'équivalent de la CEDEAO en Afrique Central, est la Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC)²⁸⁷.

290. À cette liste des organisations communautaires ayant des fonctions normatives, nous pouvons y ajouter l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA)²⁸⁸. Cette dernière n'a pas encore adopté de texte relatif au droit maritime en général, ni au droit du travail maritime, mais elle reste tout de même, une importante organisation au sein de laquelle des « textes maritimes » pourraient être envisagés notamment dans le cadre contractuel (droit du transport maritime et droit du travail maritime).

²⁸⁵ La CEDEAO) est un groupement régional de 15 membres dont le mandat consiste à promouvoir l'intégration économique. Les États membres de la CEDEAO sont le Bénin, le Burkina Faso, le Cap Vert, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée, la Guinée Bissau, le Libéria, le Mali, le Niger, le Nigéria, la Sierra Leone, le Sénégal et le Togo. La CEDEAO vise la création d'un vaste bloc commercial grâce à la coopération économique.

²⁸⁶ La Stratégie maritime intégrée (SMI) de la CEDEAO a été adoptée en mars 2014, par les chefs d'État et de Gouvernement de l'organisation. Cette stratégie, qui prévoit l'opérationnalisation des Zones maritimes E, F et G, est assortie d'un solide plan de mise en œuvre, axé sur la lutte contre la piraterie et d'autres formes de crimes maritimes transnationaux dans le Golfe de Guinée. L'architecture de sécurité maritime de la CEDEAO vise à faire face aux menaces et aux défis maritimes communs, à travers une bonne coordination avec les États membres et les autres parties prenantes.

²⁸⁷ La CEEAC comprend dix États membres : la République d'Angola, la République du Burundi, la République du Cameroun, la République Centrafricaine, la République du Congo, la République Démocratique du Congo, la République gabonaise, la République de Guinée équatoriale, la République démocratique de Sao Tome & Principe et la République du Tchad. Sous l'égide de leur structure régionale, la CEEAC, les pays d'Afrique centrale ont pris des mesures collectives pour lutter contre la piraterie, en mettant notamment sur pied en octobre 2009 une structure globale de sécurité maritime commune, le Centre régional de sécurisation maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC), basé à Pointe-Noire (Congo). La stratégie de sécurité maritime de la CEEAC repose sur les six piliers, à savoir : La gestion commune de l'information ; les mesures de surveillance locales par la détection et la mutualisation des moyens aéronavals ; l'harmonisation juridique et fonctionnelle des opérations maritimes des États ; l'autofinancement par une taxe communautaire ; les acquisitions et l'entretien des équipements dédiés à la Stratégie ; l'institutionnalisation d'une conférence maritime pour l'Afrique Centrale.

²⁸⁸ L'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA) regroupe les pays suivants : Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Comores, Congo, Congo R.D., Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée, Guinée Bissau, Guinée Equatoriale, Mali, Niger, République Centrafricaine, Sénégal, Tchad, Togo. Elle a pour objectif d'harmoniser le droit des Affaires en Afrique afin de garantir, au niveau de ses États membres, une sécurité juridique et judiciaire pour les investisseurs et les entreprises et ainsi propulser le développement économique et créer un vaste marché intégré afin de faire de l'Afrique un « pôle de développement ». L'OHADA a pour compétences : l'adoption de règles juridiques communes, modernes, simples et adaptées à l'environnement économique internationale et de ses États membres, et la formation adéquate des personnels juridiques et judiciaires ; la promotion d'une justice diligente, indépendante et soutenue par des procédures appropriées ; l'encouragement au recours à l'arbitrage et aux autres modes de règlement amiable des différends.

291. Pour une coordination à grande échelle, l'Union Africaine (UA)²⁸⁹ qui n'avait jamais connu auparavant de stratégie ou de politique maritime continentale intégrée, a apporté une nouveauté sur le continent en adoptant la stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (Stratégie AIM 2050)²⁹⁰. Elle marque le début d'une nouvelle page dans le rapport des États africains avec la mer.
292. Dans le domaine du transport maritime en général et du travail maritime, par essence internationalisé, cette coordination des États et des administrations maritimes et l'existence d'organisations maritimes régionales restent primordiales. Cependant, l'existence de plusieurs organisations qui, au regard de leur composition, se superposent, ne rend pas simple la coordination des États en vue d'assurer une application coordonnée des conventions internationales sur le travail maritime. Par exemple, le Cameroun, la République du Congo, la République de Centrafrique, le Gabon, la Guinée équatoriale et le Tchad sont à la fois membres de la CEMAC et de l'OMAOC. Quant aux États soumis à notre étude, le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Sénégal et le Togo sont à la fois membres de l'UEMOA et de l'OMAOC.
293. En effet, l'architecture institutionnelle de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest est complexe. Cette coexistence des organisations dans les espaces économiques de leurs différents États-membres peut être problématique. Elle peut retarder voire freiner le processus de la « communautarisation maritime » tant au niveau des sources du droit, qu'au niveau des systèmes institutionnels. Nous ne nions nullement l'existence d'une cohérence actuelle dans le fonctionnement des organisations. Il n'en demeure pas moins que cette cohérence est à parfaire pour une bonne coopération maritime, gage d'une application parfaite des conventions internationales. Il est alors nécessaire de se pencher sur l'articulation des

²⁸⁹ L'Union africaine (UA) est une organisation continentale à laquelle ont adhéré les 55 États membres qui composent les pays du continent africain. Elle a été officiellement fondée en 2002 pour prendre le relais de l'Organisation de l'Unité africaine (OUA, 1963-1999).

²⁹⁰ La Stratégie AIM 2050 adoptée en 2014 a été conçue comme un outil pour faire face aux défis maritimes de l'Afrique en matière de développement durable et de compétitivité. Elle vise à promouvoir la création de plus de richesses grâce aux océans, aux mers et aux voies de navigation intérieures de l'Afrique, ce en mettant en place une économie maritime prospère tout en tirant le meilleur profit du potentiel des activités maritimes de manière à préserver durablement l'environnement.

différentes organisations communautaires. Les États membres doivent revoir la nature, le partage des responsabilités et le rôle des institutions en charge du processus d'intégration. De telles réformes sont nécessaires pour clarifier et améliorer l'agencement et le mode de fonctionnement des institutions, afin de les rendre plus dédiées au développement du secteur maritime²⁹¹.

294. Force est de constater que la plupart des organisations précitées font focus sur l'aspect économique et sécuritaire du secteur maritime en négligeant les questions cruciales du travail maritime. Or, l'application effective des conventions de travail maritime aura non seulement des conséquences économiques en permettant de lutter contre la concurrence déloyale (dumping social), mais aussi des conséquences sécuritaires, dans la mesure où, il n'y a aucun doute que le facteur humain est aujourd'hui placé au cœur de la sécurité maritime. Il faudrait songer alors à donner une place beaucoup plus importante aux questions des conditions de travail et de vie à bord. Dans tous les cas, les organisations doivent toutes et sans exception privilégier la concertation et la collaboration au cours de l'élaboration et de l'application de leurs règles juridiques. Il faudrait également se défaire des autres pesanteurs qui bloquent le processus d'une coopération parfaite.

B. Les pesanteurs politiques et culturelles faisant obstacle aux initiatives d'une coopération maritime efficace

295. Il existe plusieurs autres obstacles politiques et culturels qui limitent les efforts d'une coopération, voire d'une intégration sous régionale ou régionale. Ces pesanteurs font obstacles à toutes les organisations à caractère sectoriel, y compris les organisations maritimes. Parmi les facteurs qui soumettent à rude épreuve les tentatives et efforts de coopération et de développement dans cette sous-région, on dénombre : les incidences et problèmes politiques, les disparités et les barrières linguistiques.

296. En effet, l'instabilité politique de certains régimes de la région et le climat d'insécurité qu'elle génère (coup d'État, rebellions, conflits ethniques, guerres, banditisme, terrorismes, etc.) ; le défaut de bonne gouvernance et les fissures sociales qui en

²⁹¹ V. SARR (A.Y.), *L'intégration juridique dans l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA) et dans l'organisation pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique (OHADA)*, PUAM, Marseille, 2008.

découlent rend presque impossible toute projection ou planification d'une parfaite intégration à long terme.

297. Il existe également de fortes disparités entre les pays en termes de taille, de revenu moyen par habitant, de structure du commerce extérieur. Certains pays sont enclavés, comme les pays sahéliens (Mali, Burkina Faso, Niger), tandis que d'autres sont côtiers. La présence d'un tel clivage au sein de la région s'il n'est pas suffisamment pris en compte dans l'élaboration des objectifs de coopération, voire d'intégration sectorielle, peut s'avérer problématique.

298. Il existe enfin des disparités linguistiques et culturelles avec une certaine homogénéité au sein de certaines organisations (l'UEMOA par exemple, qui est composée de pays francophones à l'exception de la Guinée-Bissau), et une grande hétérogénéité au sein d'autres organisations (OMAO et la CEDEAO par exemple qui regroupent des pays anglophones, francophones et lusophones). Cette coupure linguistique est souvent identifiée comme un obstacle. Par exemple, au sein de l'OMAO, les lusophones se seraient sentis marginalisés par les anglophones et les francophones notamment dans la création d'instituts de formation maritime, car il existait un institut en Accra au Ghana pour les anglophones et un à Abidjan en Côte d'Ivoire pour les francophones. Les lusophones, désireux d'avoir un institut de formation maritime, l'ont réclamé et l'ont finalement obtenu²⁹². En dehors des langues « importées », l'Afrique est souvent considérée comme une mosaïque de cultures (langues locales et traditions parfois hétérogènes). Cette hétérogénéité culturelle est un défi majeur pour toute entreprise d'intégration. Vu sous un autre angle, cette pluralité linguistique n'est pas un handicap. Elle est plutôt un immense atout pour une intégration régionale réussie à l'image d'autres organisations régionales du monde.

299. Les progrès dans l'intégration sous ses différents aspects (générale ou sectorielle) ont été entravés par le manque de flotte, le manque de ressources à la fois financières et humaines, le respect insuffisant des obligations découlant des traités communautaires et conventions internationales, le manque de volonté politique, l'instabilité politique, *etc.* Tout ceci a rendu les résultats de la coopération, voire de l'intégration régionale maritime, très mitigés.

²⁹² SASSA (F.), *La coopération maritime en Afrique noire*, Thèse droit, université de Nantes, 1990.

300. Cependant, des progrès remarquables ont été enregistrés dans le commerce, le transport, les communications, le partage des connaissances, la libre circulation des personnes et biens, ainsi que dans la sécurité maritime et le travail maritime. En effet, en dépit des obstacles, la coopération maritime en Afrique de l'Ouest présente quelques lueurs d'espoir, à condition que les États poursuivent les efforts engagés dans la recherche des objectifs communautaires.

Section 2 : Perspective d'une coordination juridique et institutionnelle efficace

301. Il est impératif, pour les États de l'Afrique de l'Ouest, de faire des progrès significatifs dans la compétitivité du secteur maritime et par ricochet sur le droit du travail maritime pour un travail sûr et décent des gens de mer. Afin d'y parvenir, il est nécessaire de faire face aux divers paramètres qui nuisent à la parfaite coordination des États et des administrations maritimes et par conséquent au développement économique et social du secteur. À cet égard, l'amélioration des capacités d'accès et d'exploitation du domaine maritime offre des opportunités économiques substantielles. Les États de l'Afrique de l'Ouest devront faire en sorte que leur industrie maritime de transport (construction de navires, équipements, ports) soit plus compétitive au niveau régional et sur les marchés mondiaux. Mais, toute politique commune suppose une réglementation harmonisée, voire uniformisée, pour tout État de cette communauté. Les organisations communautaires projettent déjà la réalisation de ces défis à savoir la reconstruction de la flotte (Paragraphe 1) et l'harmonisation des législations maritimes (Paragraphe 2). Ces palliatifs dans lesquels les États de la sous-région devront œuvrer le plus efficacement possible, pour la réalisation des objectifs communs, ne sont nullement des palliatifs propres au droit du travail maritime. L'application conforme des conventions internationales du travail maritime doit être intégrée dans un processus global de coopération, voire d'intégration maritime, efficace.

Paragraphe 1 : La reconstruction de la flotte marchande

302. La reconstruction des flottes marchandes nationales en Afrique de l'Ouest consiste à doter les États concernés d'une flotte marchande importante permettant la naissance

de grands armateurs capables de participer activement au transport international. Il ne doit toutefois pas être question de créer des registres de libre immatriculation dans le but d'attirer des armateurs étrangers sans lien avec le pavillon. En quoi être un État du pavillon est-il important, quand le lien substantiel des navires avec l'État du pavillon est aussi distendu ? Cette reconstruction pour un pavillon qui sera économiquement détenu par des armateurs locaux doit passer par un appui et une implication considérable des organisations maritimes communautaires et des États (A). Toutefois, comme le projette certaines organisations, la création voire le développement d'un « cabotage communautaire » pourrait être une solution pour la reconstruction de la flotte (B).

A. Nécessité d'un appui communautaire pour redynamiser les flottes nationales

303. Le déclin de la flotte maritime ouest africaine est paradoxalement intervenu, alors que la tendance du commerce mondial est favorable au transport maritime. Les transports maritimes sont largement libéralisés, notamment dans leurs parties proprement internationales. Les compagnies maritimes ouest africaines (présentes ou futures) doivent alors faire face à une rude concurrence des grands armateurs. Les porteurs de projet de création de compagnie doivent également faire face aux coûts élevés de la création et de la gestion d'une flotte maritime : les coûts liés à l'investissement (le prix du navire neuf ou d'occasion) ; les coûts liés au voyage (les frais de soute, les frais de port et les droits de passage des canaux) ; les coûts liés à l'exploitation (les postes réparations et maintenance, approvisionnements et lubrifiants, assurances, gestion ou administration et équipages)²⁹³. Compte tenu de ces coûts élevés et des faibles capacités d'apports en fonds propres des acteurs privés, la question de la mise en place d'une politique de soutien au secteur et d'un appui à la création de flotte des États de l'Afrique de l'Ouest se pose.

304. Les politiques d'accompagnement doivent, avant tout, être élaborées au plan régional conformément aux règles de l'UEMOA sur les pratiques commerciales anticoncurrentielles²⁹⁴. Il s'agit, en effet, d'accompagner la transition ou le

²⁹³ Certains coûts sont communs à tous les armateurs. D'autres sont variables, D'une manière générale, les nationalités de la compagnie et du pavillon jouent un rôle dans la détermination des coûts.

²⁹⁴ Règlement n° 02/2002/CM/UEMOA du 23 mai 2002 sur les pratiques commerciales anticoncurrentielles.

développement des acteurs économiques maritimes, de donner une impulsion aux activités maritimes, (pêche, transports maritimes, tourisme, construction navale, *etc.*) vers des modèles durables et résilients en fédérant les énergies. Ces appuis peuvent, par exemple, consister à la mise en place de fonds communs (UEMOA ou OMAOC) pour répondre à une demande de placement des entreprises qui ne possèdent pas nécessairement l'ingénierie financière et la capacité d'investissement pour intervenir directement et seules dans le secteur maritime. Les organisations régionales doivent également piloter les questions budgétaires en définissant une stratégie fiscale et des financements harmonieux.

305. Les organisations régionales doivent accompagner les actions publiques de chaque État afin d'appuyer les initiatives des entreprises. Ils doivent, par exemple, inciter les États à soutenir le secteur économique du transport maritime par des exonérations fiscales, des exonérations de charges patronales, des aides à l'investissement ou prime d'équipement. Les aides publiques auront pour objet d'influer sur les déterminants de la compétitivité, de remédier au manque de fonds propres des acteurs et d'alléger les charges en capital des investissements. Ces efforts de coopérations doivent être consentis pour permettre aux États de l'Afrique d'occuper une place dans la politique et les relations commerciales mondiales en tant que principaux fournisseurs de matières premières au monde. La réussite du développement de la flotte nationale en Afrique de l'Ouest dépend largement de l'aptitude du secteur public et du secteur privé à investir dans la flotte.

306. Le transport maritime mondial est l'une des industries les plus exigeantes sur le plan technique et financier, on pourrait avoir l'impression que les défis posés par l'industrie du transport maritime moderne s'avèrent trop grands à surmonter pour les pays africains en voie de développement. Cependant, l'unification des efforts économiques et financiers pourrait être une issue favorable à un transport maritime durable et compétitif. Il faut toutefois avoir à l'esprit que le développement d'une industrie maritime dotée de marins qualifiés, de flottes efficaces et d'une infrastructure portuaire moderne nécessitera temps, développement et financement. Cette coopération peut également passer par la création d'un cabotage communautaire.

B. Une possible création d'un cabotage communautaire

307. Le cabotage est défini comme la navigation entre deux points à l'intérieur des frontières d'un seul et même pays ou au sein d'une région économiquement unifiée²⁹⁵ (UEMOA, par exemple). Dans ce cadre régional, le cabotage consistera à mettre en place un ensemble de règles restrictives visant à protéger le commerce maritime des États, en excluant des protagonistes étrangers des services de transport maritime interétatique. Cela signifie que les navires battant pavillon étranger, qui dominent à l'heure actuelle le marché commercial intra-africain pourraient se voir interdire, par une norme communautaire, de participer au commerce maritime interrégional. La création d'un cabotage communautaire, dans une échelle plus large (cabotage maritime continental), est déjà envisagée par l'Union africaine (UA) dans le cadre de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans - horizon 2050 (Stratégie AIMS 2050).

308. Les restrictions en matière de cabotage proviennent de politiques commerciales protectionnistes, visant à restreindre la majorité du volume national de trafic maritime au marché de transport national ou communautaire. Par conséquent, le principal objectif consiste à promouvoir des flottes nationales des États membres dans un cadre national ou communautaire et à favoriser ainsi les chargeurs nationaux ou communautaires.

309. Le projet de cabotage en Afrique, quelle que soit sa dimension (sous régionale ou continentale) peut être ralenti par : les faibles volumes de commerce intra-africain de marchandises diverses ou de trafic de vrac ; l'infrastructure portuaire inadaptée et le nombre insuffisant de marins et de capitaines qualifiés ; l'environnement économique et politique peu attrayant pour les investisseurs²⁹⁶. Ainsi, la mise en place du cabotage doit impérativement passer par : la création de compagnies maritimes nationales et régionales de cabotage, le développement d'infrastructures portuaires et la création de chantiers navals ou d'industries connexes. Ces préalables pourront permettre de promouvoir les échanges intra régionaux et de faciliter l'intégration économique et socioéconomique. Ceci aura inéluctablement des conséquences en matière de travail

²⁹⁵ RUPPEL (O.C) et BIAM (D.J), « Reprendre le contrôle des mers : Perspectives pour l'économie bleue de l'Afrique », *Institut d'études de sécurité ISS*, février 2016.

²⁹⁶ RUPPEL (O.C) et BIAM (D.J), « Reprendre le contrôle des mers : Perspectives pour l'économie bleue de l'Afrique », *idem*.

maritime dans la mesure où le développement d'un régime de cabotage continental serait synonyme de création d'emplois. Ainsi, les États seront plus intéressés par le droit qui régit le secteur et mettront plus de volonté à mettre en application les normes internationales applicables.

310. Mais, la reconstruction d'une flotte réservée exclusivement aux investisseurs nationaux, voire communautaire n'est pas exempte de critique, dans la mesure où cela relèverait d'une politique protectionniste qui semble être dépassée. Cependant, face au privilège de nationalité appliqué dans le secteur maritime par plusieurs États du monde, le cabotage, ou plus généralement le développement d'une industrie maritime efficace, peut jouer un rôle important dans la création d'emplois maritimes en Afrique de l'Ouest.

311. Cependant, en Afrique de l'Ouest, le cabotage au niveau communautaire semble prématuré compte tenu des conditions préalables requises. La clé pour surmonter les obstacles au développement d'une flotte marchande africaine réside dans l'union des États, afin de propulser la participation du secteur privé comme moyen de financement des navires. Mais, pour développer l'industrie maritime en promouvant le rôle du secteur privé et l'intégration régionale, il faut, avant tout, une législation harmonisée plus appropriée au contexte ouest africain.

Paragraphe 2 : Une possible communautarisation des normes sociales maritimes en Afrique de l'Ouest

312. La mise en œuvre d'une véritable coopération dans le domaine maritime ne peut se faire sans une communautarisation des normes. Il s'agira de transférer l'adoption des normes maritimes, jusqu'alors gérée par les États, à la compétence des institutions communautaires. Le droit maritime, en général, et le droit du travail maritime en particulier, seront ainsi soumis aux règles du droit communautaire, les politiques et les décisions seront alors prises au niveau communautaire. Ainsi, le droit communautaire pourrait garantir une application effective et harmonisée de la réglementation internationale du travail maritime. L'organisation en question pourra adopter des prescriptions communautaires concernant la mise en application convergente, par les États membres, des conventions édictées par l'OIT ou par l'OMI, celles-ci devant être

univoques et contraignantes afin que les États membres, en leur qualité d'État du pavillon, d'État du port ou d'État fournisseur de main-d'œuvre, soient tenus de les faire respecter. On parlera alors de communautarisation des normes internationales. La communautarisation peut, cependant, prendre plusieurs formes (A). En Afrique de l'Ouest, peut se poser la question de savoir, de quelle organisation communautaire pourrait émaner cette communautarisation des normes maritimes (B) ?

A. *Quelle forme pour la communautarisation des normes ?*

313. Alors que le droit du travail maritime est aujourd'hui principalement élaboré au sein d'instances internationales spécialisées telles l'OIT et l'OMI, les organisations communautaires ouest africaines doivent, à l'instar de l'Union européenne, s'employer à en assurer la pleine effectivité à l'échelle régionale ou sous-régionale en le transposant dans leur ordre juridique et en le dotant, le cas échéant, d'une force contraignante supplémentaire à l'endroit des particuliers et des administrations maritimes des États membres.

314. Cette communautarisation, voire l'intégration juridique, peut s'exprimer par trois moyens différents : l'harmonisation, l'unification ou l'uniformisation.

315. L'harmonisation désigne un simple rapprochement entre deux ou plusieurs systèmes juridiques, afin d'en réduire ou d'en supprimer certaines contradictions. Ainsi, l'harmonisation est un moyen qui sert à établir les grandes lignes d'un cadre juridique en laissant aux différentes parties prenantes à l'intégration le soin de compléter l'ossature commune par des dispositions qui correspondent mieux à leurs valeurs, à leurs préférences ou à leur niveau de développement. L'harmonisation laisse des marges d'appréciation aux destinataires de la norme. Elle vise à atteindre des résultats compatibles entre eux et avec les objectifs communautaires recherchés²⁹⁷.

316. En ce qui concerne l'unification et l'uniformisation, le vocabulaire juridique de l'association Henri Capitant ne fait pas de distinction entre ces deux concepts : « L'uniformisation ou l'unification (deux concepts synonymes) du droit est à priori, une forme plus brutale, mais aussi plus radicale d'intégration juridique. Elle consiste à instaurer, dans une matière juridique donnée, une réglementation unique, identique en

²⁹⁷ KAMDEM (I.F.), « Harmonisation, unification et uniformisation. Plaidoyer pour un discours affiné sur les moyens d'intégration juridique », *Revue de droit uniforme*, 2008.

tous points pour tous les États membres, dans laquelle il n'y a pas de place, en principe, pour des différences ».²⁹⁸

317. Cependant, Innocent Fetze KAMDEM apporte une précision et différencie les deux concepts, selon lui, « l'unification consiste à instaurer, dans une matière juridique donnée, une réglementation détaillée et identique en tous les points pour tous les États membres tout en leur laissant le choix de la modalité de mise en œuvre des normes communes. Tandis que l'uniformisation consiste à donner la même forme à un ensemble d'éléments dont toutes les parties se ressemblent entre elles. Elle postule que, pour une matière précise, soit minutieusement élaboré un cadre normatif contenu dans un instrument unique auquel les parties prenantes adhèrent sans pouvoir n'y déroger ni sur le fond, ni sur la forme. Concrètement, l'uniformisation suppose par exemple que les États impliqués dans une intégration se dotent d'un corps de normes uniformes et détaillées, contenu dans un instrument unique. D'ailleurs, c'est ce support commun à tous les intervenants à une intégration juridique qui fait la particularité de l'uniformisation et la distingue de l'unification »²⁹⁹.

318. Si l'on se réfère aux définitions, il est évident que les États de l'Afrique de l'Ouest connaissent déjà tous ces mécanismes d'intégration, voire de communautarisation, des normes. Ils ont déjà des modèles d'harmonisation et d'unification telles que certaines règles édictées par l'UEMOA et des modèles d'uniformisations, tels que les actes uniformes édictés par l'OHADA. Pour le travail maritime, il conviendra de communautariser les normes internationales existantes. Cela obligera les États à ratifier et à mettre en œuvre les dispositions pertinentes relatives au travail maritime. La forme de la communautarisation dépendra forcément de l'organisation communautaire qui se chargera de mettre en œuvre cette communautarisation des normes.

B. *Quelle organisation pour la communautarisation ?*

319. Si les organisations régionales africaines ont chacune des compétences différentes, il n'en demeure pas moins qu'elles se chevauchent sur le plan normatif. De quelle organisation doit émaner les normes communautaires maritimes ? Quelle sera la portée

²⁹⁸ *Vocabulaire juridique*, dir. CORNU (G.), Assoc. H. Capitant, Paris : PUF, 2005, V° Unification.

²⁹⁹ KAMDEM (I.F.), « Harmonisation, unification et uniformisation. Plaidoyer pour un discours affiné sur les moyens d'intégration juridique », *idem*, p 69.

des règles adoptées par telle ou telle organisation ? Le Code Communautaire de la Marine Marchande (CCMM) de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Central (CEMAC) peut-il être une source d'inspiration, à moins qu'il soit étendu aux autres États de l'Afrique de l'Ouest ? Une législation communautaire Ouest-Centre peut-elle émaner de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) dans la mesure où elle regroupe la plupart des États qui composent cette partie du continent ? Le recours à l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA), qui concerne la plupart des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, peut-il être envisagé à travers l'adoption d'un acte uniforme ? L'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ne serait-elle pas l'organisation idéale pour cette communautarisation ?

320. De prime abord, l'OMAOC semble être l'organisation la plus à même d'élaborer des normes maritimes communautaires, car étant la seule organisation sectorielle à compétence spécifique maritime. Cependant, deux problèmes se posent quant à l'éventuelle compétence normative de l'OMAOC. D'abord, l'organisation regroupe en son sein à la fois des États membres de la CEMAC et de l'UEMOA, or les membres de la CEMAC ont déjà un droit communautaire maritime, à savoir le CCMM de la CEMAC. Ensuite, jusqu'alors l'OMAOC n'a encore jamais adopté une réglementation générale ou maritime à vocation communautaire. Elle ne dispose pas de compétence normative maritime lui permettant d'adopter directement des normes. N'est-il pas plus judicieux que l'OMAOC dispose d'une compétence normative afin qu'elle puisse au niveau régional assurer tout le travail d'harmonisation et de communautarisation des normes, dans la mesure où que c'est une organisation sectorielle dont le personnel est familiarisé aux sujets maritimes ?

321. Si la norme communautaire en elle-même ne peut directement émaner de l'OMAOC, le projet de construction de ce droit communautaire pourrait bien naître de l'organisation, mais en coopération avec les autres organisations africaines. L'OMAOC reste une organisation de coopération sectorielle très importante, qui d'un point de vue normatif pourrait apporter son expertise afin d'assister les autres organisations telle que l'OHADA ou l'UEMOA à adopter cette réglementation communautaire harmonisée.

322. L'efficacité du système d'uniformisation du droit des affaires par l'OHADA n'est plus à démontrer. Le droit produit, ainsi que ses modalités d'entrée en vigueur dans l'ordonnancement juridique des États parties, garantissent une application, immédiate, uniforme et effective des normes³⁰⁰. Le droit de l'OHADA découle principalement des Actes uniformes pris par le Conseil des Ministres dans différentes matières. Dix matières font l'objet d'une législation commune aux 17 États-membres³⁰¹. À ce jour, aucun des Actes Uniformes adoptés par l'OHADA ne porte sur le droit maritime, malgré le nombre important d'universitaires africains qui ne cessent d'inciter le législateur OHADA à réfléchir sur l'adoption d'un acte uniforme relatif au droit maritime³⁰².

323. À l'instar de l'OMAO, l'OHADA a également en commun avec la CEMAC, des membres qui disposent d'un code communautaire de la marine marchande unique. Si l'OHADA doit envisager d'adopter un Acte uniforme relatif au droit maritime, il doit dans ce cas demander l'abrogation du CCMM ou plutôt l'étendre (avec adaptation) à tous les pays membres de l'OHADA, d'autant qu'il permettrait de réguler et d'accroître les échanges entre les pays membres. La question qui mérite d'être posée est de savoir si le droit maritime entre dans le domaine de compétence matérielle de l'OHADA ? Autrement dit, le droit maritime fait-il partie du droit des affaires ?

324. Le droit maritime est défini comme « l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine »³⁰³. Le droit maritime

³⁰⁰ Les actes uniformes sont directement applicables et obligatoires dans les États parties au traité relatif au droit des affaires en Afrique signé à Port-Louis le 17 octobre 1993 et révisé au Québec le 17 octobre 2008. L'article 9 du traité relatif au droit des affaires en Afrique disposait : « Les actes uniformes entrent en vigueur quatre-vingt-dix jours après leur adoption sauf modalités particulières d'entrée en vigueur prévues par l'acte uniforme lui-même. Ils sont opposables trente jours francs après leur publication au journal officiel de l'OHADA. Ils sont également publiés au journal officiel des États parties ou par tout autre moyen approprié ».

³⁰¹ Acte uniforme relatif au droit de l'arbitrage ; Acte uniforme relatif à la médiation ; Acte uniforme relatif au droit comptable et à l'information financière ; Acte uniforme portant organisation des procédures collectives d'apurement du passif ; Acte uniforme révisé relatif au droit des sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique ; Acte uniforme révisé portant organisation des sûretés ; Acte uniforme relatif au droit des sociétés coopératives ; Acte uniforme révisé portant sur le droit commercial général ; Acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route ; Acte uniforme portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution.

³⁰² V. AHAMADA (H), *Le droit maritime comorien - Etude de droit comparé : droit français / droit comorien*, thèse, l'Université Paris-I (Panthéon-Sorbonne), 2016. V. également GNOHON (C.), *La nécessité d'uniformiser le droit maritime dans l'espace OHADA*, Thèse, AMURE, UBO, Brest, 2020.

³⁰³ BONASSIE (P.) et SCAPEL (C.), *Traité de droit maritime*, éd LGDJ, Paris, 2016.

englobe la navigation maritime et toutes les activités liées à la mer. Avec le droit de la mer qui lui est juxtaposé, le droit maritime comporte différentes disciplines juridiques : certaines relèvent du droit public (droit de la police de navigation, portuaire et du littoral, droit de la pêche et de l'exploitation des océans) et d'autres relèvent du domaine du droit privé (le droit du transport maritime, le droit des assurances maritimes, le droit des événements de mer, le droit de la construction des navires, de leur navigation et de leur vente ou affrètement, le droit du travail maritime).

325. Au regard de tous ces éléments, il apparaît clairement que le droit OHADA ne peut pas régir le droit maritime dans son ensemble. L'organisation pourrait ainsi se pencher sur l'aspect économique, voire commercial, du droit maritime, à savoir le droit du transport maritime et tous ses dérivés (les contrats de transport, les affrètements, les responsabilités, les assurances, les événements de mer, les auxiliaires du transport, l'activité des gens de mer, *etc.*). Ayant déjà un acte uniforme sur le droit relatif aux contrats de transport de marchandises par route, l'OHADA pourrait également envisager l'adoption d'un acte uniforme sur le droit relatif au contrat de transport maritime. Même si le transport maritime interrégional n'est pas aussi développé en Afrique, un tel Acte uniforme pourrait, à l'instar des autres, être gage d'une sécurité juridique afin d'attirer les investisseurs.

326. Mais, existe-t-il réellement un aspect purement commercial du droit maritime ? Cette interrogation tire sa pertinence du fait qu'il existe de nombreuses questions qui échappent à la classification entre droit privé et droit public maritime. Le droit maritime est original : il contient un ensemble de règles conservé par la tradition ou créé pour des besoins pratiques. Il ne se limite pas à adapter les règles générales du contrat à l'objet particulier du contrat maritime. Dans le droit des contrats de transports maritimes, on y retrouvera des questions, outre que commerciales ou économiques. Tel est le cas des règles concernant la sécurité de la navigation, la sûreté maritime, la protection de l'environnement marin, les ports de refuge, les jaugeages des navires ou encore dans une moindre mesure le droit pénal maritime. Il est impossible de dissocier le droit des contrats de transports maritimes aux règles de sécurité et de sûreté maritime qui constituent l'essence même du droit maritime.

327. L'OHADA, si elle doit envisager un Acte uniforme relatif au droit du transport maritime, doit plus ou moins sortir de son domaine d'activité, ou au moins l'élargir,

en prévoyant des règles qui dépasseront l'aspect purement économique. Cette originalité du droit maritime pourrait être une source de contraintes pour une uniformisation de ce droit par l'OHADA.

328. Quid du droit du travail maritime ? Nous avons abordé la possibilité d'uniformisation dans le cadre général du droit maritime, car comme dans presque toutes les législations communautaires ou nationales, le droit du travail maritime reste une portion du droit maritime. Les règles particulières du travail maritime sont incluses dans les textes généraux régissant l'ensemble du droit maritime (Code de la marine marchande, Code maritime ou Code des transports, selon le pays). Les marins relèvent d'une profession réglementée autrefois par les États, aujourd'hui au niveau international (STCW, MLC pour la marine marchande). Le droit du travail maritime est alors un droit professionnel, celui de la profession de marin. En effet, le droit maritime réglemente toute la profession de marin, y compris la profession de pilote maritime, les activités de lamanage et de remorquage, souvent même la manutention portuaire, à savoir l'activité des dockers. Donc, si l'OHADA était amenée à adopter un Acte uniforme sur le droit du transport maritime, ce texte comportera des règles régissant le droit du travail maritime et pourrait par conséquent garantir une application effective et uniforme des conventions internationales sur le travail maritime. Il faudrait, cependant, quelques adaptations avec le droit du travail général sachant que dans la plupart des États concernés, certaines règles du droit du travail général s'appliquent aux marins. Il serait souhaitable dans ce cas qu'il y ait au préalable une uniformisation du droit du travail général dans l'espace OHADA. Il ne faut cependant pas perdre de vue que la prise en compte du droit du travail par le droit des affaires reste une entreprise difficile. L'échec de l'OHADA sur le projet d'Acte uniforme portant droit du travail en est une parfaite illustration³⁰⁴. Au demeurant, cet échec de l'unification du droit du travail dans l'espace OHADA peut être une source de « pessimisme » en ce qui concerne l'unification par l'OHADA du droit du travail maritime.

329. Aujourd'hui, l'UEMOA peut adopter un texte communautaire prenant en compte tous les aspects du droit maritime (sécuritaire et économique). Aussi, si le texte émane de l'UEMOA, la question d'abroger ou d'élargir le Code Communautaire de la Marine

³⁰⁴ V. CORREA (J.L.), « L'éclairage sur un acte uniforme toujours attendu : L'acte uniforme relatif au droit du travail », *Nouvelles annales africaines*, 2013, p. 44.

Marchande (CCMM) de la CEMAC ne se posera pas, dans la mesure où les membres des deux organisations ne sont pas les mêmes contrairement aux autres organisations. Un code communautaire qui émane de l'UEMOA concernera alors tous les États soumis à notre étude et permettra une application uniforme par ces États des conventions internationales sur le travail maritime. L'UEMOA pourrait s'inspirer du CCMM de la CEMAC. Toutefois, le « futur Code de l'UEMOA » doit contenir des dispositions beaucoup plus détaillées permettant une application conforme des conventions internationales. Le CCMM de la CEMAC, dans sa partie « gens de mer » contient pour certains aspects des dispositions, voire des principes généraux et laisse aux États membres le soin d'adopter par voie réglementaire les règles d'application. Mais certains États membres de la CEMAC n'adoptent toujours pas ces règles et par conséquent ne transposent pas un nombre important d'exigences des conventions internationales : c'est le cas, pour la MLC, du Congo³⁰⁵ et du Gabon³⁰⁶. L'UEMOA pour établir ses normes à l'image du CCMM de la CEMAC, doit prendre en considération les atouts et les failles de ce Code.

330. L'autre option, plus simple, qui s'offre à l'UEMOA pour éviter les lourdeurs de l'adoption d'un texte communautaire, c'est, à l'image de l'UE, de communautariser les conventions pertinentes par des règlements³⁰⁷, pour les aspects essentiels, notamment pour qu'elles soient directement applicables. Ce qui signifie que chaque particulier peut s'en prévaloir directement, sans qu'il faille de réception, de transformation ou même de mesure d'exécution interne. Pour les aspects moins essentiels des conventions, elle pourra les communautariser par des directives³⁰⁸.

³⁰⁵ V. OIT, *Demande directe de la commission d'experts de l'application des conventions et des recommandations (CEACR) adressée au Congo* dans le cadre de l'application de la Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), adoptée en 2020, publiée à la 109^{ème} session CIT (2021). https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:4062845

³⁰⁶ V. OIT, *Demande directe (CEACR) sur l'application de la Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) Adressée au Gabon*, adoptée 2020, publiée 109^{ème} session CIT (2021) https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:4062934

³⁰⁷ Le règlement est un acte de portée générale et obligatoire dans tous ces éléments. Il vise des catégories de personnes définies de manière générale et abstraite. Il est en outre directement applicable, ce qui signifie que chaque particulier peut s'en prévaloir directement, sans qu'il faille de réception, de transformation ou même de mesure d'exécution interne

³⁰⁸ La directive est un acte de portée obligatoire et abstraite qui lie tous les États, quant au but à atteindre mais qui allie à cette rigueur une certaine souplesse leur permettant de choisir, en fonction des impératifs de leur ordre juridique national, le moyen le plus adapté pour y parvenir. En principe, les directives ne sont pas directement applicables.

331. La coopération maritime entre les États et les administrations maritimes est, sans nul doute, la meilleure façon d'assurer une application conforme et unifiée des normes de travail maritime et par conséquent garantir un travail décent et sûr aux gens de mer. En Afrique de l'Ouest, cette coopération primordiale, pour permettre une application effective et harmonisée des normes internationales, doit notamment passer par la redynamisation de la flotte et par une communautarisation des normes. Cette communautarisation des normes est d'autant plus importante dans le sens où elle permet, au bénéfice des marins, « d'imposer » les règles internationales, aux États ouest africains qui n'ont pas ratifié les conventions internationales (MLC et C188) à l'exemple de la Côte d'Ivoire.

332. Ces efforts, lorsqu'ils sont faits, doivent être accompagnés d'une politique d'harmonisation des pratiques et procédures de contrôle. Cette coopération en matière de contrôle en vue de s'assurer de l'application et du respect des réglementations internationales existe déjà en Afrique de l'Ouest et du Centre. Il s'agit de l'accord régional de contrôle par l'État du port, dit le Mémorandum d'Abuja. Toutefois, cet accord doit être revalorisé pour assurer un contrôle de l'État du port moderne et harmonisé, notamment dans sa dimension sociale³⁰⁹.

³⁰⁹ La dimension sociale du PSC consiste notamment aux contrôles du respect des normes du travail et de la sécurité sociale.

Chapitre 2 : Un besoin de revalorisation du MOU d'Abuja pour un contrôle de l'État du port harmonisé et modernisé

333. Face à la libre immatriculation des navires, a fortiori des États de pavillon peu regardant sur les normes du travail maritime et par suite des nombres incessants d'événement de mer dus à un manque de contrôle de l'État du pavillon, il a bien fallu admettre que les États du pavillon ne pouvaient pas à eux seuls assurer de manière convaincante l'ensemble des contrôles des navires. Les conventions internationales (SOLAS, MARPOL, LOAD LINES, COLREG, STCW, MLC, C188, *etc.*) ont ainsi donné la possibilité à l'État côtier de contrôler les navires étrangers en escale dans ses ports. Le contrôle par l'État du port ou « port state control » (PSC), en anglais, consiste alors en l'inspection des navires étrangers dans les ports nationaux pour vérifier que l'état du navire et de son armement est conforme aux prescriptions des règles internationales et que le navire est doté d'effectifs et est exploité conformément à ces règles. Le contrôle de l'État du port est national et interétatique : il peut être considéré comme une coopération au titre de laquelle l'État du port soutient les efforts d'un État du pavillon en inspectant ses navires pour assurer la continuité de leur conformité entre deux inspections effectuées par l'État du pavillon³¹⁰. Ce contrôle des navires par l'État du port, dans sa dimension sociale, contribue à l'amélioration des conditions de vie et de travail des gens de mer. Il permet aussi d'écarter des ports les navires des armateurs n'appliquant pas les normes minimales et de lutter contre le dumping social.

334. Pour mieux éviter des distorsions dans l'application des normes minima du PSC et pour mieux redynamiser ce contrôle, il était nécessaire de mettre en place des relais régionaux afin de donner plus d'effectivité à ces contrôles. En effet, dans plusieurs pays, les contrôles de l'État du port s'insèrent dans un accord régional, dit *Mémorandum of Understanding*, (MOU). Le MOU est alors un document décrivant un accord ou une convention bilatérale ou multilatérale entre ses parties. Elle déclare une convergence d'intentions entre les différentes parties, indiquant une ligne d'action

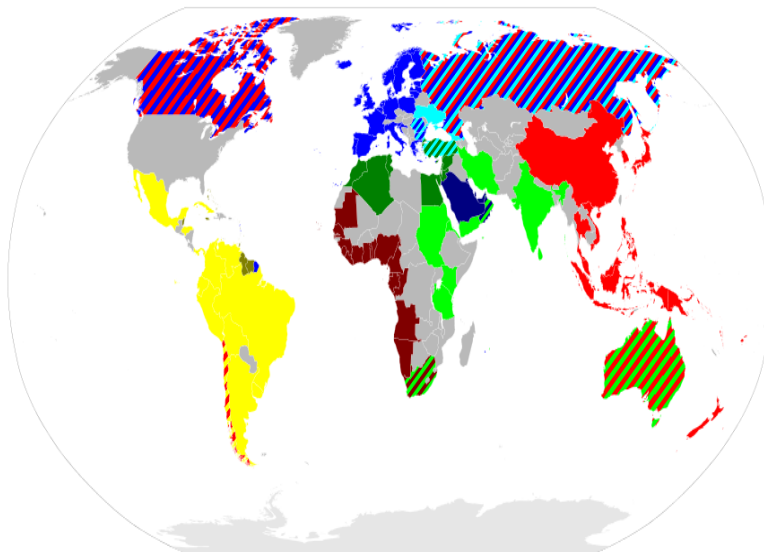
³¹⁰ OMI, *L'OMI et les autorités en charge des inspections par l'État du port établissent une approche pragmatique pour soutenir la chaîne d'approvisionnement mondiale*, 10 avril 2020. [En ligne] https://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/pages/11-PSC_meeting.aspx#:~:text=Le%20contr%C3%B4le%20par%20l'%C3%89tat,exploit%C3%A9%20conf orm%C3%A9ment%20%C3%A0%20ces%20r%C3%A8gles. (consulté le 03/07/2023).

commune³¹¹. L'OIT et l'OMI n'ont pas d'attributions pour assurer la police en mer, les États côtiers s'accordent ainsi pour mettre en place, les contrôles des navires par l'État du port, à travers une coordination des moyens et surtout des résultats de contrôle (base de données communes).

335. Depuis la signature du premier Accord régional de contrôle par l'État du port en 1982, le Memorandum de Paris, l'OMI a soutenu la création de huit autres régimes régionaux. Ces neuf régimes régionaux forment ainsi un réseau maritime mondial couvrant : l'Europe et l'Atlantique Nord (Memorandum de Paris) ; l'Asie et le Pacifique (Memorandum d'entente de Tokyo) ; l'Amérique latine (Accord de Viña del Mar) ; les Caraïbes (Memorandum d'entente des Caraïbes) ; l'Afrique de l'Ouest et du Centre (Memorandum d'Abuja) ; la mer Noire (Memorandum d'entente de la mer Noire) ; la mer Méditerranée (Memorandum d'entente pour la région méditerranéenne) ; l'océan Indien (Memorandum d'entente de l'océan Indien) ; et une partie du golfe Persique (Memorandum d'entente de Riyad). Le Service des garde-côtes des États-

Unis constitue le dixième régime de PSC³¹².

Légende : MOU de Paris (en bleu) – MOU de Tokyo (en rouge - MOU de Méditerranée (en vert foncé) – MOU de la Mer Noire (en bleu clair) - MOU de l'Océan Indien (en vert clair) – MOU d'Abuja concernant l'Afrique centrale et de l'Ouest (en marron) – MOU de Vina del Mar concernant l'Amérique centrale et Latine (en jaune) - MOU des Caraïbes (non coloré) – Les US Coast Guards ne doivent pas être oubliés.



³¹¹ Dictionnaire Academic [En ligne], <https://fr-academic.com/dic.nsf/frwiki/2054466> (Consulté le 28/02/2021).

³¹² OMI, « Vers une coopération renforcée entre les régimes de contrôle par l'État du port », 06 novembre 2017 [En ligne], <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/Pages/30-PSC-workshop.aspx> (Consulté le 18/11/2021)

Source : BEURIER (J.P.), CHAUMETTE (P.), « 50 ans de Droit de la Mer et de Droit Maritime - 50 ans de Droits Maritimes ». *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, université de Nantes, 2018, tome XXXVI, pp.17-50.

336. Le MOU d'Abuja, qui concerne notre étude, a été créé le 22 octobre 1999 en tant qu'organisation intergouvernementale comprenant les administrations maritimes des pays de la côte atlantique de l'Afrique. Les Pays ayant déposé des lettres d'acceptation du protocole d'accord, et donc membres à part entière du MOU, sont au nombre de 18 : Bénin, Nigéria, Congo, Sénégal, Gabon, Sierra Leone, Ghana, Afrique du Sud, Guinée Conakry, Gambie, Côte d'Ivoire, Togo, Angola, Sao Tomé-et-Principe, Libéria, Cap-Vert, Guinée Bissau, Cameroun.

337. Le MOU d'Abuja, à l'instar des autres MOU, a pour mission de développer un système de procédure d'inspection de contrôle par l'État du port harmonisé pour la région en visant à réduire et à éliminer les navires sous normes, à prévenir la pollution marine et à améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord des navires. Le dernier amendement du MOU d'Abuja a été adopté le 10 octobre 2019.

338. Nous verrons successivement le fonctionnement du MOU d'Abuja et les actions qu'il conviendra de mener au sein du MOU d'Abuja pour améliorer le contrôle de l'État du port.

Section 1 : Le fonctionnement du MOU d'Abuja

339. Le MOU d'Abuja dispose de plusieurs organes : La Conférence Ministérielle qui est l'organe suprême de gouvernance est composée des Ministres en charge du transport maritime des États membres ; Le Comité du MOU veille à la mise en sa mise œuvre effective en réunissant les autorités et administrations maritimes des pays signataires ; Le bureau du MOU soutient les travaux du Comité. Le MOU dispose en outre d'un secrétariat permanent basé à Lagos au Nigéria financé par des contributions statutaires de ses membres.

340. Le texte du MOU d'Abuja consacre, dans la région d'Afrique de l'Ouest et du Centre, les compétences de l'État du port signataire en matière de contrôle des navires. Ces

compétences sont exercées par les administrations maritimes africaines qui doivent contrôler les navires en escale sur la base du MOU d'Abuja. Selon le texte du MOU, tous les États signataires doivent maintenir un système efficace de contrôle par l'État du port pour l'inspection des navires étrangers en vue de s'assurer que, sans discrimination quant au pavillon, les navires marchands étrangers faisant escale dans un port de son État, ou ancrés au large d'un tel port, ou dans des installations offshores situées dans ses eaux sont conformes aux normes fixées dans les instruments pertinents énoncés dans le MOU d'Abuja.

341. Cependant, il faut noter que le MOU d'Abuja n'établit pas de nouveaux standards de contrôle, mais cherche à harmoniser les procédures de contrôle afin que l'ensemble des navires opérant dans la région couverte par le MOU, respecte les standards internationaux. Si le MOU d'Abuja n'a pas une force obligatoire pour les signataires, les instruments pertinents auxquels il se réfère ont, quant à eux, un caractère obligatoire dès lors qu'un État les a ratifiés. En ce sens, on peut dégager l'intérêt juridique de la référence du texte à ces instruments pertinents³¹³. Ainsi, le texte du MOU d'Abuja invite les États à ratifier les instruments pertinents et à les mettre en œuvre.

342. Aux fins du MOU d'Abuja les instruments pertinents qui doivent être pris en compte dans le PSC sont :

- La Convention internationale sur les lignes de charge, 1966 (LIGNES DE CHARGE 66) ;
- Le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale sur les lignes de charge, 1966 (LL PROT 88) ;
- La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (SOLAS) ;
- Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer, 1974 (SOLAS PROT 78) ;
- Le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (SOLAS PROT 88) ;

³¹³ ZINSOU (A.C), « le MOU d'Abuja : Un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », *Neptunus*, Université de Nantes, 2007.

- La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 s'y rapportant, et tel qu'amendé par le Protocole de 1997 (MARPOL) ;
- La Convention internationale sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille pour les gens de mer, 1978 (STCW 78), tel qu'amendé ;
- La Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 1972 (COLREG 72) ;
- La Convention internationale sur le jaugeage des navires, 1969 (TONNAGE 69) ;
- La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1969 (CLC 1969) ;
- Le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1969 (CLC PROT 1992) ;
- La Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, 2001 (AFS2001) ;
- La Convention du travail maritime, 2006 (MLC 2006)
- La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (BWM) 2004.
- La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, 2001 (Bunker 2001)

343. Les États signataires doivent effectuer le PSC en application de ces instruments pertinents, selon une procédure décrite à la fois par les conventions en question et le texte du MOU (Paragraphe 1). Cependant, comme nous l'avons soulevé, le MOU d'Abuja demeure un accord administratif, non contraignant, entre différents États dans le cadre d'une coopération sous-régionale. Ainsi, son application effective implique non seulement une volonté et un engagement fort des États membres, mais aussi une ratification et une mise en œuvre effective des conventions internationales citées ci-dessus. En effet, il n'est pas rare de constater qu'il existe plusieurs obstacles qui gangrènent le bon fonctionnement du MOU d'Abuja (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La procédure de contrôle des navires

344. Pour la mise en œuvre du Mémorandum, les administrations maritimes des États membres procèdent à des inspections, qui consistent au moins en une visite à bord d'un navire afin de vérifier la conformité des navires aux différents instruments pertinents du MOU (A). Pour simplifier la coordination des contrôles et les inspections, les administrations maritimes effectuent un échange de toutes les informations nécessaires (ciblage des navires, navires inspectés, résultats des inspections, *etc.*) conformément aux procédures spécifiées dans le texte du MOU (B).

A. Les visites d'inspection à bord des navires

345. L'importance du PSC pour la réduction des navires sous normes n'est plus à démontrer. Ce contrôle qui constitue l'un, voire le meilleur, moyen d'assurer le respect de l'application des normes internationales doit être effectué par des agents qualifiés. En effet, selon le texte du MOU d'Abuja, les inspections au titre de l'État du port doivent être effectuées par des personnes dûment qualifiées et formées, autorisées à cet effet par l'Autorité concernée et agissant sous sa responsabilité. Les agents administratifs autorisés à effectuer le PSC au titre du MOU d'Abuja sont désignés sous l'appellation d'officiers de contrôle des navires par l'État du port ou plus communément *Port State Control's Officers (PSCO)*, en anglais. L'annexe 6 du texte du MOU liste les qualifications et les compétences requises pour être PSCO. Les PSCO doivent être en possession d'un document personnel, délivré conformément à la législation nationale, indiquant que l'agent de contrôle par l'État du port est autorisé à effectuer des inspections.

346. Les navires à inspecter sont choisis sur la base du profil de risques des navires, le schéma d'inspection et de sélection prévue à l'annexe 8 du texte du MOU permet de déterminer l'étendue, la fréquence et la priorité des inspections. Les inspections périodiques sont effectuées dans des intervalles déterminés par le profil de risques des navires. Des facteurs primordiaux ou inattendus pourraient provoquer une inspection entre deux inspections périodiques. Cette catégorie d'inspection est dénommée inspection supplémentaire.

347. Comme décrit dans la plupart des instruments pertinents internationaux pris en compte dans le MOU, les PSCO doivent procéder à des inspections, qui consistent au

moins en une visite à bord d'un navire afin de vérifier la validité des certificats et documents, et de s'assurer en outre que l'équipage et l'état général du navire, son équipement, ses locaux de machines et ses logements, ainsi que les conditions d'hygiène à bord, satisfont aux dispositions des instruments pertinents.

348. En l'absence de certificats valides, ou s'il existe des motifs manifestes de croire que l'équipage ou l'état du navire ou de son équipement ne satisfont pas pour l'essentiel aux exigences d'un instrument pertinent, ou que le capitaine ou l'équipage ne sont pas familiarisés avec les procédures essentielles à bord du navire relatives à la sécurité des navires ou à la prévention de la pollution, une inspection plus approfondie sera effectuée.

349. À la suite d'une inspection approfondie, l'état général d'un navire et de son équipement, compte tenu également de l'équipage et de ses conditions de vie et de travail, s'avère manifestement inférieure aux normes, le PSCO s'efforcera d'assurer la rectification de toutes les déficiences détectées. À condition que tous les efforts possibles aient été déployés pour remédier à toutes les déficiences, autres que celles qui sont manifestement dangereuses pour la sécurité, la santé ou l'environnement, le navire peut être autorisé à se diriger vers un port où ces déficiences peuvent être rectifiées.

350. En revanche, si les défaillances sont manifestement dangereuses pour la sécurité, la santé ou l'environnement, le PSCO, veillera à ce que le danger soit éliminé avant que le navire ne soit autorisé à prendre la mer. À cette fin, des mesures appropriées seront prises, qui peuvent inclure l'immobilisation ou l'interdiction formelle d'un navire de poursuivre une opération en raison de défaillances établies qui, individuellement ou ensemble, rendraient la poursuite de l'exploitation dangereuse³¹⁴.

351. Les PSCO doivent, pour mener à bien les inspections de l'État du port, se référer au manuel des agents de contrôle de l'État du port du MOU d'Abuja (*AMOU manual*). Ils peuvent également, lorsqu'ils le jugent nécessaire, solliciter les instructions du Comité du MOU : Il s'agit de lignes directrices, de décisions ou de directives émises par le Comité et qui n'ont pas été incorporées dans le Manuel.

³¹⁴ Toute cette procédure est décrite sur le texte du MOU d'Abuja et surtout sur le manuel des agents de contrôle de l'État du port du MOU d'Abuja (*AMOU manual*).

352. En 2020, un total de 2.337 inspections a été effectué sur 2.164 navires en escales dans la région couverte par le MOU d'Abuja. Au cours de l'année, Neuf (9) de ces navires ont été immobilisés pour non-conformité grave. Au total, 252 des inspections réalisées ont donné lieu à 937 non-conformités. Les non-conformités les plus notables sont liées aux raisons et instruments suivants :

- Certificats et documents du navire (12,91%) ;
- Convention SOLAS (55.7%) ;
- Convention MARPOL (8.1%) ;
- Convention STCW (2.6%) ;
- Convention de la ligne de charge (3,2%) ;
- ILO (MLC, 2006) (13,2%).³¹⁵

353. Il ressort de ces chiffres qu'un nombre important de non-conformité est lié à la MLC 2006. Cela est une preuve de l'inapplication par certains États, navires et armateurs, des normes de cette convention. Le côté rassurant de ce chiffre est qu'il permet de remarquer que la dimension sociale du contrôle de l'État du port en Afrique de l'Ouest et du Centre n'est pas tout à fait laissée en rade. En ce que qui concerne le contrôle social, la procédure spéciale à suivre reste, comme décrite dans le texte du MOU, la procédure prévue dans la MLC. Le contrôle du respect de l'application du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) est aussi important pour la dimension sociale du PSC dans la mesure où il est complémentaire à la MLC sur les questions de sécurité à bord des navires.

354. Après chaque inspection, les PSCO communiquent un bon nombre de renseignements aux autres États parties. Ces échanges d'informations sont l'essence même du fonctionnement du MOU.

B. Les échanges d'informations

355. Le régime d'inspection tel qu'il existait avant le MOU laissait une grande marge d'appréciation dans la sélection des navires à inspecter, ce qui impliquait des lacunes dans les contrôles et la possibilité que certains navires passent entre les mailles du filet³¹⁶. Aujourd'hui, le système d'échange des informations de contrôle entre les États

³¹⁵ Rapport annuel 2020 MOU d'Abuja.

³¹⁶ ZINSOU (A.C), « Le mémorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique », thèse, université de Nantes, 2010.

pallie cette difficulté. Les procédures d'échange d'information sont spécifiées à l'Annexe 3 du texte du MOU. Les PSCO doivent rendre compte de leurs inspections et de leurs résultats en les saisissant directement sur la base de données commune du MOU d'Abuja dénommé AMIS (Abuja Mou Information system). Le Système d'Information (AMIS) est établi dans le but d'échanger des informations sur les inspections par l'État du port, afin de mettre à la disposition des autorités des informations sur les inspections des navires dans d'autres ports régionaux pour les aider dans leur sélection des navires battant pavillon étranger à inspecter et dans l'exercice du contrôle par l'État du port sur les navires sélectionnés. Il est un outil efficace d'échange d'informations concernant le contrôle par l'État du port dans la région.

356. L'AMIS a été présenté et introduit dans les bases de données de l'OMI, lors de la 80e réunion du comité de sûreté maritime de l'OMI tenue à Londres le 19 mai 2005. Les PSCO peuvent ainsi facilement consulter toutes les informations et détails sur les navires qui fréquentent leurs ports. Les statistiques qui seront développées grâce aux informations disponibles dans les bases de données de l'OMI permettront de connaître et de cibler les navires présentant des déficiences et surtout de mener une lutte efficace contre les navires sous normes³¹⁷.

357. Cependant, selon le rapport du MOU, en 2020, il existe toujours des États qui ne saisissent pas les rapports d'inspection du contrôle par l'État du port directement dans la base de données commune AMIS. Ce qui freine les efforts conjugués par l'OMI et le MOU d'Abuja sur les échanges efficaces d'information qui représentent un procédé indispensable pour l'uniformisation des procédures de contrôle et les ciblage des navires, étant donné que l'un des objectifs de la saisie des données d'inspection dans la base de données AMIS est d'aider les PSCO à effectuer une recherche initiale en ligne sur les navires en visite.

358. Ainsi, le secrétariat du MOU trouve que l'un des plus grands défis dans la région du MOU d'Abuja est la saisie sur AMIS des rapports d'inspections du contrôle par l'État du port immédiatement après que les Officiers de contrôle par l'État du port aient inspecté les navires. Il encourage ainsi les États membres à saisir les résultats des

³¹⁷ ZINSOU (A.C.), *Le mémorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique*, thèse, université de Nantes, 2010, p 121.

inspections directement dans la base de données AMIS aussitôt qu'une inspection est terminée³¹⁸.

359. La communication des informations de contrôle et d'inspection au Secrétariat du MOU d'Abuja permet également à celui-ci d'établir un rapport annuel reprenant les informations issues des inspections de l'année précédente. Cette publication a pour but d'informer les États, les organisations internationales et les acteurs du monde maritime de différentes inspections effectuées et déficiences constatées ainsi que des nombres d'immobilisation, *etc.*

360. Selon le paragraphe 10 de l'annexe 7 du MOU d'Abuja, des listes noire, grise et blanche pour la performance d'un État du pavillon sont établies annuellement tenant compte de l'historique de l'inspection et de l'immobilisation pendant les trois dernières années calendaires et sont adoptées par le Comité du Mémorandum d'Abuja.

361. Cependant, ces listes n'apparaissent pas dans les différents rapports du MOU d'Abuja, ne donnant pas suffisamment d'indications publiques sur la qualité des pavillons comme c'est le cas pour d'autres MOU. Par exemple, le rapport annuel du MOU de Paris est constitué d'une liste blanche reprenant les pavillons de qualité (dont les navires respectent souvent les normes), une liste grise reprenant les pavillons ayant dû faire face au cours de l'année précédente à un certain nombre d'inspections et enfin une liste noire reprenant les pavillons dont les navires sont souvent défectueux lors des inspections par l'État du port³¹⁹.

362. Ce système permet de connaître les navires qui se trouvent régulièrement en dessous des standards internationaux en matière de sécurité maritime, protection de l'environnement marin, sauvegarde de la vie en mer et de condition de travail des gens de mer. Les rapports du MOU d'Abuja doivent donc intégrer des listes reprenant la qualité des pavillons afin de permettre aux États membres de prendre des mesures concrètes pour empêcher les navires sous normes de continuer à naviguer. Toutefois, rien ne les empêche de s'éloigner du concept de listes noire/grise/blanche et d'adopter

³¹⁸ Rapport annuel du MOU d'Abuja, 2020.

³¹⁹ V. MOU de Paris [en ligne], <https://www.parismou.org/2020-paris-mou-annual-report%E2%80%9Cdealing-pandemic%E2%80%9D> ((Consulté le 18/11/1019).

une approche davantage liée au profil de risque de chaque navire, pourvu que ce système soit efficace.

363. Comme sur les échanges d'informations, il existe plusieurs autres obstacles qui freinent le bon fonctionnement du MOU d'Abuja.

Paragraphe 2 : Quelques obstacles au bon fonctionnement du MOU d'Abuja

364. Il est généralement admis que le système du MOU est l'un des meilleurs moyens de lutter contre les navires sous normes et d'assurer une application effective et uniforme des conventions internationales en Afrique de l'Ouest et le rapport du 2020 montre de nettes améliorations sur les contrôles effectués par rapport aux années antérieures, ceci malgré la crise de la Covid-19. Cependant, il existe plusieurs obstacles à la fois juridiques et structurels qui surgissent quant à l'application effective du Mémorandum d'entente d'Abuja. Si la majeure partie des obstacles est généralement liée à l'application même du MOU d'Abuja (A), certains obstacles sont spécifiques au contrôle social de l'État du port sur la base du MOU d'Abuja (B).

A. Les obstacles généraux

365. En plus de la signature du MOU, l'État, pour être membre plein et entier du MOU d'Abuja, doit formuler une acceptation formelle du MOU au secrétariat. D'ailleurs, tous les États signataires n'ont pas encore formulé leur acceptation formelle du MOU, donc ne sont pas adhérent à part entier au MOU d'Abuja³²⁰. Ce qui reste quand même problématique car sans l'adhésion de tous les États côtiers de la région le MOU d'Abuja ne pourra pas couvrir l'ensemble des eaux de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Par conséquent, certains ports de la région restent moins stricts que d'autres dans le contrôle des navires en escale.

366. Pour l'État signataire qui formule son acceptation formelle du MOU d'Abuja, il s'engage à maintenir un système efficace de contrôle par l'État du port pour l'inspection des navires étrangers en vue de s'assurer que, sans discrimination quant au pavillon, les navires marchands étrangers faisant escale dans un port de son État,

³²⁰ C'est l'exemple de la Mauritanie et de la Namibie.

ou ancrés au large d'un tel port, ou dans des installations offshores, sont conformes aux normes fixées dans les instruments pertinents énumérés. En effet, Quarante-vingt-dix jours à partir de la date de l'acceptation ou d'adhésion, l'État concerné doit tout mettre en œuvre pour atteindre les critères qualitatifs prescrits à l'annexe 9 du Mémoire, notamment :

- L'autorité maritime doit souscrire explicitement aux engagements prescrits dans le Mémoire en vue de contribuer à la tentative commune d'éliminer l'exploitation des navires sous normes ;
- L'autorité maritime doit prendre les mesures nécessaires pour encourager la ratification de tous les instruments pertinents en vigueur ;
- L'Autorité maritime doit avoir la capacité suffisante au plan logistique et de manière substantielle pour renforcer la conformité avec les standards maritimes internationaux concernant la sécurité maritime, la prévention contre la pollution, les conditions de travail et de vie à bord des navires autorisés à battre son pavillon ainsi que le recrutement des officiers qualifiés pour le contrôle des navires par l'État du port (PSCO) sous la responsabilité de son Administration, tout ceci à la satisfaction du comité selon les dispositions de la section 7.1 du Mémoire ;
- L'Autorité maritime doit, à compter de la date de son acceptation formelle, faire un abonnement en ligne connecté au système d'information cité à l'annexe 8 du Mémoire,
- L'Autorité doit signer un engagement pour sa contribution au fonctionnement du Mémoire et payer à temps sa contribution financière pour le budget approuvé par le comité comme stipulé à la section 7.1 du MOU d'Abuja.

367. Cependant, tous les États ne respectent pas scrupuleusement les différentes exigences découlant de l'adhésion au MOU d'Abuja. Le nombre limité de contrôles effectués par rapport aux objectifs initialement fixés montre l'existence de quelques failles dans la bonne application du MOU d'Abuja. En effet, les États membres du MOU d'Abuja doivent s'efforcer d'atteindre un taux d'inspection annuel régional de 15 % du nombre total de navires opérant dans la région³²¹. Mais, en 2020, sachant que le total des escales de navires dans la région est de 52.182 et que l'objectif total de 15% d'inspection prévu pour la région est alors de 7777, le pourcentage de performance en

³²¹ Paragraphe 3 de la section 1 du texte du MOU.

matière d'inspection des États membres n'est que de 4,5 % (2337 inspections), ce qui est bien inférieur à l'objectif de 15 % (7777 inspections) pour la région. Seul le Gabon (16,1 %), a pu atteindre l'objectif de performance d'inspection des escales de navires en 2020³²².

368. Ce faible taux d'inspection par rapport à l'objectif initialement fixé est sans doute la conséquence d'un non-respect des engagements juridiques matériels et financiers : absence d'acceptation formelle pour certains États, absence de ratification de certains instruments pertinents, absence de formation adéquat pour le personnel chargé du contrôle, absence, d'échange d'information pour certains États, absence de contribution financière suffisante, *etc.* Les objectifs du MOU ne pourront pas être atteints, si l'ensemble des pays de la sous-région ne mettent pas leurs efforts en commun pour éradiquer les navires sous normes des ports respectifs des États membres.

369. En dehors de ces quelques obstacles généraux au bon fonctionnement du MOU d'Abuja, d'autres obstacles peuvent porter spécifiquement sur un instrument pertinent déterminé. Nous étudierons les obstacles spécifiques aux contrôles sociaux des navires.

B. Les obstacles spécifiques aux contrôles sociaux des navires

370. L'acceptation formelle du Mémorandum confère à l'État qui la formule le droit d'inspecter les navires étrangers qui visitent ses ports. Cependant, il est obligatoire qu'un tel État fasse ratifier et intégrer toutes les conventions internationales pertinentes retenues par le MOU dans ses lois nationales avant d'exercer des mesures de contrôle par l'État du port. Le Mémorandum d'Abuja comprend, parmi les instruments pertinents faisant partie de son mécanisme de contrôle par l'État du port, la MLC, 2006, la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), telle qu'amendée et la Convention (n°147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. En effet, le contrôle social de l'État du port sur la base du MOU doit principalement s'effectuer selon la procédure décrite par ces conventions précitées, mais surtout sur la base de la norme A5.2.1 de la MLC et des directives de l'OIT relatives au contrôle par l'État du

³²² Rapport Secrétariat général du MOU d'Abuja 2020.

port. Cependant, deux obstacles majeurs se posent : d'abord, tous les États membres du MOU n'ont pas ratifié la MLC. En plus, tous les PSCO ne se sont pas familiariser au contrôle social des navires.

371. En ce qui concerne la ratification des instruments pertinents, des États membre du MOU comme la Côte d'Ivoire, la Guinée, l'Angola, la Guinée Bissau, le Sierra Léone, le Sao Tomé et Príncipe, le Cameroun, n'ont pas encore ratifié la MLC qui est aujourd'hui le pilier incontournable du contrôle social des navires. En effet, l'intégration de la MLC dans le Mémoire d'Abuja lors de son dernier amendement vient répondre aux besoins de protection de droits sociaux des marins en constituant un pilier dans le PSC. Ces États cités ci-dessus même en étant membres du MOU d'Abuja n'ont ni les éléments juridiques nécessaires, ni la possibilité matérielle pour contrôler les navires en escale dans leurs ports sur la base de la MLC ou du MOU d'Abuja. Ce qui n'est pas sans conséquence sur non seulement le bon fonctionnement du MOU, mais aussi, de façon plus générale, sur l'application des normes internationales du travail maritime.

372. La non-application de règles du contrôle social ne concerne pas uniquement les États du MOU qui n'ont pas ratifié la MLC. Certains États membres qui ont pourtant ratifié la MLC, n'ont pas fini de mettre en place un système d'inspection et de contrôle efficace par l'État du port pour vérifier la conformité des navires avec les prescriptions de la convention. Nous pouvons, à titre d'exemple, citer l'Afrique du Sud³²³ et le Bénin³²⁴.

373. Réaliser des inspections sociales par l'État du port de manière coordonnée via ces organisations régionales (MOU) reste très important. Toutefois, chaque État a l'obligation de donner pleinement effet aux dispositions de la MLC dans sa propre législation. C'est ce qui pourrait garantir une efficacité de la coordination régionale de contrôle. Le contrôle social dans le cadre du MOU, y compris les échanges

³²³ V. OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2020, publiée 109ème session CIT (2021) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Afrique du Sud (Ratification : 2013)*

https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:80031::NO:80031:P80031_COMMENT_ID:4062974

³²⁴ OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2018, publiée 108ème session CIT (2019) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Bénin (Ratification : 2011)*

https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:80031::NO:80031:P80031_COMMENT_ID:3962724

d'informations, ne peut bien fonctionner que si chaque État s'engage individuellement à assurer une application effective des normes internationales relatives au PSC.

374. Ensuite, pour la formation des PSCO au contrôle social, il faudra rappeler qu'avec la Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, puis la MLC 2006, les contrôles de l'État du port se sont élargis de l'aspect technique jusqu'à l'aspect social et leur pratique est de ce fait devenue plus complexe. Les États se sont donc confrontés à la nécessité de recruter ou former le personnel habilité et compétent pour effectuer du contrôle social, et en tous les cas devront organiser concrètement cet élargissement. En effet, les PSCO qui étaient en fonction bien avant l'intégration de la MLC dans le MOU, n'ont pas systématiquement les formations, et par conséquent les connaissances nécessaires, pour effectuer du contrôle social surtout lorsque l'inspection doit être approfondie. Le nombre bas de contrôles sociaux effectués dans la région en est une parfaite illustration. Il serait souhaitable de mieux former les PSCO aux contrôles sociaux des navires en approfondissant leur connaissance de la MLC ou du moins leur permettre de se faire accompagner par un inspecteur du travail maritime ou toute autre personne ayant des connaissances ou de l'expérience dans le droit international du travail maritime et du contrôle social des navires. Cette possibilité est d'ailleurs prévue à la section 3.3.2 du texte du MOU : « Lorsque l'expertise professionnelle requise ne peut pas être fournie par l'Autorité, l'officier chargé du contrôle des navires par l'État du port de l'Autorité en question peut être aidé par toute personne qui possède l'expertise requise ».

375. Il faudra retenir que la dimension sociale de l'inspection dans le cadre du MOU d'Abuja se limite tout d'abord au simple contrôle de certificats, certes délivré auparavant, mais dont le navire ne garantit peut-être pas pour autant une application approfondie de ses dispositions minimales. Les inspecteurs peuvent ainsi passer à côté de comportements qui sont à la limite de la conformité des Conventions. Il faudrait dans ce cas envisager à renforcer le contrôle social en permettant aux PSCO d'approfondir le contrôle au moindre doute.

376. Malgré l'importance du MOU et les progrès considérables réalisés depuis sa signature, le MOU d'Abuja peine à fonctionner de la meilleure des manières pour plusieurs raisons évoquées. Il est aujourd'hui nécessaire que les États membres

améliore le contrôle dans le cadre du MOU que ce soit dans sa dimension technique ou sociale.

Section 2 : La nécessité d'améliorer les contrôles dans le cadre de MOU d'Abuja

377. Le renforcement de la sécurité et la sûreté maritime, de la protection de l'environnement marin et du respect des conditions de travail et de vie des équipages dépend dans une large mesure de la réussite de la mise en application effective du MOU d'Abuja. Ainsi, il est impératif que les États membres renforcent en amont leurs administrations maritimes mais aussi et surtout leur coopération dans le cadre du MOU (Paragraphe 1). Cependant, Il faudra noter que l'existence de quelques obstacles et la nécessité d'amélioration ne remettent pas en cause l'importance capitale du MOU d'Abuja pour un contrôle effective et harmonisé de l'État du port dans la région surtout dans sa dimension sociale. Toutefois, les MOU en général et le MOU d'Abuja en particulier concernent uniquement les navires de la marine marchande et non de la pêche. Aujourd'hui, vu l'importance du PSC pour le respect des conditions de travail sûres et décentes des gens de mer, le nombre important de personnes qui sont employées dans ce secteur d'activité en Afrique et le caractère international de la pêche (accords de pêche), il devient nécessaire de songer à la mise en place d'un PSC harmonisé pour les navires de pêche. Faudra-t-il élargir le MOU d'Abuja aux navires de pêche ? Faudra-t-il mettre en place un autre MOU ou un autre type de coopération pour les navires de pêche ? (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La nécessité de renforcer la coopération des États dans le cadre du MOU d'Abuja

378. Pour rendre beaucoup plus efficace la coopération régionale et atteindre tous les objectifs du mémorandum, il est primordial que tout d'abord tous les États membres acceptent formellement le MOU d'Abuja et renforcent leur engagement à mieux respecter les obligations administratives découlant de ce MOU afin d'éliminer les obstacles qui gangrènent son bon fonctionnement (A). Toutefois, pour éliminer le

principal obstacle juridique du MOU d'Abuja, à savoir son caractère non contraignant, ne serait-il pas nécessaire, à terme, de communautariser le MOU d'Abuja pour lui donner une force obligatoire ? (B)

A. La nécessité d'assurer un meilleur engagement des États membres du MOU

379. La mise en place d'un système efficace de contrôle suppose la réalisation d'un nombre minimum d'inspection (l'objectif en 2020 était de 15% de navires en escale dans la sous-région). Contrôler, c'est vérifier la conformité d'une situation ou d'un comportement à une norme. Le contrôle d'un navire dans le cadre et la terminologie du Mémorandum d'Abuja est synonyme d'inspection. Chaque contrôle renvoie à une norme, c'est-à-dire une règle (une loi ou une convention). Le MOU d'Abuja repose donc sur des règles internationales en matière de sécurité maritime qu'il qualifie à la section 2 d'« instruments pertinents ». Dans chaque État membre du MOU d'Abuja, la mise en œuvre des contrôles signifie de façon théorique l'adoption d'une législation adéquate, à savoir la ratification puis la transposition en droit interne des conventions internationales. En pratique, cela nécessite l'institution des autorités maritimes et le besoin de formation des inspecteurs recrutés³²⁵.
380. Tout ceci nécessite non seulement un engagement politique et financier des États. En effet, en dehors des contributions financières qui incombent les États du MOU, ceux-ci doivent mettre en place ou renforcer les services nationaux de contrôles (centre de sécurité des navires, centre de sécurité maritime, selon les pays). Ils doivent également recruter et former un nombre suffisant d'inspecteurs de contrôle, mais aussi assurer une rémunération adéquate à ces inspecteurs pour éviter qu'ils tombent sous le coup de la corruption lors des contrôles.
381. En effet, la corruption est également un facteur bloquant de l'effectivité des PSC en Afrique³²⁶. D'ailleurs, le texte de MOU tente de lutter contre cette pratique en exigeant que l'Officier chargé du contrôle des navires par l'État du port et les personnes qui

³²⁵ NZINSOU (A. C.), « Le MOU d'Abuja : Un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », *Neptunus*, CDMO, Université de Nantes, 2007.

³²⁶ CHELIN (R.) et REVA (D.), « Combattre l'océan de corruption dans le secteur maritime : La faiblesse des mécanismes de contrôle et l'aveuglement de l'Afrique face à la question maritime font de l'industrie une cible pour la corruption », *Institut d'étude et de sécurité ISS*, 05 avril 2022. [En ligne]. <https://issafrica.org/fr/iss-today/combattre-locean-de-corruption-dans-le-secteur-maritime> (Consulté le 01/05/2023).

l'aident n'aient aucun intérêt commercial ni dans le port d'inspection ni dans les navires inspectés. Selon toujours le texte de MOU, les officiers en charge du contrôle des navires par l'État du port ne doivent pas œuvrer ou être embauchés par des organisations qui délivrent des certificats statutaires et de classification ou qui mènent les études nécessaires pour la délivrance de ces certificats aux navires. Ces dispositions de la Section 3.3.4 du texte du MOU d'Abuja ne suffisent pas pour lutter contre la corruption dans le secteur. Il faudrait non seulement, comme soulevé précédemment, assurer un bon traitement salarial des officiers de contrôle, mais aussi mener une lutte féroce contre la corruption, y compris par le contrôle interne et des audits des officiers chargés du contrôle des navires. Par exemple, la possibilité d'équiper les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port de caméras pourrait être envisagée.

382. Les États doivent également améliorer les échanges de données répertoriées et faciliter leur consultation afin de rendre plus efficaces le système de ciblage des navires, les mécanismes d'inspection ciblés et les plans d'incitation visant à réduire le nombre d'inspections des navires qui respectent les normes internationales et à cibler davantage ceux ne répondant pas aux normes requises.

383. En plus de l'effort des États dans chaque coordination régionale, des avancées sont attendues du côté de l'OMI pour développer l'engagement des États, à travers la coopération de différents régimes PSC. En effet, l'OMI envisage la création et la tenue d'une liste coordonnée de navires sous normes au sein des systèmes d'information de différents MOU. La possibilité de mettre au point une plateforme commune pour faciliter l'échange informel de renseignements entre les régions et de développer des politiques de travail conjointes est aussi envisagée. Les inspections et rapports annuels ainsi que les résultats des campagnes d'inspections intensives doivent être remis au Sous-comité de l'application des instruments de l'OMI (Sous-comité III). Cela permet d'alimenter le module PSC du Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS). L'organisation va aussi améliorer les activités de coopération

technique existante notamment en organisant des activités de renforcement des capacités et de coopération technique³²⁷.

384. Cet appui de l'OMI fondé sur une coopération de l'ensemble des MOU du Globe et l'engagement des États peuvent apporter de grandes avancées pour le PSC et aider le MOU d'Abuja à se défaire de certains de ses obstacles matériels et techniques. Toutefois, pour ce qui est des obstacles juridiques du MOU d'Abuja (acceptation formelle du MOU ratification et application des instruments pertinents), il faudrait songer à communautariser le MOU afin de le rendre obligatoire.

B. Une possible communautarisation du MOU d'Abuja

385. Il faut comprendre par communautarisation du MOU d'Abuja, le fait d'intégrer pleinement les procédures et les exigences du MOU d'Abuja dans le droit communautaire des États membres du MOU. Il s'agira de mettre en place des procédures communes contraignantes et des critères de contrôle garantissant une application homogène du Mémoire d'Abuja dans l'ensemble des États membres ainsi que le respect des normes internationales en la matière.

386. Cette communautarisation, si elle doit être faite, ne doit pas se contenter de reconnaître formellement les normes internationales relatives à la sécurité maritime et, plus précisément ici, au contrôle des navires par l'État du port, mais elle doit modifier ces règles afin d'introduire des standards plus rigoureux garantissant une sécurité maritime et des conditions de travail sûres et décentes des gens de mer. Cela constituera une avancée essentielle permettant de rendre plus efficaces les mesures issues du droit international puisqu'en insérant leur contenu en droit communautaire, elles acquièrent une force obligatoire indéniable.

387. Nous ne pouvons pas parler de la communautarisation du MOU d'Abuja sans évoquer l'exemple de l'Union européenne (UE), qui a très tôt communautarisé le MOU de Paris. En effet, le MOU de Paris est inséré en droit européen dès 1995 par la directive 95/21 du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États

³²⁷ OMI, *Vers une coopération renforcée entre les régimes de contrôle par l'État du port*, [En ligne]. <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/Pages/30-PSC-workshop.aspx> (Consulté le 01/05/2023).

membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port)³²⁸. La directive 95/21/CE a été plusieurs fois amendée : d'abord par la directive 2001/106/CE du 19 décembre 2001 (Paquet Erika I)³²⁹, puis la création de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (Paquet Erika II) qui a mis en place et géré l'ensemble des système d'échange d'information concernant la PSC (Paquet Erika III). La refonte de la directive 95/21/CE est intervenue en 2009 avec l'adoption de la directive européenne 2009/16/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port. Dans le cadre particulier de la dimension sociale du PSC la directive 2009/16/CE a été modifiée par la directive 2013/38/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 août 2013 portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port afin de transposer les dispositions de la MLC relatives au PSC en droit européen.

388. L'UE est alors un exemple en termes de communautarisation réussie des normes relatives au PSC et elle est aussi devenue aujourd'hui un précurseur dans le développement de standards de plus en plus élevés en la matière. Cette communautarisation des normes par l'UE pourrait servir de modèle pour les États membres du MOU d'Abuja³³⁰. Cependant, il faudra garder à l'esprit qu'il n'existe pas en Afrique de l'Ouest et du Centre une organisation totalement équivalente à l'UE, notamment sur les compétences normatives à la fois générales et sectorielles (par exemple la compétence normative maritime de l'UE).

389. En Afrique, et notamment de l'Ouest et du Centre, la question de savoir de quel organe doit émaner cette communautarisation du MOU refait surface. En effet, les États

³²⁸ BEURIER (J.P.), CHAUMETTE (P.), « 50 ans de Droit de la Mer et de Droit Maritime : 50 ans de Droits Maritimes », *Annuaire de droit maritime et océanique*, Nantes, Tome XXXVI, 2018, pp.17-50.

³²⁹ Le naufrage de l'Erika a mis en lumière certaines défaillances en matière de sécurité maritime et l'émotion suscitée par cette catastrophe environnementale a amené à la mise en place, via la Commission européenne, d'une action sur le plan communautaire afin d'éviter que le drame ne se reproduise.

Une série de mesures appelées paquets Erika 1, 2 et 3 destinées au renforcement de la sécurité maritime et le transport maritime des produits pétroliers sont alors proposées, adoptées puis mises en place progressivement.

³³⁰ Il faudra juste garder à l'esprit que la communautarisation du MOU de Paris a compliqué la position des États signataires non-membres de l'UE (Canada, Islande, Russie et aujourd'hui RU après le Brexit). La supériorité du droit européen fait que les États membres de l'Union se réunissent pour déterminer une position commune qu'ils défendent au sein du MOU d'une seule voix. Il faut donc des contacts antérieurs avec les autres États afin d'assurer un consensus.

membres du MOU d'Abuja sont également membres de plusieurs autres organisations régionales différentes. Ce sont les organisations qui ont déjà une compétence normative (CDEAO, UEMOA, CEMAC, OHADA) qui peuvent prendre la question en charge. Toutefois, l'organisation la plus à même de porter le sujet et de réfléchir sur l'organe qui sera le mieux placé pour communautariser le MOU, reste l'OMAO, compte tenu de son caractère sectoriel et les connaissances maritimes de son personnel. Même, si elle n'a pas de compétence normative, l'OMAO doit être un acteur indispensable à la mise en place d'une politique efficace de contrôle des navires par l'État du port. Elle doit avoir une influence prépondérante sur la politique et la réglementation maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre. Comme soulevé dans les développements précédents l'OMAO doit pour être plus efficace se doter d'une compétence normative en matière maritime. Le cas échéant, l'adoption des normes communautaires maritimes serait beaucoup plus simplifiée.

390. Aujourd'hui, l'urgence est que les États membres du MOU en général et de l'Afrique de l'Ouest en particulier mettent en place ou/et renforcent leurs administrations afin qu'elles puissent faire appliquer effectivement, et par le PSC, tous les instruments internationaux liés à la sécurité et la sûreté maritime, à la protection de l'environnement marin et au respect des conditions de travail et de vie des équipages, y compris dans le secteur de la pêche. Le secteur de la pêche étant très important en Afrique (en termes d'emploi, d'auto-suffisance alimentaire, *etc.*), il est nécessaire de renforcer le contrôle des navires de pêche par l'État du port afin de garantir le respect de l'application des normes relatives à la pêche, notamment les normes sociales. Pour ce faire, faut-il élargir le MOU d'Abuja aux navires de pêche ?

Paragraphe 2 : Le contrôle social des navires de pêche par l'État du port : faut-il étendre le MOU d'Abuja à la pêche ?

391. La convention n° 188 sur le travail dans la pêche, 2007 (C188) a été adoptée afin d'assurer que les pêcheurs bénéficient de conditions de travail sûres et décentes à bord des navires de pêche en ce qui concerne les exigences minimales requises pour le travail à bord (les conditions de service, le logement et la nourriture, la protection de la sécurité et de la santé au travail, les soins médicaux et la sécurité sociale, *etc.*).

Cependant, en Afrique de l'Ouest, comme un peu partout dans le monde, il n'existe aucune exigence communautaire harmonisée relative aux règles, moyens ou systèmes de contrôle de l'application des normes à bord des navires auxquels la C188 est susceptible de s'appliquer. En effet, les dispositions de la convention concernant le contrôle et la mise en conformité, par l'exigence d'un document valide certifiant l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail, pour certains types de navires de pêche et par l'incitation à la mise en place d'un contrôle de l'État du port, ne sont pas reprises par les organisations communautaires ou régionales, laissant ainsi quelques défaillances dans l'application effective des normes. D'où la nécessité de mettre en place ou de renforcer le PSC à la pêche.

392. Ainsi, avant de voir comment peut-on renforcer le contrôle à la pêche dans le cadre du MOU d'Abuja ? (B) nous verrons d'abord pourquoi est-il nécessaire de renforcer le contrôle social à la pêche par une action coordonnée ? (A) . La question du comment nous obligera de sortir du cadre spécifique du contrôle sociale, car le PSC à la pêche ne se limitera pas à lutter contre les navires sous-normes en matière sociale, il sera avant tout un outil majeur de lutte contre la pêche INN. Les actions de coordination pourront d'ailleurs largement être guidées par les prescriptions de deux accords internationaux majeurs : l'Accord FAO sur les mesures du ressort de l'État du Port (AMREP) entré en vigueur en 2016 et la recommandation ICCAT 12-07 concernant un système ICCAT de normes minimales pour l'inspection au port.

A. Pourquoi un contrôle social renforcé de la pêche en Afrique de l'Ouest ?

394. Tout d'abord, la pêche est l'une des professions les plus dangereuses. Le taux d'accidents de travail, voire de décès, est souvent élevé. Le travail à bord des navires de pêche possède de nombreuses caractéristiques qui fait de ce secteur l'un des plus exigeants en termes de conditions de travail. Le nombre élevé d'accidents de travail, de pêcheurs blessés ou atteints d'une maladie professionnelle démontre les difficultés du métier liées notamment aux exigences physiques qu'il nécessite³³¹. Pour réduire drastiquement les risques d'accident et de maladie professionnelle, les États membres

³³¹ Les données fiables sont tout de même rares. V. pour quelques données sur les accidents de travail à la pêche : Rapport COMHAFAT, Atelier, *Quelle Protection des Marins Pêcheurs à travers la Promotion de la Médecine Maritime ?* Tanger, 27-29 juillet 2021. [En ligne]. https://www.comhafat.org/fr/files/publications/doc_publication_0148.pdf (Consulté le 04/07/2023).

doivent veiller à l'application stricte des règles de santé et de sécurité à bord des navires de pêche.

395. Ensuite, le secteur de la pêche n'est plus national, mais régional, voire international (avec notamment les différents accords bilatéraux de pêche entre les États africains eux-mêmes et ceux entre les États africains et l'Union européenne ainsi que certains États asiatiques). En effet, il existe plusieurs accords de pêche pris individuellement entre les États soumis à notre étude et l'UE notamment. Ces accords permettent aux navires battant pavillon d'un pays membre de l'UE d'effectuer des opérations de pêche dans les pays signataires.

396. Les accords prévoient que les armateurs de navires de pêche de l'UE opérant dans le cadre des accords emploient des ressortissants ouest africains (sénégalais, ivoiriens, togolais, Béninois, selon le pays). Par exemple, l'accord entre le Sénégal et l'UE prévoit que « les armateurs de navires de pêche de l'Union opérant dans le cadre du présent protocole emploient des ressortissants sénégalais ou ACP³³², sous réserve des conditions et limites suivantes :

- Pour la flotte des thoniers senneurs, au moins 20 % des marins embarqués pendant la campagne de pêche au thon dans la zone de pêche sénégalaise doivent être originaires du Sénégal ou éventuellement d'un pays ACP ;
- Pour la flotte des canneurs, au moins 20 % des marins embarqués pendant la campagne de pêche dans la zone de pêche sénégalaise doivent être originaires du Sénégal ou éventuellement d'un pays ACP ;
- Pour la flotte des chalutiers démersaux hauturiers, au moins 20 % des marins embarqués pendant la campagne de pêche dans la zone de pêche sénégalaise doivent être originaires du Sénégal ou éventuellement d'un pays ACP ». Ce sont les mêmes dispositions pour les autres accords.

397. Cependant, malgré les quotas plus ou moins importants de gens de mer locaux qui travaillent à bord des navires européens, les accords de pêche ne prévoient que quelques dispositions très générales sur les conditions sociales de ces marins locaux. Il n'y a aucune disposition sur leurs salaires, leurs heures de repos, leurs conditions de travail, de vie, de santé et de sécurité, *etc.*

³³² Afrique, des Caraïbes et du Pacifique.

398. Dans la pratique, c'est souvent le droit local qui est appliqué à ces gens de mer. Or, le droit local n'est pas toujours précis sur son application aux gens de mer embarqués à bord des navires étrangers. Par exemple, le Code de la Marine Marchande du Sénégal (CMM) semble exclure ces gens de mer dans la plupart de ses dispositions. En effet, son article 286 qui définit le champ d'application du Titre I « régime administratif et professionnel des gens de mer » du Livre IV « Gens de mer » dispose que « les dispositions du présent titre sont applicables aux contrats d'engagement maritime de tout marin, quel que soit sa nationalité, embarqué sur un navire sénégalais ». Ce qui exclut les navires étrangers de l'application de ce titre et crée, par conséquent, un vide juridique qui pourra entraîner des défaillances concernant le respect des conditions de vie et de travail à bord de ces navires.

399. Pour pallier ces différents problèmes et surtout accorder l'égalité de droit entre tous les gens de mer embarqués à bord des navires européens, quel que soit le lieu d'activité du navire, les accords de pêche doivent tenir compte du droit déjà existant dans l'espace de l'UE sur les conditions de vie et de travail à bord d'un navire de pêche battant pavillon d'un État membre de l'UE. Cela renvoie notamment à la C188, mais surtout à la directive (UE) 2017/159 du Conseil du 19 décembre 2016 portant mise en œuvre de l'accord relatif à la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, de l'Organisation internationale du travail, conclu le 21 mai 2012 entre la Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne (Cogeca), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des organisations nationales d'entreprises de pêche de l'Union européenne (Europêche). En vertu de cette directive, l'UE et ses États membres, que ces derniers aient ou non ratifié la C188, doivent veiller à ce que les conditions de vie et de travail à bord des navires de l'UE opérant dans le cadre d'accords avec les États tiers soient à tout moment conformes aux dispositions de ces directives, de sorte que les pêcheurs d'États tiers à bord de ces navires aient les mêmes conditions de vie et de travail que celles appliquées aux pêcheurs européens, puisqu'il s'agit de normes minimales obligatoires³³³.

³³³ CARRIL VASQUEZ (X.M.), « La dimensión social de los acuerdos de colaboración de pesca sostenible negociados por la Unión Europea con terceros países y propuestas de mejora de su contenido », in J.M. SOBRINO HEREDIA & G.A. OANTA (coord.), *La construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo*, 2020 - J.M. Bosch Editor, Barcelona, pp. 405-441.

400. Pour le contrôle des navires européens opérant dans les zones ouest africaines, les navires titulaires d'une autorisation de pêche sont soumis à un régime d'observation de leurs activités de pêche menées dans le cadre des accords³³⁴. En effet, un « observateur » veille à bord au respect des dispositions des accords de pêche, notamment en ce qui concerne la position des navires, les captures effectuées, les engins de pêche utilisés et l'échantillonnage biologique, en observant et en faisant rapport aux autorités compétentes du pays tiers et de l'UE. Cependant, aucune compétence n'est attribuée à « l'observateur pour veiller aux conditions de travail et de vie à bord. « L'observateur » devrait également inclure dans ses tâches celle d'observer et de faire rapport sur les conditions de vie et de travail des gens mer qui sont à bord de ces navires de pêche³³⁵.
401. À défaut, aujourd'hui, de contrôles sociaux par les « observateurs » et compte tenu de toutes les inquiétudes évoquées précédemment sur les conditions de travail des gens de mer ouest africains à bord des navires opérant dans le cadre des accords de pêche, il est primordial de renforcer et d'améliorer les inspections et les contrôles sociaux de ces navires lorsqu'ils sont au port.
402. Puis, une autre raison qui justifierait le renforcement des contrôles sociaux de tous les navires de pêche est que ces navires, par la nature de leur activité, se trouvent habituellement en mer et ne sont pas facilement accessibles aux services d'inspection de l'État du pavillon. Ceci leur permet d'échapper à un certain nombre de contrôles. Compte tenu de cette situation, les États doivent pouvoir mettre en place un système leur permettant non seulement de faciliter aux pêcheurs le dépôt de leurs plaintes ou réclamations, mais aussi d'enquêter afin de s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux éventuels manquements constatés.
403. Renforcer le contrôle des navires de pêche permettra de mieux garantir aux gens de mer le respect de leur droit notamment en matière d'emploi, de salaire, de durée du travail et de repos, d'habitabilité des navires de pêche, d'avitaillement, de sécurité sociale, *etc.* De meilleures conditions de travail favorisent le recrutement et le maintien

³³⁴ V. À titre d'exemple, l'article 5 de l'Accord de partenariat dans le domaine de la pêche durable entre l'Union européenne et la République du Sénégal.

³³⁵ CARRIL VASQUEZ (X.M.), « La dimensión social de los acuerdos de colaboración de pesca sostenible negociados por la Unión Europea con terceros países y propuestas de mejora de su contenido », *idem*.

du personnel dans le secteur de la pêche. Ce dernier contribuant largement à l'économie, à l'emploi et à la sécurité alimentaire, maintenir l'emploi et assurer l'attractivité dans ce secteur est ainsi primordial.

404. Il devient donc primordial de mettre en place un système efficace et harmonisé de *Port State Control* (PSC) pour mieux contrôler les conditions sociales à la pêche. Cependant, l'absence de ratification massive de la C188 en Afrique présente un obstacle majeur pour l'application des normes de la convention et pour l'instauration d'un PSC pêche : parmi les 54 pays africains, seuls 6 pays ont ratifié la convention (Afrique du Sud, Angola, Congo, Maroc, Namibie, Sénégal). En Afrique de l'Ouest seul le Sénégal a ratifié la convention. Certains États ouest africains considérés comme « États pêcheurs » n'ont pas ratifié la convention. L'absence de législation ou de coordination communautaire sur l'instauration d'un PSC des navires de pêche favorise l'inapplication des normes internationales et nationales destinées à assurer de meilleures conditions de travail et de vie aux pêcheurs.

405. En somme, le PSC permet d'assurer une application effective et uniforme des normes de travail à la pêche. Il permettra aux États côtiers et du port de contrôler le respect des normes relatives aux conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche commerciale battant pavillon étranger qui se rendent dans leurs ports ou opèrent dans leurs eaux côtières. Le PSC en assurant une application uniforme des normes, garantit ainsi des conditions de concurrence équitables dans le secteur de la pêche. Il est donc nécessaire de se pencher sur la mise en œuvre d'un PSC pêche via un MOU.

B. De la possibilité d'étendre le MOU d'Abuja à la pêche

406. L'harmonisation des inspections portuaires est largement facilitée quand l'organisation en question prend à sa charge, avec un mandat des pays concernés, la centralisation de certaines tâches et fonctions, comme la définition de procédures standards ou les manuels de formation, et qu'elle s'engage dans la mise en œuvre du programme d'inspection, notamment en dispensant des formations harmonisées aux inspecteurs des pays concernés et en se positionnant comme point nodal dans l'échange d'informations³³⁶. Ainsi, il est nécessaire de s'interroger sur une éventuelle

³³⁶ Rapport COMHAFAT « Étude pour la mise en place d'un Programme Régional Harmonisé d'Inspection Portuaire dans la région COMHAFAT », Janvier 2018. [En ligne], https://comhafat.org/fr/files/publications/doc_publication_0133.pdf, (consulté le 07/07/2023).

coordination des inspections des navires de pêche par l'État du port dans le cadre d'une coopération régionale comme le MOU d'Abuja.

407. Cependant, tous les MOU du monde se limitent à une harmonisation de contrôle des navires de commerce et n'ont pas tendance à être étendus à la pêche. Cette situation est due, à notre avis, à l'internationalisation accrue des navires de commerces, plus importante que celle des navires de pêche. En effet, les navires de commerce ont beaucoup plus tendance à toucher plusieurs ports étrangers et ce sont des navires à bord desquels les équipages peuvent être composés de gens de mer de plusieurs nationalités différentes. Cette internationalisation existe aujourd'hui à la pêche, mais dans une dimension moindre que celle au commerce. La pêche a ses spécificités dont il faudra tenir en compte pour la mise en place d'une quelconque coopération régionale pour la mise en place d'un PSC pêche. C'est pourquoi aujourd'hui, il n'est pas forcément nécessaire ni utile d'étendre les dispositions du MOU d'Abuja à la pêche. Il faudra, sur le fondement de ce qui existe déjà, mettre en place un dispositif distinct et complet de contrôle de l'État du port, y compris dans sa dimension sociale. En effet, des initiatives de coordination des PSC existent déjà. Il faudra renforcer et étendre le cadre juridique existant et définir un organe qui se chargera de la centralisation des tâches (définition des standards, assurer la collecte des informations, *etc.*).

408. En ce qui concerne le cadre juridique, le principal outil pour garantir les contrôles portuaires adéquats est l'accord relatifs aux mesures du ressort de l'État du port (MREP) ou accord PSMA, dont le nom officiel en français est « Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée », adopté en 2009 par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO). L'accord est entré en vigueur en juin 2016, à la suite de l'adhésion de plus de 25 pays. Les États signataires du MOU d'Abuja et de l'accord PSMA sont la Mauritanie, le Sénégal, la Gambie, la Guinée, la Sierra Leone, le Liberia, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, la São Tomé et Príncipe, le Gabon, la Namibie et l'Afrique du Sud. Il s'agit du premier traité international juridiquement contraignant destiner à lutter contre la pêche INN³³⁷. Le

³³⁷ Accord relatif aux mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (approuvé par la Conférence de la FAO du 22 novembre 2009 et entré en vigueur le 5 juin 2016),

PSMA s'applique à la fois à la pêche et aux « activités liées à la pêche » telles que le débarquement, le conditionnement et le transport du poisson, ainsi que la mise à disposition de personnel, de carburant et d'engins de pêche en mer. Il comprend des obligations internationales juridiquement contraignantes et fixe des normes minimales globales pour l'inspection de navires étrangers cherchant à entrer dans le port d'un autre État. Point crucial, le PSMA exige des États parties qu'ils refusent l'entrée dans leurs ports lorsqu'il existe « des preuves suffisantes » qu'un navire s'est livré à la pêche INN ou à des activités liées à la pêche INN³³⁸.

409. Il existe également la recommandation ICCAT 12-07 concernant un système ICCAT³³⁹ de normes minimales pour l'inspection au port. La recommandation 12-07 de l'ICCAT prévoit un système d'inspection au port qui s'applique aux navires étrangers, d'une longueur hors tout supérieure à 12 mètres et/ou affrétés, ayant à leur bord des espèces gérées par l'ICCAT et/ou des produits de poisson provenant de ces espèces qui n'ont pas été préalablement débarqués ou transbordés dans un port. Elle exige aux États membre d'inspecter chaque année au moins 5 % des opérations de débarquement et de transbordement, dans leurs ports désignés, au fur et à mesure que ces opérations sont réalisées par des navires de pêche étrangers³⁴⁰.

410. Toujours dans le cadre juridique existant, nous pouvons citer : la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982 (CNUDM)³⁴¹ ; l'Accord des Nations-Unies

³³⁸ CREMERS (K.) BOUVET (M.), WRIGHT (G.), ROCHETTE (J.), « Options pour le renforcement du suivi, contrôle et surveillance des activités humaines dans la région de l'Atlantique du Sud-Est », projet STRONG High Seas, 2021.

³³⁹ La CICTA a été mise en place par la Convention pour la conservation des thonidés de l'Atlantique en 1966 et elle est responsable de la gestion et de la conservation des thonidés et espèces apparentées dans l'Océan Atlantique et les mers adjacentes. Ses parties contractantes sont les suivantes : États-Unis, Japon, Afrique du Sud, Ghana, Canada, France (St-Pierre et Miquelon), Brésil, Maroc, République de Corée, Côte d'Ivoire, Angola, Russie, Gabon, Cap-Vert, Uruguay, São Tomé et Príncipe, Venezuela, Guinée équatoriale, République de Guinée, Libye, Chine, UE, Tunisie, Panamá, Trinité-et-Tobago, Namibie, Barbade, Honduras, Algérie, Mexique, Islande, Turquie, Philippines, Norvège, Nicaragua, Guatemala, Sénégal, Belize, Syrie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Nigeria, Égypte, Albanie, Sierra Leone, Mauritanie, Curaçao, Liberia, Salvador, République de Guinée-Bissau, Grenade, Gambie et Royaume-Uni.

³⁴⁰ V. La Recommandation ICCAT 12-07 concernant un système ICCAT de normes minimales pour l'inspection au port, décembre 2007. [En ligne]. <https://www.iccat.int/Documents/Recs/compendiopdf-f/2012-07-f.pdf> (consulté le 03/07/2023).

³⁴¹ Adoptée par la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et ouverte à la signature, ainsi que l'Acte Final de la Conférence, à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982. La CNUDM définit les tâches et responsabilités des États en tant qu'État du pavillon (application des règles devant être respectées par leurs propres navires quelle que soit leur zone d'opération) ou en tant qu'État côtier (application des règles devant être respectées par tous les navires dans les zones placées sous leur juridiction).

sur la conservation et la gestion des stocks de poissons chevauchants et grands migrateurs, 1995 (dit accord sur les stocks de poissons -ASP)³⁴² ; Le plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche INN, 2001 (PAI-INN)³⁴³.

411. Il ressort de ce qui précède qu'il existe un bon cadre juridique pour mettre en place un PSC en Afrique de l'Ouest et du Centre. Trouver également le cadre institutionnel n'est pas chose difficile, dans la mesure où des initiatives sont prises en ce sens. Celle qui marquera notre attention est le travail entamé par la COMHAFAT pour mettre en place un contrôle harmonisé de l'État du port à la pêche.
412. La COMHAFAT semble être l'organisation idéale pour mener à bien cette initiative, car elle joue un rôle important pour la coopération de différents États membre et de différentes organisations régionales et sous-régionales dans le domaine halieutique. D'ailleurs, sous son mandat de promoteur de la coopération entre ses États membres, la COMHAFAT a conclu avec la CSRP³⁴⁴, le CPCO³⁴⁵, la COREP³⁴⁶ et d'autres entités de coopération halieutiques régionales (Infopêche, REPAO³⁴⁷) un mémorandum d'entente pour une coordination entre les institutions et organisations régionales de pêche dans la zone COMHAFAT en 2015. Ce MOU prévoit notamment

³⁴² L'« Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà des zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs » a été adopté par consensus le 4 août 1995 à l'issue d'une conférence de plénipotentiaires, convoquée par l'Assemblée générale des Nations Unies. Comme obligation, l'État côtier doit veiller à faire respecter les mesures de conservation et de gestion des stocks de poissons par la mise en place de systèmes efficaces d'observation, de contrôle et de surveillance. En ce qui concerne l'État du port, l'article 23 de l'Accord lui confère le droit et l'obligation de prendre des mesures concernant le contrôle documentaire, la régularité des engins de pêche, les captures à bord des navires, *etc.*) Il prévoit la mise en place de mesures de contrôle pouvant être prises par les États côtiers. Il autorise, en particulier, l'État côtier à procéder, en cas d'infraction, à l'inspection de navires battant pavillon d'un autre État. Il fixe également les obligations de l'État de pavillon en matière de respect de la réglementation et de répression des infractions. La Guinée, la Guinée Bissau, la Mauritanie et le Sénégal ont ratifié cet accord.

³⁴³ Plan d'action international visant à prévenir, contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, adopté par consensus lors de la 24^e session du Comité des pêches de la FAO le 2 mars 2001. Il prévoit plusieurs mesures du ressort de l'État du port dans les paragraphes de 52 à 64. Le paragraphe 52 spécifie que l'État du port devrait prévoir des mesures conformes au droit international lui permettant de contrôler les navires de pêche afin de prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche INN. Ces mesures devront être appliquées de manière équitable, transparente et non discriminatoire.

³⁴⁴ Commission Sous-Régionale des Pêches.

³⁴⁵ Comité des Pêches pour le Centre-Ouest du Golfe de Guinée.

³⁴⁶ Commission Régionale des Pêches du Golfe de Guinée.

³⁴⁷ Réseau sur les Politiques de Pêche en Afrique de l'Ouest.

« de mettre en place des accords de partenariat pertinents à vocation régionale permettant d'accroître les synergies, la complémentarité des programmes et la mobilisation des ressources, et à des fins d'élaborer un programme commun, d'établir des actions prioritaires, d'élaborer un calendrier prévisionnel de mise en œuvre dudit programme (...), de préciser les détails techniques et financiers des actions identifiées (...), et de procéder à une répartition des tâches »³⁴⁸.

413. La COMHAFAT envisage un PSC Pêche pour ses États membres. L'organisation a initié un programme régional harmonisé d'inspection portuaire suite à la Déclaration de Rabat sur la coopération régionale pour la lutte contre la pêche INN adoptée par la 9ème Conférence Ministérielle de la COMHAFAT en septembre 2014 et suite aux conclusions de l'atelier COMHAFAT de Marrakech d'octobre 2015. Une étude a été menée dans ce sens par la conférence. Cette étude démontre que dans le cadre de la lutte contre la pêche INN qui a été soulignée à plusieurs reprises comme une priorité par les États d'Afrique occidentale soit individuellement, soit par le biais de leurs organisations représentatives, le renforcement des contrôles au port apparaît en effet d'une contribution essentielle pour décourager ou empêcher les navires INN d'accéder à leurs ports, ce qui les empêchera de commercialiser leurs captures en privant par ces actions les opérateurs du bénéfice économique escompté³⁴⁹.

414. Il ressort de cette étude de la COMFAHAT qu'il existe dans cette zone des faiblesses qu'il est nécessaire de compenser pour le renforcement des inspections au port : cadre réglementaire, mécanismes de coopération inter-agences, formation des agents concernés et systèmes d'échanges de données entre États concernés (du port, côtier, du pavillon et États du marché). Aussi, s'agissant d'un domaine purement régalien, et donc différent du contexte d'un programme régional d'observation scientifique qui conduit à déléguer certaines tâches régaliennes, les interventions d'un futur programme devront davantage cibler les États que les organisations sous-régionales dont ils sont membres. À cet égard, les besoins sont susceptibles d'être très variables d'un État à un autre, demandant une approche au cas par cas tout au moins pour les aspects de mise à niveau de la réglementation et les aspects liés aux mécanismes de

³⁴⁸ CAILLART (B.), BOIXEL (Y.), PANNOSSIAN (A.), « Etude pour la mise en œuvre d'un programme régional harmonisé d'inspection portuaire dans la région », COMHAFAT, F&S Fisheries Maritime Affairs pour la COMHAFAT, 2018.

³⁴⁹ CAILLART (B.), BOIXEL (Y.), PANNOSSIAN (A.), « Etude pour la mise en œuvre d'un programme régional harmonisé d'inspection portuaire dans la région », idem.

coopération inter-agences. Ces deux aspects sont à traiter en priorité, car ils constituent les fondations institutionnelles et réglementaires pour la mise en œuvre des inspections au port³⁵⁰.

415. Les initiatives ne manquent pas, le défi pour la COMHAFAT et pour ses États membres sera principalement de réussir à coordonner la mise en œuvre de différentes actions prévues et de les mettre en cohérence.

416. Cependant, comme nous l'avons vu ci-dessus, ces accords dont sont membre les États soumis à notre étude et les initiatives de la COMHAFAT concernent uniquement les pêches INN. La lutte contre la pêche INN est certes très importante. En général, les navires qui font de la pêche INN ne respectent ni les conditions de sécurité ni les conditions de travail, ni les règles relatives au respect de l'environnement et de protection de la ressource. Toutefois, les accords régionaux de contrôle doivent prendre en compte tous les aspects de la pêche tel que le respect de l'environnement, le respect des conditions de travail et de vie à bord, ainsi que des mesures prévoyant les standards de contrôle, des mécanismes d'échange d'information et de ciblage des navires. Le PSC à la pêche ne peut se limiter à la seule lutte contre la pêche INN. Aujourd'hui, pour des raisons étudiées précédemment, la dimension sociale doit impérativement être tenue en compte dans les programmes d'accord de contrôle de l'État du port à la pêche et la C188 doit impérativement être retenue comme instrument pertinent fondant les bases réglementaires de ces accords.

417. Pour ce faire, la COMHAFAT ainsi que toutes les autres organisations régionales et sous régionales concernées doivent appeler leurs États membres à ratifier la C188 en fournissant les moyens requis pour sa transposition correcte dans les droits nationaux et sa bonne application. La COMHAFAT peut donc élargir son programme pour la mise en place d'un PSC pêche complet incluant par exemple tous les aspects retenus dans le MOU d'Abuja (sécurité, sûreté, environnement, conditions de travail) en plus des aspects de la pêche INN. Ce projet de MOU à la pêche serait en effet un signal fort pour une prise de conscience collective en Afrique des questions essentielles du respect des conditions de travail et de vie à bord des navires de pêche ainsi que celles relatives à la santé et à la sécurité au travail. De plus, la mise en place d'un PSC pêche

³⁵⁰ Idem p 59.

encouragera les États africains à ratifier la C188, car dans tous les cas leurs navires seront contrôlés au titre de la convention (même pour les États qui ne l'ont pas ratifiée) sur le fondement du principe non moins favorable prévu à l'article 44 de la C188.

418. En somme, la volonté de certains États africains de mettre en place un MOU pour la pêche doit se traduire par des avancées concrètes qui viendront s'ajouter aux résultats déjà obtenus, tout en tenant compte de la dimension sociale du contrôle. Un MOU spécifique à la pêche pour les États membre de la COMHAFAT demande moins de moyens financiers que l'inspection en mer, et si la dimension sociale est prise en compte, il sera un signal fort lancé à la communauté internationale pour notamment une meilleure prise en compte des conditions de travail des marins pêcheurs.
419. Plusieurs facteurs du texte MOU d'Abuja permettent d'assurer un contrôle efficace et harmonisé de l'État du port : la mise au point de procédures harmonisées pour ce qui est du contrôle par l'État du port effectué dans tous les ports de la région ; le fait de posséder une base de données d'informations automatisée, moderne et opérationnelle, le fait de garantir que les agents de contrôle de l'État du port sont des professionnels bien formés ; l'utilisation d'un manuel commun pour les agents de contrôle de l'État du port, en matière de procédure, par tous les États. Il existe, toutefois, des défis liés au PSC dans la région. Parmi ces défis figurent le caractère juridique du MOU qu'il faudrait rendre plus contraignant, le renforcement des compétences des PSCO et le renforcement des rôles des pouvoirs publics concernant fourniture de moyens nécessaires et la communication des formulaires standardisés adéquats ou des données d'inspection à jour au Secrétariat du MOU d'Abuja. Le MOU d'Abuja peut être un modèle pour la mise en place d'un MOU spécifiquement à la pêche que des organisations comme la COMHAFAT peuvent porter en tenant compte des spécificités de la pêche et de sa dimension sociale.

Conclusion Partie 1

420. Les conventions internationales de travail maritime (MLC, C188, STCW, STCW-F) sont devenues les sources essentielles du droit du travail maritime, par essence international, au vu non seulement de leur pertinence, mais aussi de nombre important de ratifications qu'elles ont eues. Il est aujourd'hui impératif de les ratifier et de les incorporer dans les droits nationaux pour assurer aux gens de mer un travail sûr et décent, mais aussi pour lutter contre la concurrence déloyale, le dumping social.
421. Ces conventions, en plus de consolider les précédentes conventions en une seule, apportent de nouvelles normes qui sont en mesure de protéger à la fois les gens de mer et les armateurs (contre le dumping social, par exemple). Elles fixent les règles applicables en matière de travail maritime mais aussi des règles qui permettent la bonne application des normes, plus précisément des règles relatives au contrôle de l'application des normes.
422. En Afrique, les États ont, dans la majorité, ratifié la STCW et ont mis en place une administration maritime chargée de mettre en application cette convention notamment, les conditions d'accès et d'exercice de la profession (tutelle et contrôle des formations maritimes, contrôle et gestion de l'aptitude physique des gens de mer, tenir et contrôler les identités des gens de mer).
423. Quant à la MLC, les États de l'Afrique de l'Ouest n'ont pas encore fini de transposer toutes les dispositions de la convention dans leur législation nationale, nonobstant le fait que la majorité de ces États l'ont ratifiée. Aussi, du point de vue du contrôle, la MLC apporte beaucoup plus d'obligations aux États (État du pavillon, État du port, État fournisseur de main-d'œuvre) et demande donc pour sa mise en œuvre une administration maritime plus exigeante en termes de qualité, de compétence des personnels, des moyens matériels et peut-être financiers.
424. En effet, en plus de l'urgence d'adopter des normes législatives ou réglementaires pour mettre en œuvre les conventions internationales, les États de l'Afrique de l'Ouest doivent renforcer les capacités des administrations en ressources humaines et matérielles pour un contrôle efficace de l'application des normes et peuvent dans

ce cadre solliciter certains acteurs privés pour faciliter certaines tâches liées au contrôle.

425. En dehors des efforts individuels pour une application effective des normes de travail maritime, les États de l'Afrique de l'Ouest peuvent se pencher sur une collaboration inter-administration voire inter-étatique qui permettra de rendre la mise en œuvre plus contraignante et mieux harmonisée. Il faudra dans ce cas trouver l'organe idéal qui se chargera de communautariser les conventions internationales en Afrique et accentuer l'engagement des États pour une politique communautaire sectorielle adaptée aux réalités africaines et aux besoins économiques et sociaux du secteur. Cette coopération doit d'ailleurs englober tout le secteur maritime (redynamisation de la flotte, communautarisation des normes maritimes, *etc.*), mais doit avant tout tenir compte des besoins des travailleurs (gens de mer) en ce qui concerne le développement de l'emploi maritime et les conditions de travail, y compris la santé et la sécurité à bord.

426. L'existence d'une coordination des contrôles de l'État du port (MOU d'Abuja) qui tient en compte la dimension sociale du maritime est à saluer. Toutefois, il faudra nécessairement améliorer les tenants et les aboutissants de cette coopération, sachant que le contrôle de l'État du port reste un aspect primordial du respect de l'application des normes.

427. Quant à la pêche, son importance est vitale en Afrique de l'Ouest. Les États de l'Afrique de l'Ouest sont tenus, pour garantir une sécurité alimentaire et de l'emploi, de mener une politique allant dans le sens de la protection des marins pêcheurs. Le métier mérite d'ailleurs une attention particulière au vu non seulement de son importance mais aussi de sa dangerosité et de ses conditions de travail souvent difficiles. Cependant, nous constatons une absence de ratification de la C188, en dehors du Sénégal, alors que cette convention est aujourd'hui d'une importance capitale pour assurer un travail sûr et décent aux marins pêcheurs. Les États de l'Afrique de l'Ouest devraient ratifier et transposer la C188 et mettre en place une administration de qualité (la même pour le commerce). Ils doivent surtout renfoncer les coopérations inter-étatiques ou/et administratives existantes en matière de contrôle de la pêche, quitte à mettre en place un MOU pêche équivalent à celui du MOU d'Abuja.

428. La transposition des normes internationales et le contrôle de son application passent par le renforcement ou la mise en place d'une administration maritime de qualité et la coopération inter-étatique et inter-administrative. L'intérêt de cette transposition des normes internationales et du contrôle n'est rien d'autre que la lutte contre la concurrence déloyale, mais surtout la protection des gens de mer qui travaillent dans un milieu particulièrement hostile et isolé où lieu de travail se mélange avec lieu d'habitation. Cette protection se matérialise par les normes internationales régissant la relation de travail. Donc, si les États de l'Afrique de l'Ouest ont et/ou doivent intégrer ces normes internationales et assurer leur applicabilité c'est surtout pour protéger les gens de mer ouest africains dans leurs relations de travail.

**PARTIE 2 : L'IMPACT DES CONVENTIONS
INTERNATIONALES DU TRAVAIL MARITIME
DANS LES RELATIONS DE TRAVAIL ET LES
CONDITIONS DE VIE À BORD DES NAVIRES
EN AFRIQUE DE L'OUEST**

429. Les conventions de travail de l'OIT relatives au domaine maritime ont toujours contribué à une meilleure prise en compte des travailleurs si particuliers, les gens de mer. Les avancées majeures restent les conventions consolidées : la C188 et la MLC qui assurent une protection quasi intégrale à tous les gens de mer.
430. Toutefois, le droit du travail maritime n'est pas simplement l'œuvre des conventions internationales, sachant que celles-ci contiennent des normes minimales. Il est aussi l'œuvre de la législation nationale des États qui ratifient ces conventions : notamment des lois ou encore des règlements, des usages, des conventions collectives, *etc.* Il en résulte une diversité des sources du droit du travail maritime.
431. En Afrique de l'Ouest et partout ailleurs, les relations de travail se subdivisent en deux types de relations : les relations individuelles de travail³⁵¹ et les relations collectives de travail³⁵². Les conventions internationales soumises à notre étude se focalisent beaucoup plus sur les relations individuelles (contrat d'engagement

³⁵¹ Les relations individuelles du travail concernent les relations contractuelles employeur / salarié de leur établissement à la rupture du contrat de travail (définition et formation du contrat de travail, lien de subordination, pouvoir de direction de l'employeur, *etc.*)

³⁵² Les relations collectives de travail sont les règles qui régissent les relations entre, d'un côté, les salariés ou leurs représentants et, de l'autre, l'employeur ou les groupements d'employeurs. Ces règles visent à assurer l'expression et la défense des intérêts professionnels qui s'expriment dans l'entreprise, dans les groupes de sociétés, dans les branches professionnelles, ou encore au niveau national interprofessionnel.

La capacité pour les salariés d'exprimer et de défendre collectivement leurs intérêts professionnels est reconnue comme un véritable droit. En effet, face au pouvoir de l'employeur et compte tenu de la subordination dans laquelle se trouvent les salariés individuellement, il a été reconnu aux salariés le droit d'agir collectivement en exerçant leur droit de grève et d'être représentés de manière à exprimer et à défendre collectivement leurs droits et leurs intérêts.

Les relations collectives de travail peuvent donc d'abord être saisies à travers les acteurs qui y prennent part. Ainsi les représentants des salariés ont pour mission d'exprimer et de défendre les intérêts des salariés, non seulement face à l'État et aux pouvoirs publics, mais aussi et surtout face à l'employeur et au patronat. Certains représentants des salariés sont élus par les salariés. Il s'agit principalement de ceux qui se trouvent dans l'entreprise. D'autres sont désignés par les syndicats professionnels dont l'objet est précisément de défendre les intérêts professionnels des personnes visées par leurs statuts. Les syndicats sont susceptibles d'être implantés dans l'ensemble des espaces géographiques et professionnels dans lesquels employeurs et salariés se rencontrent, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'entreprise.

La représentation collective des salariés consiste ensuite en un ensemble d'actions et de procédures par lesquelles les représentants des salariés vont pouvoir exprimer et défendre les intérêts des salariés : action revendicative, action en justice, négociation collective, information et consultation des représentants des salariés, participation aux organes dirigeants des sociétés, *etc.* Plus encore, elle est devenue un rouage essentiel dans la production des normes sociales au point que l'on ne peut pleinement comprendre l'évolution des sources du droit du travail sans faire le détour par les règles qui régissent les relations collectives de travail. En effet, c'est à travers les règles sur la représentation des salariés, et en particulier celles régissant la négociation collective, que l'État prétend réaliser la décentralisation de la production des normes sociales vers l'entreprise.

maritime, heure de travail, de repos, congés ainsi que la santé et sécurité au travail). Les relations collectives de travail telles que la représentation ou plus précisément la liberté d'association, la liberté de constituer des syndicats et de mener des négociations collectives sont garanties par la constitution de l'OIT et d'autres conventions dites fondamentales³⁵³. L'ensemble des Membres de l'OIT, même lorsqu'ils n'ont pas ratifié les conventions en question, ont l'obligation, du seul fait de leur appartenance à l'Organisation, de respecter, promouvoir et réaliser, de bonne foi et conformément à la Constitution de l'OIT, le principe de la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective, au même titre que l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire ; l'abolition effective du travail des enfants, l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession³⁵⁴. Par ailleurs, l'obligation pour les États de respecter ces droits fondamentaux est reprise par la MLC à son article 3. Ces droits et conventions fondamentaux sont pleinement applicables aux gens de mer.

432. En Afrique de l'Ouest, comme un peu partout dans le monde, ces principes généraux et fondamentaux du travail ont été consacrés dans les constitutions des États³⁵⁵. Ces principes créent des droits individuels s'imposant au pouvoir parlementaire et sont susceptibles d'un contrôle de constitutionnalité³⁵⁶ ou de légalité. La primauté des principes à valeur constitutionnelle sur le pouvoir législatif conduit à les étendre aux marins, en dépit du silence des règles maritimes.
433. La plupart des principes, relatifs au droit du travail, contenus dans les constitutions des États d'Afrique de l'Ouest, concerne le droit de la négociation collective et de la représentation. Si les constitutions énoncent les principes généraux, les règles

³⁵³ (convention n° 87 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948 ; la convention n° 98 sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949 ; la convention n° 29 sur le travail forcé, 1930 ; la convention n° 105 sur l'abolition du travail forcé, 1957 ; la convention n° 138 sur l'âge minimum, 1973 ; la convention n° 182 sur les pires formes de travail des enfants, 1999 ; la convention n° 100 sur l'égalité de rémunération, 1951 ; la convention n° 111 concernant la discrimination : emploi et profession, 1958.

³⁵⁴ Voir la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail du 18 juin 1998.

³⁵⁵ Par exemple l'article 25 de la Constitution du Sénégal du 21 Janvier 2001 énonce le cadre dans lequel le travail doit s'exercer. Le droit au travail et à la liberté syndicale sont aussi mentionnés à son article 8.

³⁵⁶ Le contrôle de constitutionnalité est un contrôle juridictionnel exercé afin de s'assurer que les normes de droit (lois, règlements, traités) d'un État, respectent la Constitution. Celle-ci est, en effet, placée au sommet de la hiérarchie des normes.

qui régissent ces rapports collectifs de travail font quant à elles l'objet d'une légalisation unique, insérée dans les codes du travail, étendant aux marins les dispositions terrestres : liberté syndicale, droit de la négociation collective, représentation du personnel dans l'entreprise, droit d'action collective, convention collective.

434. Il faudra noter que les relations collectives de travail, à savoir la représentation et surtout les négociations collectives, ont des impacts directs et très importants sur les relations individuelles de travail, car de nombreuses règles régissant les relations contractuelles de travail sont issues de la négociation collective³⁵⁷ (salaires minimums, classification, protection sociale complémentaire, formation, la pénibilité, l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes, *etc.*). Dans certains États soumis à notre étude, on y retrouve des accords de branche spécifiques aux gens de mer, tandis que dans d'autres, ce sont des conventions interprofessionnelles qui s'appliquent aux gens de mer : par exemple, pour la Côte d'Ivoire, il s'agit d'une convention collective interprofessionnelle, du 19 juillet 1977 et d'une convention collective applicable au travail dans le secteur de la pêche du 19 septembre 1989 ; pour le Sénégal, il s'agit de la convention collective de 1975, fixant les conditions d'emploi des officiers et marins de la marine marchande sénégalaise (section commerce), à laquelle s'ajoute la convention collective de 1976 fixant les conditions d'emploi des officiers et marins de la marine marchande sénégalaise (section pêche) et la convention collective nationale interprofessionnelle, conclue le 27 mai 1982 révisée en dernier lieu le 30 décembre 2019. Pour cette dernière, son défaut d'adaptation au secteur maritime rend son application aux gens de mer travaillant sur les navires de commerce incertaine.

³⁵⁷ Dans la diversité des sources du droit du travail, il existe une hiérarchie : hiérarchie au sein des sources étatiques, supériorité en général de ces sources étatiques sur les sources conventionnelles, hiérarchie entre les sources conventionnelles (nationales, régionales, d'entreprise), supériorité des sources conventionnelles sur le contrat individuel de travail. Il peut exister des cas particuliers et des exceptions, ce que l'on dénomme souvent les accords dérogatoires. La négociation collective permet de négocier ce qu'on appelle de manière générale un accord collectif. Cet accord collectif peut prendre plusieurs formes selon le niveau de la négociation collective où il a été réalisé : un accord national interprofessionnel, conclu au niveau national et couvrant l'ensemble des secteurs d'activité ; un accord de branche, couvrant un secteur d'activité professionnel ; un accord d'entreprise, couvrant le seul niveau de l'entreprise concernée. Enfin la convention collective est un accord de branche qui va traiter de plusieurs thèmes et définir les conditions de la négociation collective sur ces thèmes

435. En dehors de ces conventions collectives citées ci-dessus, on trouve ainsi peu, ou pas du tout, de conventions collectives adoptées pour régir l'emploi à bord des navires. Lorsque les législations récentes renvoient à des textes réglementaires sectoriels ou à des accords d'entreprise, ceux-ci ne sont pas adoptés. En plus, les quelques conventions collectives applicables aux gens de mer (Sénégal, Côte d'Ivoire) datent de longtemps et n'ont pas fait l'objet de révision récente. La vétusté de ces conventions collectives fait qu'elles ne prennent en compte ni les conventions internationales de l'OIT (MLC, C188), ni les évolutions du métier de gens de mer. Ces conventions collectives méritent d'être mises à jour afin de les adapter aux réalités nationales et internationales du secteur. D'ailleurs, la négociation collective est d'autant plus importante pour la mise en application de la MLC³⁵⁸ et de la C188. Si l'État en question n'est pas du tout État du pavillon, comme c'est le cas de certains États d'Afrique de l'Ouest, et par conséquent ne dispose pas d'organisations d'armateurs (ou de gens de mer d'ailleurs), les dérogations, exemptions et autres applications souples ne peuvent être décidées par l'État en question, qu'après consultation avec la commission tripartite³⁵⁹.

³⁵⁸ Au stade de la mise en conformité de sa législation nationale, l'État qui ratifie la convention est soumis à des obligations de consultation des organisations de gens de mer et d'armateurs (article VII de la MLC). Ces obligations sont présentes à différents endroits de la convention. C'est le cas notamment lorsque l'État souhaite, dans une perspective de flexibilité, exclure certains navires du champ d'application des mesures nationales d'application. Le formulaire de rapport sur l'application de la MLC prévoit d'ailleurs que l'État fournisse la liste des organisations consultées. Concernant les mesures de flexibilité, le formulaire de rapport est plus exigeant dans la mesure où l'État doit communiquer des informations complètes sur le processus de consultation engagé et sur ses résultats. Une fois le formulaire de rapport complété, l'article 23 de la Constitution de l'OIT prévoit que « chaque Membre communiquera aux organisations représentatives reconnues telles aux fins de l'article 3 copie des informations et rapports transmis au Directeur général en application des articles 19 et 22 ». Cette transmission permet aux organisations représentatives de réagir par des commentaires, au besoin par voie de réclamation, lorsque les informations ne correspondent pas à la réalité observée ou bien si une situation particulière met en évidence un problème d'application. On retrouve également les mêmes obligations de consultation dans des organismes représentatifs de gens de mer et d'armateur dans la C188.

³⁵⁹ L'article XIII de la MLC, 2006, prévoit la mise en place d'une Commission tripartite spéciale par le Conseil d'administration du BIT. Le mandat de cette commission est de « suivre en permanence l'application de la convention ». Conformément à la convention, elle est constituée de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration. La commission a un rôle important en ce qui concerne les amendements au code. Si un problème dans le fonctionnement de la convention se fait jour, ou s'il apparaît que la convention a besoin d'être réactualisée, la Commission tripartite spéciale, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article XV de la convention, adopte les amendements nécessaires. Elle joue également un rôle consultatif important, en vertu de l'article VII, à l'égard des pays dans lesquels il n'y a pas d'organisations représentatives des armateurs et des gens de mer à consulter à propos de la mise en œuvre de la MLC, 2006.

436. Les législateurs des États ouest africains soumettent, la plupart du temps, au même régime les relations collectives de travail terrestres et maritimes. Il faut savoir qu'une entreprise ne change pas de nature juridique parce qu'elle a une activité terrestre ou maritime. De même une convention collective ne se distingue pas par son application à des travailleurs à terre ou en mer. Même en termes de rémunération, il s'agit de réglementer le travail abstrait, par heure, par jour, par mois, par an. Il n'en va pas de même lorsqu'il s'agit de réglementer le travail concret, de prévenir les risques professionnels, de prendre en compte les compétences nécessaires à l'activité professionnelle. Ce travail concret est principalement pris en compte dans le cadre des contrats individuels de travail³⁶⁰.

437. Par conséquent, les relations individuelles de travail en matière maritime sont empreintes du particularisme du droit social maritime. Ainsi, nous n'évoquerons que de manière très succincte les règles relatives aux relations collectives de travail. D'ailleurs, comme nous l'avons soulevé, les conventions internationales se focalisent beaucoup plus sur les relations individuelles de travail, pour non seulement des raisons évoquées ci-dessus, mais aussi pour protéger les gens de mer dans leurs relations contractuelles pour un travail décent et contre les conditions particulièrement difficiles du travail en mer, afin de garantir leur santé et leur sécurité. Ainsi, nous verrons comment les États de l'Afrique intègrent dans leurs législations nationales et leurs pratiques maritimes les conventions internationales, notamment les règles relatives au contrat d'engagement maritime (Titre 1) et celles relatives au respect des conditions de travail et de vie à bord et en dehors des navires (Titre 2), afin non seulement d'assurer aux gens de mer une protection intégrale de leurs droits, une sécurité et une sûreté maritime ; mais également d'assurer des règles de jeu égales pour tous les armateurs.

³⁶⁰ SUPIOT (A), « Le travail en question », in *Introduction de Critique du Droit du Travail*, PUF, Paris, coll. Quadrige, 2011, pp. 1-11.

TITRE 1 : LE CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME EN AFRIQUE DE L'OUEST FACE AUX EXIGENCES INTERNATIONALES

438. Traditionnellement, le gens de mer est soumis à un statut professionnel qui concerne notamment les conditions d'accès à la profession. Le marin, qui remplit donc toutes les conditions d'accès à la profession, conclut un contrat d'engagement maritime qui constate son recrutement et son entrée au sein de l'équipage³⁶¹. Le contrat d'engagement maritime est alors une forme particulière de contrat de travail qui ne concerne que le personnel navigant d'une entreprise d'armement maritime. La C188 parle d'accord d'engagement du pêcheur qui n'est rien d'autre que l'équivalent du contrat d'engagement maritime (appellation à la marine commerciale).

439. Selon la C188, l'accord d'engagement du pêcheur désigne le contrat d'emploi, le contrat d'engagement ou autre accord similaire, ainsi que tout autre contrat régissant les conditions de vie et de travail du pêcheur à bord du navire (article 1 paragraphe f de la C188). Quant à la MLC, son article II, paragraphe 1 g), définit le contrat d'engagement maritime comme renvoyant à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage. Il s'agit là d'une définition inclusive, qui accommode la diversité des systèmes juridiques et des pratiques. La MLC, 2006 ne prescrit pas de forme spécifique pour le contrat d'engagement maritime ; elle ne prescrit d'ailleurs pas de termes par lesquels ce contrat doit être désigné, comme en atteste la définition particulièrement étendue qu'elle donne de ce contrat sous son article II, paragraphe 1 g).

440. Cette définition se réfère à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage, mais il peut exister d'autres formes, selon ce que prescrit la législation ou la pratique nationale : nous utiliserons le terme « contrat d'engagement maritime ». On applique ainsi au contrat d'engagement maritime, le droit

³⁶¹ Avec l'inscription du gens de mer sur la liste d'équipage pour certains pays.

particulier du travail maritime, à savoir les normes nationales conformes à la MLC ou à la C188, pour la pêche.

441. L'article 302 du Code sénégalais de la Marine Marchande (CMM) en est une illustration : « Par dérogation au Code du Travail et compte tenu des nécessités inhérentes au métier de marin, tout contrat d'engagement conclu entre un marin et un armateur ou son représentant pour servir à bord d'un navire est soumis aux dispositions de la présente loi et de ses textes d'application ». C'est l'équivalent de l'article 219 du Code de la marine marchande du Togo qui dispose : « est considéré comme contrat d'engagement maritime et régi par les dispositions du présent code, tout contrat conclu entre un armateur ou son représentant et un marin ayant pour objet l'accomplissement d'un service à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime ». Les définitions sont presque identiques avec celles du code maritime de la Côte d'Ivoire³⁶² et du Bénin³⁶³.

442. Il est clair que c'est l'existence du contrat d'engagement maritime qui conditionne l'application des normes spéciales du travail maritime dans les relations de travail et les conséquences que celles-ci peuvent avoir. Ces normes sont prévues dans les législations spécifiques au droit maritime (code de la marine marchande ou code maritime, selon le pays) mais aussi dans la législation de travail de droit commun (code du travail), parfois une articulation des deux est nécessaire (code de la marine marchande et code du travail). Les législations nationales maritimes prévoient aussi plusieurs mesures réglementaires complémentaires qui devront être adoptées pour préciser les conditions d'application de certaines dispositions des textes législatifs. Mais la plupart de ces mesures ne sont toujours pas adoptées. Ces circonstances créent très souvent un vide juridique à la fois sur certains aspects du

³⁶² « Au sens de la présente Loi, on entend par contrat d'engagement maritime, tout contrat écrit, dûment visé par l'autorité maritime administrative et revêtu de la signature des parties ayant pour objet l'accomplissement d'un service à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime, conclu soit entre un marin ou son représentant et un armateur ou son représentant, soit entre un marin ou son représentant et un intermédiaire. L'écrit est exigé pour la conclusion du contrat d'engagement maritime à peine de nullité. Toutes modifications éventuelles de celui-ci ainsi que toutes dénonciations et résiliations sont effectuées dans les mêmes conditions à peine de nullité » (article 373 du Code de la maritime).

³⁶³ Tout contrat d'engagement conclu entre un marin et un armateur ou son représentant, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime est un contrat d'engagement maritime régi par les dispositions du présent code et de ses textes d'application (article 218 du code de la Marine Marchande).

droit du travail et sur certaines catégories de gens de mer. Une transposition parfaite des conventions internationales (MLC, C188) peut pallier une grande partie de cette problématique.

443. Les règles minimales de travail maritime sont prévues par les conventions internationales et sont normalement reprises dans les législations nationales des États qui les ont ratifiées. La conclusion et l'exécution du contrat d'engagement maritime obéit donc à des règles spécifiques censées apporter une protection aux gens de mer et une concurrence saine pour les armateurs. Ces règles doivent ainsi répondre aux exigences minimales des conventions internationales de travail maritime pour les États qui les ont ratifiées, et voire pour ceux qui ne les ont pas ratifiées, du fait de la ratification massive de ces conventions, du moins de la MLC, du caractère international du métier de gens de mer et du principe du traitement non moins favorable.

444. En dehors de la conclusion et de l'exécution du contrat d'engagement maritime, les États de l'Afrique de l'Ouest ont également prévu des règles relatives à la rupture du contrat d'engagement maritime (démission, licenciement : cause, préavis, indemnité...) et aux contentieux de travail maritime (conciliation préalable obligatoire auprès de l'administration maritime, juridiction compétente, conflit de juridiction, conflit de lois, *etc.*). Mais ces règles, qui se rapprochent dans une grande mesure des règles de droit commun du travail, ne sont pas prévues dans les conventions internationales. Ces dernières visant des objectifs déterminés et ciblant des aspects facilement harmonisables laissent le soin aux États de prévoir librement des normes relatives à la fin du contrat et au contentieux maritime. Notre étude se focalisant beaucoup plus sur la manière dont les États de l'Afrique de l'Ouest intègrent ou doivent intégrer les règles internationales, nous n'étudierons alors que la conclusion du contrat d'engagement maritime (Chapitre 1) et son exécution par les différentes parties au contrat (Chapitre 2)

Chapitre 1 : La conclusion du contrat d'engagement maritime en Afrique de l'Ouest au regard du droit international du travail maritime

445. Tout marin embarqué à bord d'un navire doit obligatoirement avoir conclu un contrat d'engagement maritime avec l'armateur du navire ou son représentant conformément aux dispositions internationales et nationales en vigueur. C'est le contrat d'engagement maritime qui définit les conditions d'emploi des gens de mer. Cette exigence est posée par la Règle 2.1 de la MLC. Son paragraphe 1 dispose que « les conditions d'emploi d'un marin sont définies ou mentionnées dans un contrat rédigé en termes clairs, ayant force obligatoire, et doivent être conformes aux normes énoncées dans le Code ». D'ailleurs, le paragraphe 1.a) de la norme A2.1 de la MLC exige qu'« à bord des navires, les gens de mer aient en possession un contrat d'engagement maritime signé par le marin et l'armateur ou son représentant, ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord, ainsi que l'exige la présente convention ».

446. Comme la MLC, la C188 exige également l'existence d'un contrat d'engagement maritime avant tout embarquement : « à l'exception du propriétaire de navire qui exploite celui-ci seul, les pêcheurs travaillant à bord des navires doivent être protégés par un accord d'engagement qui soit conforme aux dispositions de la convention et qui leur soit compréhensible » (articles 16 et 19 de la C188).

447. Ces exigences internationales obligeant tout gens de mer de conclure un contrat d'engagement maritime avant tout embarquement sont reprises dans les législations nationales des États ouest africains : soit expressément³⁶⁴, soit de façon implicite à travers une combinaison de plusieurs dispositions³⁶⁵.

448. Les conventions internationales (MLC, C188) cherchent à garantir que l'engagement soit un acte délibéré et qu'il s'accomplisse dans des conditions

³⁶⁴ Article 302 du CMM sénégalais

³⁶⁵ Article 219 et suivant du CMM du Togo, article 219 et s. du Code Maritime du Bénin, article 373 et s. du Code maritime de la Côte d'Ivoire. Il serait mieux que ces États prévoient expressément cette obligation conformément à la MLC et à la C188.

loyales. Le contrat d'engagement maritime instauré par ces conventions est un document très important en ce qu'il tend à garantir que les gens de mer, les armateurs, les inspecteurs de l'État du pavillon et les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port sont clairement informés des conditions d'emploi des gens de mer et que ces conditions leur sont toujours accessibles. Il peut également constituer un instrument utile pour vérifier que la législation nationale faisant porter effet aux autres prescriptions de la convention est bien appliquée. Il faut noter également que pour les gens de mer qui ne sont pas salariés, mais indépendants, il doit être prévu un contrat ou un document d'une autre forme attestant que leurs conditions de travail sont conformes à la législation nationale donnant effet aux prescriptions de la MLC, 2006³⁶⁶.

449. Ce à quoi la convention attache une importance prééminente et que les États ouest africains doivent bien tenir en compte pour la mise en œuvre de ces conventions, c'est d'une part, le minimum de formalisme auquel doit se soumettre la conclusion du contrat d'engagement maritime (Section 1), d'autre part, une définition claire des parties aux contrats, afin que les dispositions des conventions puissent protéger tous les gens de mer et armateurs (Section 2).

Section 1 : Le formalisme dans la conclusion du contrat d'engagement maritime

450. Le contrat d'engagement maritime doit respecter un certain nombre de conditions. Le formalisme exigé dans la conclusion du contrat d'engagement maritime concerne les formalités de recrutement (Paragraphe 1) et les formalités de conclusion dudit contrat (Paragraphe 2).

³⁶⁶ OIT, MANUEL, *Éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006 Modèle de dispositions nationale*, OIT, 1^e éd, 2012.

Paragraphe 1 : Les formalités de recrutement et de placement

451. Comme soulevé ci-dessus, les conventions fondamentales de l'OIT s'appliquent directement aux États, y compris aux États ouest africains. De ce fait, et du fait des imbrications entre certaines normes générales et les normes de travail maritime, les armateurs sont soumis aux règles communes de non-discrimination. La discrimination peut se fonder sur la race, la couleur, le sexe, l'origine sociale, la religion, l'opinion politique³⁶⁷. Souvent, les pays interdisent aussi toute distinction ou exclusion fondée sur d'autres motifs tels que le handicap, la séropositivité ou l'âge. Aussi, le contrat d'engagement maritime, comme le contrat de travail de droit commun, est soumis aux conditions de fond du droit commun des contrats, à savoir la capacité, le consentement libre des parties, l'objet licite et la cause licite.

452. Une fois toutes les conditions d'accès et d'identification remplies, le recrutement du marin peut se faire soit directement par l'armateur, soit par un recrutement indirect pour le compte d'armateur ou d'employeur ou le placement auprès d'eux. Cette activité est la plupart du temps exercée par les services de recrutement et de placement privés ou publics des gens de mer. Les conventions internationales accordent une attention particulière à ce deuxième type de recrutement dans la mesure où, réglementer le fonctionnement des services de recrutement et de placement des gens de mer, notamment de ceux qui appartiennent au secteur privé (SPRPGM), était devenu une nécessité, du fait du nombre important de marins qui cherchent à s'embarquer sur des navires battant le pavillon d'un pays autre que le leur. Une telle situation peut poser des difficultés pour les gens de mer, dans le cas où l'armateur ou l'employeur n'est pas en mesure de faire face à ses responsabilités.

453. La Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), opère une synthèse des normes de 1996³⁶⁸ tout en adoptant une approche à la fois novatrice et globale sur la question du recrutement et du placement des gens de mer. Elle prévoit, sous la Règle 1.4 consacrée au recrutement et au placement, que les gens de mer doivent pouvoir avoir accès à un système efficient, adéquat et

³⁶⁷ V. Convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958.

³⁶⁸ La convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996 et la Recommandation n° 186) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996.

transparent pour trouver sans frais un emploi à bord d'un navire. Ce système peut se traduire par le recours à des services privés et/ou par le recours à des services assurés par une organisation de gens de mer. Pour la pêche, ce sont les articles 22 et 41 qui règlementent le recours aux « services de recrutements ». Les dispositions des conventions (MLC, C188) s'adressent ainsi aux pays sur le territoire desquels opèrent des services aussi bien publics que privés de recrutement et de placement des gens de mer³⁶⁹. Néanmoins, la plupart des dispositions obligatoires énoncées à la règle A1.4 de la MLC et à l'article 22 et 41 de la C188 concernent les pays sur le territoire desquels opèrent des services de recrutement et de placement privés. En plus, nous n'avons à notre connaissance, aucun État ouest africain qui a mis en place des services publics de placement et recrutement des gens de mer³⁷⁰, or les services privés de recrutement et de placement des gens mer (SPRPGM) sont répandus dans le monde. Donc, les SPRGM feront l'objet principal de notre étude.

454. Dans tous les cas, l'État dans lequel ces services opèrent doit en encadrer l'activité de manière à protéger et promouvoir les droits des gens de mer, conformément aux dispositions détaillées de la MLC. Elle vise à la mise en place d'un dispositif (basé sur la licence, l'agrément, ou une autre forme d'exigence) qui encadre le fonctionnement des services privés de placement (A) et elle exige aussi que la réglementation de cette activité, soit régie par des lois, des règlements ou des

³⁶⁹ L'article II, paragraphe 1 h), définit les termes « service de recrutement et de placement des gens de mer » en ce qui concerne aussi bien le « secteur public » que le « secteur privé » et précise que ces termes s'appliquent aux services qui s'occupent du recrutement ou du placement des gens de mer, ou des deux. Cependant, cette définition ne fournit pas plus de précisions sur les termes « privé » et « public ». Un service public devrait être compris comme un service gratuit, géré par le gouvernement – un ministère ou une agence gouvernementale –, mis en place afin de fournir ce service aux gens de mer et/ou aux autres travailleurs (voir le paragraphe 4 de la norme A1.4). Au contraire, un service privé est géré comme une entreprise commerciale. Voir Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006). Questions fréquentes, BIT, Cinquième édition, 2019.

³⁷⁰ « La Côte d'Ivoire avait mis le placement des gens de mer à la charge exclusive de l'administration des affaires maritimes pour mieux contrôler la question. Mais, l'administration maritime n'arrive pas à assurer un bon placement des gens de mer pour des raisons de manque d'outils et des raisons pratiques donc dans la pratique ce sont plutôt ce sont des entreprises privées qui s'occupent des placements de gens de mer ». V. Entretien avec le Commandant BABY DJENAN Jean-Claude sous-directeur du travail maritime et du bien-être des gens de mer et le commandant AZGOH Philippe Auguste administrateur des affaires maritimes, assistant du directeur général des gens de mer. Aujourd'hui, le nouveau Code Maritime permet le placement par des sociétés privées sous agrément.

instruments d'un autre type,³⁷¹ mettant à la charge des SPRPGM un certain nombre d'obligations. (B).

A. Habilitation des services de placement et de recrutement des gens de mer

455. L'article II, paragraphe 1 h), de la MLC définit un service de recrutement et de placement des gens de mer comme toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs. Conformément au paragraphe 2 de la norme A1.4, les prescriptions de la convention ayant trait aux services de recrutement et de placement des gens de mer s'appliquent lorsque l'objet principal de ces services est le recrutement et le placement des gens de mer ou lorsque ces services recrutent et placent un nombre non négligeable de gens de mer. En cas de doute sur la question de savoir si la convention s'applique à un service privé de recrutement et de placement donné, la question doit être tranchée par l'Autorité compétente de chaque pays après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

456. En application des dispositions de la norme A1.4 de la convention de travail maritime de l'OIT, 2006 (MLC) et des articles 22 de la Convention n° 188 concernant le travail dans la pêche (C188), les SPRPGM ne peuvent exercer leur activité qu'en vertu d'un système normalisé de licence ou d'agrément ou d'une autre forme de réglementation. Il incombe au pays dans lequel sont établis les services de recrutement et de placement des gens de mer de mettre en place ce système. Ce système, y compris la supervision et le contrôle des services privés de recrutement et de placement des gens de mer, garantit que ces services fonctionnent dans le respect des prescriptions des conventions internationales.

457. En effet, les États ouest africains soumis à notre étude, qui ont ratifié la MLC (Sénégal, Togo et Bénin) ou/et la C188 (Sénégal) doivent s'assurer que les SPRPGM établis sur leurs territoires sont agréés, certifiés ou autorisés conformément aux dispositions des conventions précitées.

³⁷¹ OIT, MANUEL, *Éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006 Modèle de dispositions nationale*, OIT, 1e éd, 2012.

458. Au regard de la législation sénégalaise, il ressort que les SPRPGM sont bien soumis à une procédure particulière d'autorisation. L'article 294 du code sénégalais de la marine marchande exige une déclaration préalable à la création d'un SPRPGM auprès de l'autorité maritime sénégalaise. Le décret n° 2010-426 du 31 mars 2010 fixant les taux des ressources financières de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM), fixe aussi les montants des redevances pour la délivrance et le renouvellement des agréments des SPRPGM.

459. L'article 228 du CMM du Togo apporte les mêmes exigences : « Tous les services privés de recrutement et de placement opérant sur le territoire du Togo dont l'objet principal est le recrutement et le placement des gens de mer ou qui recrutent et placent un nombre appréciable de gens de mer ne peuvent exercer leur activité qu'en vertu d'un agrément ». D'ailleurs, sur la base des textes, l'administration maritime togolaise supervise et contrôle étroitement tous les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire national. Elle ne délivre ou ne renouvelle la licence, l'agrément ou toute autre forme d'habilitation dont un tel service privé est détenteur pour opérer sur ce territoire que si elle a pu vérifier que le service de recrutement et de placement concerné remplit les conditions exigées par le droit togolais³⁷².

460. Le Sénégal et le Togo prévoient donc des dispositions posant le principe de la mise en place d'un système d'agrément ou d'autorisation pour les SPRPGM. Cependant, les législations de ces États ne permettent pas de cerner le système ou le dispositif complet d'agrément, de certification ou d'autorisation des SPRPGM qui y sont établis. Les différentes dispositions sur l'agrément des SPRPGM ne sont pas détaillées par les normes législatives et ces États n'ont pas encore adopté de normes réglementaires détaillant la procédure d'agrément ou d'autorisation des SPRPGM.

461. Toutefois, dans la pratique, certains de ces États ouest africains ont mis en place une procédure d'agrément. D'après l'administration maritime sénégalaise, pour une demande d'agrément, le SPRPGM doit fournir : une lettre de demande adressée au Directeur de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM), les statuts de l'entreprise, le numéro d'identification national des entreprises et des associations

³⁷² Article 229 du CMM du Togo

(NINEA), un registre de commerce, une attestation de régularité (IPRES/CSS, IRTSS), une preuve de compétences et d'expériences du demandeur dans le domaine, une quittance de 1 000 000 FCFA³⁷³.

462. Cependant, non seulement cette liste ne contient pas toutes les exigences de la MLC sur la question du contrôle des SPRPGM, mais aussi, comme soulevé ci-dessus, cette procédure n'est pour le moment prévue par aucun texte, et n'est pas non plus publiée sur le site de l'administration maritime. Or, la ratification et la mise en œuvre de la MLC impliquent l'adoption de texte législatif ou toute autre mesure.

463. En ce qui concerne le Bénin, aucune mesure exigeant un système d'agrément ou d'autorisation n'est adopté pour l'instant. La législation béninoise n'est pas conforme à la MLC sur cette question. Alors qu'il existe des SPRPGM établis dans ce pays. Il existe, tout de même, au Bénin un projet d'arrêté portant statut d'agrément des organismes de placement des gens de mer qui est en préparation³⁷⁴.

464. Il convient de noter également que les obligations des conventions internationales en ce qui concerne les SPRPGM ne se limitent pas aux États dans lesquels ces SPRPGM sont établis. Certaines obligations incombent aux armateurs à l'État du pavillon³⁷⁵. Lorsque les armateurs recourent à un SPRPGM, ils doivent s'assurer que ce service est agréé, certifié ou réglementé conformément aux prescriptions de la MLC. D'où l'importance, pour les États ouest africains de : soit prendre des mesures réglementaires précisant la procédure d'agrément et les obligations des SPRPGM, soit rendre publiques les procédures d'agrément des SPRPGM, y compris la publication sur les sites officiels des administrations de la liste des SPRPGM agréés ou autorisés. Ce qui permettra non seulement d'informer les gens de mer et les armateurs, mais surtout faciliter aux armateurs et aux États du pavillon l'exercice de leurs responsabilités. Cela facilitera également la coopération entre État du pavillon et État du port, notamment pour les contrôles.

465. La responsabilité de l'armateur revêt une importance particulière dans le cas où le service de recrutement ou de placement considéré est basé dans un pays qui n'a pas

³⁷³ Entretien annexé avec Madame Thioro SALL, inspectrice du travail maritime à l'ANAM (Dakar/Sénégal), le 03 septembre 2018.

³⁷⁴ OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2018, publiée 108ème session CIT (2019) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Bénin*.

³⁷⁵ Même si le SPRPGM n'est pas établi sur son territoire.

ratifié la MLC (par exemple la Côte d'Ivoire). Le respect de cette responsabilité des armateurs étant soumis à inspection et à certification, les États du pavillon sont chargés de veiller à ce que les armateurs disposent d'un système approprié permettant de vérifier que les services de recrutement et de placement sont en conformité avec les dispositions nationales mettant en œuvre la norme A1.4³⁷⁶. Les États du pavillon peuvent s'acquitter de cette tâche en surveillant en permanence si les armateurs respectent lesdites dispositions, en contrôlant les services de recrutement et de placement basés dans des États non parties à la MLC par le biais d'un système de gestion de la qualité et en fournissant des informations sur la mesure dans laquelle les services basés dans ces pays se conforment aux prescriptions de la norme A1.4 de la MLC.

466. Lors du contrôle, l'inspecteur peut, par exemple, prendre en compte les informations recueillies par l'État du pavillon, ainsi que tout audit ou toute certification concernant la qualité des services situés dans des pays n'ayant pas ratifié la MLC ou la C188. Les armateurs peuvent aussi présenter comme documents de preuve les listes des exigences à vérifier en vertu de la MLC ou de la C188³⁷⁷.

467. De ce fait, la Côte d'Ivoire, même si elle n'a pas ratifié la MLC et la C188, est dans l'obligation de mettre en place une procédure d'autorisation et de préciser dans sa législation nationale les obligations des SPRPGM, afin que les armateurs des navires, battant pavillon étranger, puissent faire recours aux SPRPGM établis en Côte d'Ivoire dans le respect de la MLC et de la C188. Tel n'est pas le cas aujourd'hui en Côte d'Ivoire, car le Code Maritime pose juste le principe de l'autorisation préalable³⁷⁸ et aucune autre norme législative ou réglementaire ne précise ni la procédure complète, ni les obligations des SPRPGM, alors même que les armateurs étrangers, de pêche notamment, font souvent recours aux SPRPGM établis en Côte d'Ivoire.

³⁷⁶ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019 (www.ilo.org/mlc).

³⁷⁷ OIT, *Directives pour les inspections des États du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée*, Deuxième édition révisée, 2021.

³⁷⁸ Selon l'article 319 du CM de la Côte d'Ivoire « Le recrutement des marins s'effectue : soit par embauche directe ; soit par des sociétés ou établissements de placement, agréées par l'autorité maritime administrative ; soit par un organisme public ou parapublic. Les modalités d'application de l'alinéa précédent sont fixées par voie réglementaire. La délivrance de l'agrément est soumise à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de Finances ».

468. Il faut toutefois préciser que comme au Sénégal, une procédure d'autorisation est mise en place en Côte d'Ivoire selon une pratique administrative. Cependant, celle-ci n'est pas tout à fait respectée par toutes les entreprises effectuant du recrutement et du placement des gens de mer en Côte d'Ivoire du fait du défaut de texte réglementaire précis et de contrôle³⁷⁹.
469. En somme, tous les États soumis à notre étude doivent, pour être conforme à la MLC et à la C188 et assurer à leurs gens de mer un accès à un système efficient et bien réglementé de recrutement et de placement, adopter les mesures d'application destinées à préciser les procédures d'agrément ou d'autorisation.
470. Cependant, il ne faut pas perdre de vue que ce recours au SPRPGM dont l'exercice est soumis à des conditions strictes peut éventuellement être contourné par les armateurs notamment à la pêche où la C188 autorise le recours à des agences d'emploi privées tel que prévu par la Convention (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997 (C181). Cette question n'est pour le moment pas très pertinente en Afrique de l'Ouest, car aucun État soumis à notre étude n'a actuellement ratifié cette convention.
471. En outre, pour le commerce, les prescriptions de la MLC ayant trait aux services de recrutement et de placement des gens de mer s'appliquent, comme nous l'avons évoqué, lorsque l'objet principal de ces services est le recrutement et le placement des gens de mer ou lorsque ces services recrutent et placent un nombre non négligeable de gens de mer. A partir de quel nombre peut-on affirmer qu'il s'agit d'un nombre non négligeable ?
472. Donc, en principe, au regard de la convention, un service de recrutement, dont son objet principal n'est pas le recrutement ou le placement de gens de mer, pourrait recruter ou placer occasionnellement des gens de mer sans être agréé. Il appartient alors aux États de créer un « verrou » pour ne pas permettre de placer des gens de mer, même occasionnellement, sans autorisation ou agrément spécifique. La norme A1.4 précise qu'en cas de doute sur la question de savoir si la convention s'applique à un service privé de recrutement et de placement donné, la question doit être tranchée par l'autorité compétente de chaque pays, après consultation des organisations

³⁷⁹ Entretien annexée avec le commandant Baby, inspecteur du travail maritime, sous-directeur du travail maritime et du bien-être des gens de mer en Côte d'Ivoire.

d'armateurs et de gens de mer intéressées. Ainsi, les États ouest africains doivent, pour mieux protéger les droits des gens de mer, adopter des règles soumettant toute activité de recrutement de gens de mer qu'elle soit permanente ou occasionnelle, à une procédure d'autorisation.

473. Les SPRPGM agréés ou autorisés sont soumis à plusieurs obligations fixées par les conventions internationales.

B. Les obligations des SPRPGM relatives au recrutement et au placement des gens de mer

474. Le recours à des intermédiaires dans les opérations de recrutement et de placement des gens de mer a été envisagé dès les premières années de l'OIT. Ainsi, dès 1920, la Commission paritaire maritime s'est penchée sur un rapport traitant de la codification de la législation maritime, qui dégagait un certain nombre de sujets méritant de faire l'objet d'une étude spéciale, au premier rang desquels figurait le placement des marins. À l'époque, c'étaient les abus déplorables dont les marins étaient victimes de la part des agents racoleurs et autres intermédiaires qui étaient dénoncés³⁸⁰. Aujourd'hui, cet objectif est concilié avec une autre préoccupation : celle de favoriser l'emploi des gens de mer à travers la mise en place d'un système efficace et répondant aux besoins, d'offices gratuits de placement pour les marins. En effet, les pratiques en matière d'emploi maritime ont considérablement évolué. Cela se traduit notamment par l'internationalisation des équipages et le recours fréquent aux agences de recrutement et de placement³⁸¹.

475. Ainsi, la MLC et la C188 mettent plusieurs obligations à la charge des SPRPGM :

- Les SPRPGM ne doivent facturer aucun honoraire aux gens de mer, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement, le placement ou l'obtention d'un emploi (Norme A1.4 paragraphe 5 alinéa b) de la MLC et article 22 paragraphe 3 b) de la C188) ;
- Les SPRPGM, quel que soit le lieu de leur établissement, ne peuvent avoir recours à des agissements qui auraient pour objet ou pour effet d'empêcher ou de dissuader les

³⁸⁰ OIT, *Instruments concernant le recrutement et le placement (gens de mer)*, STCMLC/2018/ Note technique/4 Troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006, Genève 23-27 avril 2018.

³⁸¹ V. CONNELL (M. Mc), DELVIN (D.) et DOUMBIA-HENRY (C.), *The Maritime Labour Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, pp. 261 et suiv.

gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les conditions requises (Norme A1.4.5 a) de la MLC et article 22 paragraphe 3 a) de la C188) ;

- Les SPRPGM doivent s'assurer, à l'égard des gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire : de leurs qualifications, de la validité de leur aptitude médicale, et de leurs documents professionnels obligatoires³⁸² ; de leur information préalable avant de signer le contrat d'engagement maritime ; de la conformité au contrat d'engagement maritime proposé aux règles applicables³⁸³ ; du respect par l'armateur de ses obligations de garantie en matière de rapatriement³⁸⁴.
- Les SPRPGM doivent tenir à disposition, aux fins d'inspection par l'autorité compétente, un registre à jour de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire³⁸⁵;
- Les SPRPGM doivent également examiner toute plainte concernant leurs activités et y répondent et aviser l'autorité compétente des plaintes pour lesquelles aucune solution n'a été trouvée³⁸⁶ ;
- Les SPRPGM sont aussi dans l'obligation de mettre en place un système de protection, sous la forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur, en vertu du contrat d'engagement maritime, n'a pas rempli ses obligations à leur égard³⁸⁷.

476. Cette dernière obligation présenterait des difficultés dans sa mise en œuvre. Selon l'ITF, les gens de mer éprouvent des difficultés à faire agir ou même à contacter le prestataire d'assurance, ou à se prévaloir de la mesure équivalente appropriée pour obtenir l'indemnisation à laquelle ils ont droit. Ce qui a conduit la fédération syndicale à proposer un amendement au Code MLC, plus précisément à la norme A1.4, alinéa c) vi) pour exiger que les SPRPGM communiquent aux gens de mer des informations adéquates sur ce système de garantie, y compris des détails sur la manière de déposer une demande, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement. L'amendement en question a été adopté à la quatrième réunion de la Commission

³⁸² Norme A1.4.5 c) iii) de la MLC.

³⁸³ Norme A1.4.5 c) ii) de la MLC.

³⁸⁴ Norme A1.4.5 c) iv) de la MLC.

³⁸⁵ Norme A1.4.5 c) i)

³⁸⁶ Norme A1.4.5 c) v)

³⁸⁷ Norme A1.4.5 c) vi) de la MLC.

tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Partie II (5 au 13 mai 2022)³⁸⁸.

477. Quant aux États de l’Afrique de l’Ouest : Les législations nationales du Bénin et de la Côte d’Ivoire, ne comportent aucune disposition relative aux obligations des SPRPGM. Dans les autres États ouest africains, il existe des dispositions nationales qui donnent effet à certaines prescriptions de la règle 1.4 et de la norme A1.4, notamment celles relatives aux obligations des SPRPGM. C’est l’exemple du Sénégal et du Togo. Ces deux États exigent, dans leur législation nationale, qu’aucune opération de placement ne donne lieu, de la part des marins d’aucun navire, au paiement d’une rémunération quelconque, directe ou indirecte, à une personne, société ou établissement (article 294 du CMM sénégalais et 227 du CMM togolais). Au Togo, l’autorité maritime compétente veille à ce qu’il existe des mécanismes et procédures appropriés, associant, comme il convient, des représentants des armateurs et des gens de mer, pour connaître, le cas échéant, des plaintes relatives aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer (article 230 du CMM du Togo).

478. Cependant, les prescriptions détaillées de la norme A 1.4, paragraphes 2, 5 à 9 ne sont pas tout à fait prises en compte par les législations nationales de ces deux États. Par exemple, il n’existe aucune disposition sur le système de protection pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l’armateur en vertu du contrat d’engagement maritime n’a pas rempli ses obligations à leur égard, ni aucune disposition sur l’obligation faite au SPRGM de souscrire à une assurance garantissant la perte pécuniaire des gens de mer³⁸⁹.

³⁸⁸ Plus précisément l’amendement consiste à remplacer l’alinéa c) vi) du paragraphe 5 par ce qui suit :vi) mettent en place un système de protection, sous la forme d’une assurance ou d’une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l’armateur en vertu du contrat d’engagement maritime n’a pas rempli ses obligations à leur égard et s’assurent que les gens de mer sont informés, avant ou au moment de leur engagement, de leurs droits prévus dans le cadre dudit système. V. OIT, « Texte des amendements adoptés le 13 mai 2022 », Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Partie II (5 au 13 mai 2022) [En ligne]. https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_845317/lang--fr/index.htm (Consulté le 12/02/2023).

³⁸⁹ V. OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Sénégal* et OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Togo*.

479. Le constat est qu'en Afrique de l'Ouest toutes les dispositions nationales mettant en œuvre les règles de la MLC sur les obligations des SPRPGM ne sont pas encore adoptées. Les quelques règles qui le sont demeurent très générales et nécessitent des mesures d'application plus détaillées. L'adoption dans des délais raisonnables de ces mesures d'application est primordiale, car les prescriptions de la MLC, relatives au recrutement et au placement des gens de mer, entrent dans le champ des conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'État du pavillon et contrôlées par l'État du port. Pour les navires concernés par la certification obligatoire que prévoit la MLC, le respect de ces prescriptions doit être pris en compte. La MLC et la C188 donnent, en effet, aux normes relatives aux SPRPGM une réelle universalité et une meilleure effectivité. Donc, quel que soit le statut des États ouest africains (État du pavillon, État du port, État fournisseur de main-d'œuvre), ils ne peuvent échapper aux impératifs en la matière.

480. Le marin recruté directement par l'armateur ou qui passe par un service de recrutement et de placement, conclut un contrat d'engagement maritime, qui doit pour sa validité obéir à certaines exigences formelles.

Paragraphe 2 : Les formalités de conclusion du contrat d'engagement maritime

481. Les références essentielles de la relation de travail en milieu maritime étaient : un contrat au voyage, l'expédition maritime et le lien du marin à un navire. Donc, un contrat totalement autonome et à durée déterminée, ne comprenant que des périodes de navigation, de travail à bord. Aujourd'hui, la nature du contrat d'engagement maritime, a été modifiée. La référence ne peut plus être le contrat au voyage : il couvre des périodes sans travail, sans présence à bord, hors embarquement, au cours desquelles le lien contractuel est maintenu. Mais, le marin reste lié à un travail maritime, à bord d'un navire. Le contrat d'engagement maritime est devenu un vrai contrat de travail, mais garde tout de même des particularités³⁹⁰. Par exemple, comme soulevé précédemment, le contrat d'engagement maritime à l'instar du contrat de travail de droit commun est soumis aux règles de fond du droit commun des contrats

³⁹⁰ CHAUMETTE (P.), « De l'évolution du droit social des gens de mer Les marins ne sont pas des salariés comme les autres ». *Neptunus, e.revue CDMO*, Université de Nantes, Numéro spécial -20 ans, 2015.

à savoir la capacité, le consentement libre des parties, l'objet, la cause et la durée du contrat. Quant aux règles de formes, elles présentent des particularités en matière maritime, exigées par la réglementation internationale et nationale. Le contrat est soumis à des conditions de forme qui doivent être respectées. La principale condition de forme est l'exigence de l'écrit (A), mais il existe toutefois d'autres conditions de formes (B)

A. L'exigence de l'écrit et des mentions obligatoires

482. Les États ouest africains ont tant bien que mal repris les exigences internationales relatives à l'écrit et aux mentions obligatoires (a). Cependant, le domaine de la pêche artisanale reste le plus problématique (b)

1. Transposition incomplète en Afrique de l'Ouest des dispositions internationales exigeant l'écrit et certaines mentions obligatoires

483. A la différence du contrat de travail de droit commun à durée indéterminée, le contrat d'engagement maritime doit obligatoirement être conclu par écrit, quelle que soit sa durée (Règle 2.1 Paragraphe 1 de la MLC). Cette exigence de l'écrit est protectrice et permet aux gens de mer de s'informer de leur condition d'emploi afin qu'ils puissent bénéficier d'un contrat d'engagement maritime équitable. Les conventions internationales attachent une importance prééminente au minimum d'informations qui doivent figurer dans ce contrat. Selon le paragraphe 4 de la norme A2.1, « tout Membre doit adopter une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime régis par le droit national. Le contrat d'engagement maritime comprend dans tous les cas les indications suivantes :

- a) le nom complet du marin, sa date de naissance ou son âge, ainsi que son lieu de naissance ;
- b) le nom et l'adresse de l'armateur ;
- c) le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;
- d) la fonction à laquelle le marin doit être affecté ;
- e) le montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;
- f) le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;
- g) le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment :

i) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis, qui ne doit pas être plus court pour l'armateur que pour le marin ;

ii) si le contrat est conclu pour une durée déterminée, la date d'expiration ;

iii) si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination ;

h) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur ;

i) le droit du marin à un rapatriement ;

j) la référence à la convention collective, s'il y a lieu ;

k) toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer. »

484. Pour la pêche, l'article 20 de la C188 dispose : « il incombe à l'armateur à la pêche de veiller à ce que chaque pêcheur soit en possession d'un accord d'engagement de pêcheur écrit, signé à la fois par le pêcheur et l'armateur à la pêche, ou par un représentant autorisé de celui-ci (ou, lorsque le pêcheur n'est pas employé ou engagé par l'armateur à la pêche, l'armateur à la pêche doit avoir une preuve d'un arrangement contractuel ou équivalent), prévoyant des conditions de vie et de travail décentes à bord du navire, conformément aux dispositions de la présente convention ». Le contrat d'engagement, conclu pour accomplir un service à bord d'un navire de pêche, comporte en plus des mentions citées ci-dessus (pour la MLC) : la désignation du ou des navires de pêche et le numéro d'immatriculation du ou des navires de pêche à bord duquel ou desquels le pêcheur s'engage à travailler ; si possible, la date à laquelle et le lieu où le pêcheur sera tenu de son service ³⁹¹.

485. L'exigence de l'écrit et les mentions obligatoires exigées par la MLC sont parfaitement reprises par l'article 220 du CMM du Togo. L'article 221 du CM du Bénin exige également que le contrat d'engagement maritime contienne certaines mentions : « Le contrat d'engagement doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectifs. Il indique si l'engagement est conclu pour une durée déterminée ou indéterminée, ou pour un voyage. Il mentionne le service pour lequel le marin s'engage et la

³⁹¹ Annexe II de la C188.

fonction qu'il doit exercer, le montant des salaires et accessoires, et les bases de calculs des parts et profits. Le lieu et la date d'embarquement du marin sont mentionnés au rôle d'équipage ainsi que dans son livret professionnel maritime. Les conditions d'application des dispositions ci-dessus énoncées sont fixées par voie réglementaire ».

486. Le Sénégal et la Côte d'Ivoire posent également l'exigence de l'écrit du contrat d'engagement maritime. Mais, ces Etats ne prévoient les mentions obligatoires que pour le rôle d'équipage. Par exemple, au Sénégal, l'article 306 du CMM dispose que « le contrat d'engagement maritime doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectives. Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement doivent à peine de nullité être inscrites ou énumérées au rôle d'équipage ». C'est l'article 09 du décret fixant les modalités d'application de la loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande qui précise les mentions obligatoires du rôle d'équipage : « Le rôle d'équipage doit mentionner, pour chaque membre de l'équipage : a) Nom et prénom(s), b) Date et lieu de naissance, c) Filiation, d) Nationalité, e) Numéro et lieu d'identification, f) Conditions d'engagement, g) Fonctions exercées à bord et qualification ». Pour le cas de la Côte d'Ivoire, l'article 370 dispose que « le rôle d'équipage est établi en double exemplaire et comporte les mentions suivantes : les caractéristiques du navire et le nom du propriétaire ; le nom et l'adresse de l'armateur responsable ; l'identité complète des membres de l'équipage avec indication des fonctions à bord ; l'engagement formel du capitaine de se soumettre à la réglementation en vigueur. Le rôle d'équipage mentionne également les conditions collectives ou individuelles d'engagement de l'équipage ainsi que les sanctions disciplinaires infligées à bord. A défaut, elles doivent y être annexées ».

487. Cette pratique consistant à préciser les mentions obligatoires du rôle d'équipage et non celles du contrat d'engagement maritime reste conforme à la MLC, dans la mesure où, comme nous l'avons souligné, l'article II, paragraphe 1 g), de la

convention, définit le contrat d'engagement maritime comme renvoyant à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage³⁹².

488. Cependant, en dehors du Togo, les mentions obligatoires du contrat d'engagement maritime prévues par les autres États ne correspondent pas à l'ensemble des indications qui doivent figurer dans le contrat d'engagement maritime, conformément à la norme A2.1, paragraphe 4 de la MLC. Il manque certaines mentions que les États ouest africains doivent exiger dans leurs législations nationales, telles les mentions relatives : au congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ; au terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment ; aux prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur ; au droit du marin à un rapatriement, *etc.* Cette situation ne garantit pas aux gens de mer de ces États la protection de tous leurs droits, y compris ceux relatifs à la clarté et à la complétude du contrat d'engagement maritime. La situation est d'ailleurs un peu plus compliquée à la pêche artisanale.

2. Les problèmes particuliers de l'exigence de l'écrit et des mentions obligatoires à la pêche artisanale en Afrique de l'Ouest

489. Les difficultés à la pêche artisanale sont liées à certaines réalités et pratiques locales en Afrique de l'Ouest. Certaines difficultés sont relatives à l'absence même de contrat d'engagement maritime, tandis que d'autres sont afférentes à l'exigence de l'écrit elle-même.

490. En effet, en Afrique de l'Ouest, les systèmes de recrutement sont informels dans le secteur de la pêche artisanale. Dans ce secteur, pourtant « commercial », des « gens de mer » embarquent sans pour autant avoir conclu un contrat d'engagement maritime formel et détaillé³⁹³. Ce travail informel n'est pas régi par

³⁹² OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019. (www.ilo.org/mlc)

³⁹³ Il existe tout de même des contrats des pêcheurs artisans avec les bateaux ramasseurs : La main-d'œuvre émigrée à bord des bateaux ramasseurs concerne les contrats collectifs passés entre les pêcheurs artisans sénégalais et les armateurs de bateaux ramasseurs (le plus souvent de nationalité japonaise, chinoise, coréenne, espagnole ou panaméenne), détenteurs de licences de pêche de certains pays côtiers d'Afrique. Les pêcheurs embarquent à bord des bateaux avec leur pirogue et matériel, pour pêcher dans les ZEE des pays ciblés, pour le compte des armateurs. V. ANDERSEN (P.) Rapport OIT « Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans secteur de la pêche au Sénégal », rapport projet pour le développement durable du secteur

les législations nationales de ces États qui exigent l'existence d'un contrat écrit : ces exigences ne sont donc appliquées qu'à la marine marchande et à la pêche industrielle. Cette situation crée un vide juridique pour cette catégorie de « gens de mer » à la pêche artisanale, d'autant plus que le droit commun du travail n'est pas tout à fait adapté au métier de la pêche. Or, la pêche artisanale représente une grande partie des emplois en Afrique de l'Ouest. Par exemple, au Sénégal, elle représente près de 90% des emplois directs et 65% des emplois indirects du secteur de la pêche (pour environ 50 000 emplois directs et 550 000 emplois indirects)³⁹⁴. En plus, ce sont ces pêcheurs artisans qui subissent les conditions de travail les plus rudes et précaires. Les taux d'accidents sont importants, les conditions de vie à bord sont très pénibles³⁹⁵.

491. Ce processus de recrutement sans contrat est l'occasion de contraintes et d'abus. Il ne permet d'assurer ni la sécurité des travailleurs à bord, ni des conditions de travail décentes. Il n'implique aucune couverture sociale, ni salaire minimum, ni respect du droit national. Le sort des travailleurs est souvent laissé à la merci du patron de pêche, détenteur de la licence de pêche, qui décide de ce qu'il veut sans aucune contrainte juridique.

492. Ce vide juridique pourrait être comblé par la ratification et la bonne transposition de la C188 dans les législations nationales des États ouest africains, dans la mesure où, sauf disposition contraire, la C188, s'applique à tous les pêcheurs et à tous les navires de pêche engagés dans des opérations de pêche commerciale, lesquelles comprennent toutes les opérations de pêche, y compris les opérations de pêche dans les cours d'eau, les lacs ou les canaux, à l'exception de la pêche de subsistance et de la pêche de loisir (articles 1 et 2 de la C188). Aussi, l'article 1 g) de la convention prévoit que les termes « navire de pêche » ou « navire » désignent tout bateau ou embarcation, quelles qu'en soient la nature et la forme de propriété, affecté ou destiné à être affecté à la pêche commerciale. Ce qui inclut les navires

de la pêche, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Madrid (España) Organisation Internationale du Travail, Genève, Octobre 2008 (INT/07/16M/SPA, 2008).

³⁹⁴ V. *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007 - Sénégal.*

³⁹⁵ ANDERSEN (P.) *Rapport d'Etude sur Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans secteur de la pêche au Sénégal*, rapport projet pour le développement de développement durable du secteur de la pêche, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Madrid (España) Organisation Internationale du Travail, Genève, Octobre 2008.

du secteur de la pêche artisanale. Donc, si ces États transposent la C188, tous les pêcheurs, y compris ceux de la pêche artisanale seront assujettis à la convention et devraient donc conclure un contrat d'engagement maritime et être ainsi mieux protégés.

493. Il est donc déplorable de constater la faible ratification de la C188 en Afrique de l'Ouest, malgré l'importance capitale de la pêche artisanale, tant sur le plan de l'emploi que sur le plan de la sécurité alimentaire. Il n'y a que le Sénégal qui a ratifié la C188 en Afrique de l'Ouest, mais toutes les dispositions de la convention ne sont pas encore transposées dans sa législation nationale. En effet, le Sénégal qui a ratifié la C188 doit intégrer en outre des mentions exigées par la MLC, celles exigées par la C188 non contenues dans la MLC pour tous les contrats d'engagement maritime des pêcheurs, y compris de ceux du secteur artisanal.

494. Cependant, si l'exigence de l'écrit du contrat d'engagement maritime ne pose aucun problème de mise en œuvre au commerce et à la pêche industrielle, tel n'est pas le cas à la pêche artisanale. En Afrique de l'Ouest, la mise en œuvre de ces dispositions peut s'avérer difficile dans ce secteur. En effet, comme nous l'avons soulevé, cette activité reste très informelle en Afrique et les acteurs du secteur sont peu scolarisés, voire analphabètes. Au Sénégal, par exemple, le niveau d'éducation des pêcheurs artisans est très faible, puisqu'il n'y a que 43,2 % d'instruits parmi les chefs d'unités pêcheurs, dont la majorité n'a pas dépassé le niveau primaire. Les analphabètes représentent 20,6%³⁹⁶. Or, au Sénégal comme dans tous les États soumis à notre étude la langue officielle écrite est le français. Les langues locales ne sont pas tout à fait des langues écrites. De ce fait, exiger à des personnes qui ne savent ni lire, ni écrire de rédiger un contrat d'engagement maritime peut effectivement être problématique : non seulement ils ne peuvent le faire par eux-mêmes, mais aussi l'administration maritime ne peut assister tous les pêcheurs artisans dans la rédaction d'un contrat d'engagement maritime, car la plupart des administrations maritimes souffrent de capacités limitées, dues au manque

³⁹⁶ ANDERSEN (P.) *Rapport d'Etude : Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans le secteur de la pêche au Sénégal*, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Madrid (España) Organisation Internationale du Travail, Genève, Octobre 2008.

d'effectif sur les sites de débarquement de pêche artisanale dans l'étendue des territoires.

495. Toutefois, la C188 prend en considération les difficultés d'ordre pratique que peuvent avoir certains États à mettre en application certaines dispositions de la convention. Deux possibilités s'offrent à ces États pour pallier le problème relatif aux difficultés de mise en œuvre des dispositions de la C188 exigeant l'écrit dans le contrat d'engagement maritime.

496. D'abord, la convention permet à travers son article 4, que lorsqu'il n'est pas immédiatement possible pour un État de mettre en œuvre l'ensemble des mesures prévues par la convention en raison de problèmes particuliers d'une importance significative, compte tenu des infrastructures ou institutions insuffisamment développées, de mettre en œuvre progressivement tout ou partie de certaines dispositions citées dans la convention, conformément à un plan établi en consultation. Parmi les dispositions qui peuvent être mises en œuvre progressivement, figure l'article 20 de la convention qui pose l'exigence de l'écrit du contrat d'engagement du pêcheur. Ainsi, les États ouest africains, s'ils ratifient la C188, peuvent mettre en œuvre progressivement l'article 20 de la convention. Ce qui leur donnerait le temps nécessaire pour résoudre les problèmes propres à la pêche artisanale, notamment la difficulté d'exiger l'écrit dans ce secteur.

497. Le Sénégal qui a ratifié la convention pourrait donc procéder ainsi. D'ailleurs, cette dérogation concerne beaucoup plus la pêche artisanale où les navires utilisés sont généralement moins grands que ceux de la pêche industrielle. En effet, les dispositions de l'article 4 précitées ne s'appliquent pas aux navires de pêche : « d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ; ou passant plus de sept jours en mer ; ou naviguant habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte de l'État du pavillon ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné de la côte ; ou soumis au contrôle de l'État du port tel que prévu à l'article 43 de la convention, sauf lorsque le contrôle par l'État du port découle d'un cas de force majeure, ni aux pêcheurs qui travaillent sur ces navires ».

498. Cependant, tout État qui se prévaut de cette possibilité doit dans son premier rapport sur l'application de la convention présenté en vertu de l'article 22 de la

Constitution de l'OIT, indiquer les dispositions de la convention devant être mises en œuvre progressivement, en préciser les motifs et exposer les positions respectives des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs intéressés, en particulier des organisations représentatives d'armateurs à la pêche et de pêcheurs, s'il en existe et décrire le plan de mise en œuvre progressive. Puis, dans ses rapports ultérieurs sur l'application de la convention, l'État doit décrire les mesures prises en vue de donner effet à l'ensemble des dispositions de la convention. Malheureusement, le Sénégal n'a pas expressément manifesté l'usage de cette possibilité dans son rapport alors qu'il pouvait s'en prévaloir pour ne pas être en non-conformité avec la C188, le temps de régler définitivement les problèmes de la pêche artisanale, surtout de l'exigence de l'écrit³⁹⁷.

499. Cette première possibilité donne aux États le temps nécessaire pour pallier les difficultés, elle n'est donc pas une solution durable ni pour les États, ni pour les pêcheurs.

500. Ensuite, une solution plus durable pour ce qui est de l'exigence de l'écrit à la pêche artisanale, en particulier et la mise en œuvre de la C188, en général, pourrait émaner d'un vrai dialogue social instauré au travers de processus de négociations collectives officielles, débouchant sur une convention collective propre au sous-secteur qui assure des conditions de travail décentes et une protection sociale systématique. Cette convention collective pourrait, dans certaines mesures, faire office de contrat d'engagement.

501. En effet, les mentions citées dans l'annexe II de la C188 sont obligatoires, sauf dans les cas où l'inclusion de l'une de ces mentions ou de certaines d'entre elles est inutile, la question étant déjà réglée d'une autre manière par la législation nationale ou, le cas échéant, par une convention collective³⁹⁸. Donc, un contrat d'engagement maritime peut en tout état de cause, inclure une convention collective en intégrant des termes exprimant qu'il est de la volonté des parties (l'armateur et le marin) que l'ensemble de la convention collective soit, dans la mesure pertinente pour le marin, considérée comme faisant partie intégrante du

³⁹⁷ V. OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110^{ème} session CIT (2022) Convention (n°188) sur le travail dans la pêche, 2007-Sénégal.*

³⁹⁸ Annexe II de la C188.

contrat d'engagement maritime³⁹⁹. D'ailleurs le code sénégalais de la marine marchande n'exclut pas cette possibilité. L'article 310 de ce code dispose que « des conventions collectives conclues entre les représentants des armateurs et des marins peuvent déterminer dans le cadre des dispositions légales et réglementaires, les obligations réciproques des armateurs et des marins ».

502. Ce système pourrait faciliter la conclusion d'un contrat écrit, conformément à la C188, aux pêcheurs artisanaux peu scolarisés ou analphabètes. En effet, un tel contrat d'engagement maritime peut parfaitement être un document d'une seule page, mentionnant les données d'identification personnelle et autres informations relatives à l'emploi de l'intéressé et une clause unique déclarant que les parties sont convenues que les conditions d'emploi sont celles définies par la convention collective désignée. Ainsi, la convention collective pourrait être fournie à chaque patron de pêche lors de sa demande de licence de pêche, qu'il lui soit expliqué toutes les dispositions en langue locale. Il lui appartiendra à son tour de fournir les informations au pêcheur embarqué sur son navire afin de permettre à celui-ci de connaître les droits que lui confère la convention collective applicable, donc le contrat d'engagement maritime.

503. Les États ouest africains doivent donc, pour la pêche artisanale, donner les moyens aux pêcheurs de s'aligner aux normes internationales : la formalisation du secteur artisanal semble être une condition sine qua non au renforcement du contrôle des conditions de travail des pêcheurs, des embarcations et de l'activité de pêche en général.

504. En dehors de l'exigence de l'écrit et des mentions obligatoires, le contrat d'engagement maritime reste soumis à d'autres exigences de forme.

B. Les autres exigences de forme

505. Selon les conventions internationales, l'armateur ou son représentant et le marin concerné doivent signer l'un et l'autre l'original du contrat d'engagement maritime. Lorsque le contrat est signé par un représentant de l'employeur (intermédiaire), ce dernier doit pouvoir justifier d'une relation contractuelle, d'une procuration signée ou

³⁹⁹ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006). Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019. Comme pour la MLC c'est également valable pour la C188.

de tout autre document pour signer le contrat pour le compte de l'armateur⁴⁰⁰. Le représentant de l'armateur peut être le capitaine du navire, si la législation nationale le permet. Si l'armateur peut être représenté, sous condition, pour la signature, tel n'est pas le cas pour le marin qui, selon les conventions, doit signer le contrat lui-même sans possibilité de délégation. Ce qui nous semble logique, car celui-ci doit pouvoir examiner le contrat d'engagement maritime et demander conseil avant de le signer et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'il se lie librement en étant dûment informé de ses droits et responsabilités⁴⁰¹.

506. Cependant, le Togo donne la possibilité au marin d'être représenté pour la signature de son contrat d'engagement à travers l'article 229 alinéa 3 du Code togolais de la marine marchande : « Le contrat d'engagement maritime est signé par l'armateur ou son représentant et par le marin ou son représentant. Un exemplaire du contrat dûment visé par l'administration maritime est remis au marin ». Cette possibilité en droit togolais s'avère contraire à la MLC. La représentation du gens de mer pourrait empêcher celui-ci de prendre connaissance des dispositions de son contrat d'engagement maritime, dans la mesure où ce n'est pas lui-même qui l'a signé. D'ailleurs, ni le Togo, ni le Bénin, ni la Côte d'Ivoire ne traite de la question de l'examen et conseil avant signature du contrat par le gens de mer. A l'exception de la législation sénégalaise, notamment l'article 307 du Code sénégalais de la marine marchande⁴⁰², aucune autre législation soumise à notre étude ne prévoit cette possibilité. Ce qui non seulement, ne protège pas suffisamment le gens de mer, mais aussi, peut constituer une non-conformité lors d'un contrôle, notamment de l'État du port.

507. Après signature, le contrat d'engagement maritime doit être détenu à bord. Les conventions MLC et C188 ne précisent pas si c'est l'original du contrat d'engagement maritime qui doit être détenu. Toutefois, la copie du contrat d'engagement maritime et de toute convention collective applicable doit être accessible à bord. Aussi, lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie d'une convention collective, un exemplaire de ladite convention doit pouvoir être consulté à bord.

⁴⁰⁰ Paragraphe 1 a) de la norme A2.1 de la MLC

⁴⁰¹ Paragraphe 1 b) de la norme A2.1 de la MLC

⁴⁰² « L'armateur ou son représentant est tenu d'accorder au marin, avant la signature, toutes facilités pour examiner le contrat d'engagement et les dispositions légales qui le régissent. Un exemplaire du contrat d'engagement doit être remis au marin, après visa par l'Autorité Maritime »

Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, (sauf sur les navires affectés uniquement à une navigation dans les eaux nationales) : un exemplaire d'un contrat type ; les parties de la convention collective dont l'application est sujette à inspection par l'État du port en vertu de la convention⁴⁰³.

508. Ces exigences sont reprises dans le CMM togolais (article 224). Ce qui n'est pas le cas des autres pays qui doivent se mettre en conformité au paragraphe 2 de la norme A2.1 de la MLC. Au Sénégal, l'article 309 du CMM dispose que « le texte des dispositions légales et réglementaires régissant le contrat d'engagement maritime, ainsi que le texte des conditions du contrat lui-même, doivent être mis à la disposition du marin, s'il le demande, dans les bureaux de l'armateur ou de son représentant et à bord de chaque navire ». Ces dispositions sont insuffisantes, car elles n'exigent que des informations relatives aux conditions de travail et aux textes applicables aux marins. Or, les dispositions nationales doivent permettre aux gens de mer, y compris au capitaine du navire, d'obtenir à bord, sans difficulté, des informations précises sur les conditions de leur emploi. Elles doivent aussi permettre que les fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris dans les ports où le navire fait escale, puissent accéder à ces informations. Il faut également que ces intervenants puissent accéder à la copie du contrat d'engagement maritime et aux documents qui doivent être traduits en anglais selon la MLC.

509. La création et le stockage de contrats d'engagement maritime sous forme électronique est possible. Cela étant, l'utilisation de contrats d'engagement maritime électroniques ne devrait en aucun cas amoindrir les obligations prévues par la norme A2.1, notamment le fait que l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime, ni rendre plus difficile l'accès des inspecteurs à ces documents⁴⁰⁴.

510. Le contrat d'engagement maritime peut être conclu pour une durée déterminée ou indéterminée ou pour un voyage. Les conventions internationales exigent comme nous l'avons vu, que certaines mentions y figurent selon la durée du contrat : « si le contrat

⁴⁰³ Paragraphe 2 de la norme A2.1 de la MLC.

⁴⁰⁴ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019. (www.ilo.org/mlc)

est conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer ainsi que le délai de préavis, qui ne doit pas être plus court pour l'armateur que pour le marin ; si le contrat est conclu pour une durée déterminée, la date d'expiration ; si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination »⁴⁰⁵. Cependant, tout ce qui est relatif aux règles de limitation de durée du contrat, de la possibilité de renouvellement, de suspension ou de la requalification des contrats d'engagements est du ressort exclusif des législations nationales.

511. Ainsi, les législations nationales ouest africaines limitent les durées et les renouvellements du contrat d'engagement à durée déterminée. Par exemple, selon l'article 223 du CMM togolais le « contrat d'engagement maritime à durée déterminée ne peut excéder douze (12) mois, repos et congés y compris. Les renouvellements successifs du contrat d'engagement maritime à durée déterminée n'excèdent pas douze (12) mois. Au-delà de cette durée, le contrat est réputé contrat à durée indéterminée »⁴⁰⁶.

512. Mais, quelle que soit la durée du contrat d'engagement ou les modalités de suspension, celui-ci continue à produire ses effets lorsque, à la suite d'actes de piraterie⁴⁰⁷ ou de vols à main armée⁴⁰⁸ à l'encontre des navires, le marin est tenu en captivité à bord du navire ou ailleurs, même si la date fixée pour son échéance est passée ou que l'une ou l'autre partie a notifié sa suspension ou résiliation⁴⁰⁹. Ces

⁴⁰⁵ Paragraphe 4 g) de la norme A2.1 de la MLC.

⁴⁰⁶ C'est l'équivalent des articles : 312 du Code sénégalais de marine marchande, qui prévoit tout de même une possibilité de dérogation ; 380 du Code maritime de la Côte d'Ivoire.

⁴⁰⁷ On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants : tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé : contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ; contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ; tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ; tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres précitées, ou commis dans l'intention de les faciliter. Article 101 la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, dont le paragraphe 7 a) de la norme A2.1 de la MLC fait référence.

⁴⁰⁸ Vols à main armée à l'encontre des navires désigne tout acte illicite de violence, de détention ou de déprédation, ou menace de tels actes, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État, ou tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter. Paragraphe 7 b) de la norme A2.1 de la MLC.

⁴⁰⁹ Paragraphe 7 de la norme A2.1 de la MLC.

dispositions de la MLC sont l'objet des amendements de 2018 à la convention, consistant à protéger le contrat des gens de mer, y compris lorsque ceux-ci sont tenus en captivité. Les États ouest africains n'ont pas encore intégré ces amendements, pourtant en vigueur.

513. Il faut retenir que les prescriptions de la MLC, 2006, relatives au contrat d'engagement maritime entrent dans le champ des conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'État du pavillon. Pour les navires concernés par la certification obligatoire que prévoit la MLC, le respect de ces prescriptions doit être pris en compte. Le contrat d'engagement maritime est donc à la fois l'objet de contrôles dans le cadre des procédures instituées par la MLC, mais il est surtout un document essentiel pour le travail des inspecteurs de l'État du pavillon ou de l'État du port. Il s'agit là d'une avancée majeure et salubre de la MLC⁴¹⁰.

514. Même si les conventions internationales de travail maritime ne l'exigent pas, les États ouest africains soumettent quand même la validité du contrat d'engagement maritime au visa de l'administration maritime. Ce visa qui constitue un contrôle a priori important du contrat d'engagement maritime doit être maintenu. Toutefois, les États ouest africains doivent exiger de l'administrateur qui vise le contrat d'avoir les connaissances nécessaires du droit international et national du travail maritime, afin qu'un contrôle rigoureux soit effectué pour garantir aux marins le respect de ses droits.

515. Le contrat d'engagement lie le gens de mer ou marin et l'armateur. Ainsi, pour mieux cerner le champ d'application de ce contrat, voire du droit du travail maritime, il faut, avant tout, bien déterminer les différentes parties auxquelles ce contrat s'applique.

Section 2 : Les parties au contrat

516. Le contrat de travail lie généralement deux principales parties, à savoir le salarié et l'employeur. En matière maritime, la situation n'est guère différente, le contrat d'engagement maritime lie également un salarié (gens de mer ou marin) et un employeur (armateur). Mais, il arrive dans certains cas que le gens de mer ou marin

⁴¹⁰ OIT, *Instruments concernant le contrat d'engagement maritime (gens de mer)*, OIT, Troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006, STCMLC/2018/ Note technique/5, Genève 23-27 avril 2018.

ne soit pas salarié et que l'employeur ne soit pas l'armateur. Ce qui oblige les organisations internationales et les États, pour bien cerner le champ d'application du contrat d'engagement maritime et du droit du travail maritime, à déterminer l'employeur dans le contrat d'engagement maritime (Paragraphe 1), mais aussi à définir d'une manière précise les notions de gens de mer ou marin (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'employeur dans le contrat d'engagement maritime

517. Généralement l'employeur est une personne physique ou morale qui emploie du personnel salarié. Il s'identifie au pouvoir qu'il a sur les moyens de production. C'est pourquoi son exercice est institutionnalisé par le droit du travail à travers l'attribution d'un pouvoir de direction, d'un pouvoir réglementaire et d'un pouvoir disciplinaire sur le salarié, en contrepartie d'une rémunération. Le salarié met son activité professionnelle au service de l'employeur. Plus précisément, le lien de subordination entre le salarié et l'employeur, né du contrat de travail, fait de ce dernier celui qui donne des ordres et des orientations et qui en contrôle l'exécution⁴¹¹. Dans la même logique, l'employeur en milieu maritime est en principe l'armateur (A). Cependant, certaines procédures, arrangements commerciaux ou autres arrangements particuliers pour l'exploitation du navire peuvent faire de l'armateur, non pas l'employeur direct des gens de mer, mais leur simple utilisateur (B).

A. L'armateur, employeur des gens de mer

518. S'il recrute des gens de mer pour travailler à bord du navire qu'il exploite, l'armateur est leur employeur, on parle alors d'engagement direct. Il dispose ainsi des pouvoirs afférents à la fonction d'employeur et est soumis également aux obligations de celle-ci, notamment celles prévues par la réglementation maritime. Aux termes de la MLC, l'expression «armateur» désigne « le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrèteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la

⁴¹¹ COULIBALY (S.), « L'identification de l'employeur », *Revue internationale de droit économique* 2015/3 (t. XXIX), pp 285 à 305.

convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ses tâches ou responsabilités ». La C188 a retenu la même définition pour l'armateur à la pêche.

519. Les États ouest africains ont adopté une définition à peu près identique à celle des conventions internationales de travail maritime. La définition prévue par l'article 1 b) du Code sénégalais de la marine marchande est identique à celle de l'article 3 paragraphe 9 du Code togolais de la marine marchande : « Est armateur toute personne physique ou morale pour le compte de laquelle un navire est armé, exploité ou simplement utilisé. Les propriétaires ou les copropriétaires d'un navire sont présumés en être l'armateur ; en cas d'affrètement, l'affréteur devient l'armateur du navire, si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié ». La définition d'armateur prévue à l'article 5 paragraphe e) du CM du Bénin à une légère différence : « est armateur toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un ou de plusieurs navires en son nom, soit à titre de propriétaire soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du ou des navires ». L'article 803 du Code maritime de la Côte d'Ivoire semble être plus explicite : « L'armateur est la personne physique ou morale qui exploite un ou plusieurs navires en son nom, soit à titre de propriétaire, soit à un autre titre lui attribuant l'usage du ou des navires. L'armateur peut exploiter le navire à titre individuel ou en copropriété, ou dans le cadre d'une société d'armement ».

520. Les États ouest africains ont ainsi tous apporté une définition de la notion d'armateur suivant les évolutions internationales de cette notion. Au regard de ces définitions nationales de la notion d'armateur, il apparaît clairement que les définitions ne sont pas intrinsèquement liées à la relation de travail, mais à l'exploitation commerciale du navire, du fait notamment que de nombreux intérêts s'attachent à la notion d'armateur. En particulier, il est bénéficiaire de la limitation de responsabilité. Il est assujéti à de nombreuses règles, administratives, commerciales, techniques et souvent de sécurité.

521. Cependant, une définition de la notion d'armateur prenant en compte tous les aspects du droit du travail maritime reste primordiale, car l'armateur est responsable de ses préposés terrestres et maritimes. Elle est d'autant plus importante dans la mesure où, l'identification des sujets du droit du travail maritime, en particulier l'armateur, peut être malaisée. Les raisons sont multiples et variées : l'éclatement de l'entreprise, lieu d'exécution du contrat de travail maritime, le recours aux entreprises de travail temporaire, le recours aux

entreprises de travail maritime ou SPRPGM. Ces aspects sont pour beaucoup responsables de la dissimulation peu ou pas volontaire du véritable armateur. C'est pourquoi la MLC donne une définition large de la notion d'armateur dans le but d'exprimer l'idée que, indépendamment des arrangements commerciaux ou autres arrangements particuliers qui peuvent avoir été décidés pour l'exploitation du navire, il ne doit y avoir qu'une seule entité responsable des conditions de travail et de vie des gens de mer : l'armateur⁴¹².

522. Afin de lever toute ambiguïté, les parties de la définition de la MLC consistant à préciser, d'une part, que, est armateur tout opérateur auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire, d'autre part, que le responsable de l'exploitation du navire reste l'armateur même si d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités, doivent être reprises dans les définitions (générales ou spécifiques au travail maritime) de l'armateur au sein des législations ouest africaines. Cela faciliterait l'identification de l'armateur, acteur principal de la relation de travail, car ayant plusieurs responsabilités et obligations consistant à garantir un travail sûr et décent aux gens de mer.

523. En effet, en Afrique comme un peu partout ailleurs, plusieurs acteurs maritimes, autres que le propriétaire, peuvent être considérés comme armateur du navire : c'est le cas de l'affréteur⁴¹³ du *single ship company*⁴¹⁴, du *shipmanagement*⁴¹⁵ et de l'armement d'État⁴¹⁶. Dès qu'une personne physique ou morale est considérée comme armateur, elle est en principe l'employeur des gens de mer et assume toutes les responsabilités et obligations légales et contractuelles afférentes à cette fonction. Cependant, dans certains

⁴¹² CHAUMETTE (P.), « Armateur à la pêche et société de manning : quelles responsabilités ? » *Observatoire des droits des marin*, Nantes 14/10/2022.

⁴¹³ En pratique, le navire est souvent exploité dans le cadre d'affrètements. Dans ce cas, la loi dispose que l'affréteur devient l'armateur, si le contrat le prévoit et a été régulièrement publié. La solution est incontestable lorsque l'affrètement est un affrètement coque-nue : l'affréteur assume la gestion nautique et commerciale du navire ; c'est lui l'armateur. Lorsque l'affrètement est au voyage, l'affréteur n'assume ni la gestion nautique ni la gestion commerciale du navire : il n'est certainement pas armateur. En cas d'affrètement à temps, dans la mesure où le fréteur conserve la gestion nautique, on peut considérer qu'il reste armateur. La jurisprudence a cependant admis que la qualité d'armateur était alors partagée entre le fréteur et l'armateur. Voir Ph. Delebecque, Identification du transporteur et de l'armateur dans l'affrètement à temps, RTD com. 2001. 672.

⁴¹⁴ V. NDENDE (M.), « Evolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime », *DMF*, 2006, pp 195-206.

⁴¹⁵ V. CORBIER (I.), « La notion juridique d'armateur », *Les grandes thèses du droit français*, PUF, 1999, p 379.

⁴¹⁶ Rien ne s'oppose à ce que des navires soient exploités par un État. C'est encore le cas, dans certains pays socialistes. Toutefois, l'immunité des États est écartée, dès lors qu'il apparaît que le navire est affecté à une activité économique et commerciale relevant du droit privé qui donne lieu à la demande en justice.

cas relatifs notamment à la mise à disposition de gens de mer, l'armateur peut ne plus être l'employeur des gens de mer, mais leur simple utilisateur.

B. L'armateur, « utilisateur » des gens de mer

524. Comme nous l'avons précédemment abordé, le recrutement des gens de mer peut ne pas directement émaner de l'armateur. Lorsqu'un SPRPGM met à disposition à but lucratif, des gens de mer qu'il embauche et rémunère à cet effet, celui-ci est l'employeur et l'armateur devient alors leur utilisateur. Le SPRPGM ne peut devenir employeur du marin que s'il agit dans sa fonction de recrutement, voire de mise à disposition, et non lorsqu'il agit dans sa fonction de placement. Cependant, si la MLC définit le service de recrutement et de placement comme étant « toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs », la convention ne définit pas les termes « recrutement » et « placement ». Il faut, cependant, bien distinguer les deux expressions afin de mieux savoir à quel moment le SPRPGM devient employeur des gens de mer.

525. Pour expliciter ces notions nous pourrions évoquer la définition de l'agence d'emploi privé prévues dans la Convention (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997. Selon l'article 1 de la convention : « Aux fins de la présente convention, l'expression agence d'emploi privée désigne toute personne physique ou morale, indépendante des autorités publiques, qui fournit un ou plusieurs des services suivants se rapportant au marché du travail :

- (a) des services visant à rapprocher offres et demandes d'emploi, sans que l'agence d'emploi privée ne devienne partie aux relations de travail susceptibles d'en découler ;
- (b) des services consistant à employer des travailleurs dans le but de les mettre à la disposition d'une tierce personne physique ou morale (ci-après désignée comme « l'entreprise utilisatrice »), qui fixe leurs tâches et en supervise l'exécution ;
- (c) d'autres services ayant trait à la recherche d'emplois, qui seront déterminés par l'autorité compétente après consultation des organisations d'employeurs et de travailleurs les plus représentatives, tels que la fourniture d'informations, sans pour autant viser à rapprocher une offre et une demande spécifiques ».

526. Si nous « transposons » ces dispositions dans le milieu maritime, le paragraphe a) désigne l'activité de placement. Dans cette activité l'agence d'emploi privée (ou SPRPGM) n'est pas partie à la relation de travail. Le paragraphe b) désigne quant à lui l'activité de recrutement voire de mise à disposition. Dans ce dernier cas l'agence d'emploi privé (ou le SPRPGM) devient l'employeur. Il est d'ailleurs précisé dans ce même paragraphe b) que l'entreprise qui fait recours à ce service (armateur) est une « entreprise utilisatrice »

527. Le choix de la C181 pour appréhender les notions de placement et de recrutement n'est pas anodin. En effet, comme nous l'avons souligné, la C188 donne la possibilité aux armateurs de pêche de recourir non seulement au SPRPGM comme dans la MLC, mais aussi aux agences d'emploi privé lorsque l'État qui le prévoit à ratifier la C181 : « Tout Membre qui a ratifié la convention (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, peut confier certaines des responsabilités découlant de la présente convention à des agences d'emploi privées qui fournissent les services visés à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 1 de la convention précitée. Les responsabilités respectives de ces agences d'emploi privées et des armateurs à la pêche, qui sont les « entreprises utilisatrices » au sens de ladite convention, sont déterminées et réparties conformément à l'article 12 de cette même convention. Un tel Membre doit adopter des lois, des règlements ou d'autres mesures pour faire en sorte que l'attribution des responsabilités ou des obligations respectives des agences d'emploi privées prestataires du service et de « l'entreprise utilisatrice », conformément à la présente convention, n'empêche pas le pêcheur de faire valoir un droit de privilège sur un navire de pêche »⁴¹⁷.

528. En Afrique de l'Ouest, les dispositions devant mettre en œuvre la norme A1.4 de la MLC et l'article 22 de la C188 ne sont pas adoptées dans leur totalité. Ainsi, dans les États soumis à notre étude, il n'existe aucune disposition qui définit de manière claire et précise les activités des SPRPGM. Les dispositions ne déterminent donc pas quand est ce que celui-ci peut être considéré comme employeur des gens de mer. Toutefois, certaines dispositions comme celles relatives à la rémunération ou la protection sociale⁴¹⁸, peuvent démontrer que l'armateur comme l'agence de placement et de

⁴¹⁷ Paragraphe 4 de l'article 22 de la C188.

⁴¹⁸ C'est l'exemple de l'article 325 du Code de la Marine Marchande du Togo, de même que l'article 419 du Code Maritime de la Côte d'Ivoire « Les armateurs et tous les autres employeurs bénéficiaires

recrutement peuvent être employeur et ainsi être soumis à l'obligation de rémunération.

529. En effet, si le SPRPGM met à disposition de l'armateur des gens de mer, il assume les obligations contractuelles et légales afférentes à la fonction d'employeur (paiement des salaires, par exemple) et celles spécifiques aux SPRPGM prévues notamment dans la MLC. Ces obligations de l'employeur (SPRPGM) n'exonèrent pas pour autant l'armateur de toute obligation. Quel que soit l'employeur des gens de mer : l'armateur reste responsable du service avec lequel il a contracté une mise à disposition du personnel⁴¹⁹, il doit justifier d'une garantie financière en matière de rapatriement⁴²⁰ et de paiement des salaires et des charges sociales⁴²¹, il est responsable des conditions de vie et de travail à bord⁴²². D'ailleurs, pour les agences d'emploi privé qui peuvent intervenir à la pêche, la C188 précise que l'armateur à la pêche est responsable si l'agence d'emploi privée manque aux obligations qui lui incombent à l'égard du pêcheur pour lequel, dans le cadre de la convention (n°181) sur les agences d'emploi privées, 1997, l'armateur à la pêche est « l'entreprise utilisatrice ».

530. La MLC et la C188 en précisant les obligations des SPRPGM et des armateurs protègent ceux-ci contre la concurrence déloyale, mais surtout, elles garantissent que les droits des gens de mer pour un travail sûr et décent soient respectés. Pour que ce soit le cas en Afrique de l'Ouest, les États doivent intégrer dans leurs législations nationales toutes les dispositions de la MLC et de la C188 permettant d'identifier l'employeur dans le contrat de travail ainsi que ses différentes obligations. Il est d'autant plus important d'identifier l'autre partie au contrat pour laquelle le plus grand nombre de normes internationales sont élaborées, à savoir le gens de mer ou marin.

des services des marins sont tenus au paiement d'une cotisation calculée en fonction des salaires versés aux marins, conformément aux règles prévues par le régime de prévoyance sociale. »

⁴¹⁹ Paragraphe 9 de la norme A1.4 de la MLC.

⁴²⁰ Paragraphe 5 iv) de la norme A1.5 de la MLC.

⁴²¹ Règle 2.2 de la MLC

⁴²² Règle 3 et 4 de la MLC.

Paragraphe 2 : Le gens de mer ou marin dans le contrat d'engagement maritime

531. Le droit du travail maritime qu'il soit international ou national s'applique à l'égard des gens de mer. De ce fait, protéger le gens de mer commence par une définition claire de la notion afin que ces derniers puissent être identifiés et surtout qu'ils puissent bénéficier de la protection prévue par les normes internationales et nationale. L'article II f) de la MLC dispose que « gens de mer ou marin désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique ». Le premier enseignement de l'exercice définitoire de la MLC nous apprend que les gens de mer et les marins le sont à raison de leur travail, emploi ou engagement, sur un navire. La méthode de qualification doit, ainsi, commencer obligatoirement par la qualification du navire (A). Il ne peut y avoir de gens de mer ou de marins sur une structure qui n'est pas un navire. Mais, est-ce que toutes les catégories de personnes employées, engagées ou travaillant à bord d'un navire peuvent être considérées comme gens de mer ou marin ? (B).

A. Le navire, un élément déterminant pour l'identification du gens de mer ou marin

532. Les définitions générales du navire dans les législations africaines doivent répondre dans une certaine mesure aux objectifs de la MLC (1). Cependant, des difficultés surgissent quant à la qualification ou non de certaine plateforme en mer de navire (2), mais aussi sur la détermination des navires de pêche (3).

1. Des définitions générales devant répondre aux objectifs des conventions internationales du travail maritime

533. La qualification des travailleurs (gens de mer) selon la MLC, repose sur la qualification du lieu de travail, selon que ce dernier est un navire ou non. La définition du navire est donc d'une importance capitale, car au-delà du champ d'application du droit du travail maritime, elle sert à déterminer l'application du droit maritime de façon

générale. En d'autres termes, la qualification du navire emportera l'identification du gens de mer, et par conséquent, l'application du droit du travail maritime⁴²³.

534. Selon l'article II Paragraphe 1 i) de la MLC : « navire désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire ». Cette définition a été rédigée sur la base d'une disposition similaire de la STCW, qui parle de « navire de mer »⁴²⁴. Nous pouvons tirer de cette définition que la MLC exclut de la catégorie des navires les bâtiments exerçant leur activité principale dans les eaux intérieures et souvent abritées, qu'elles soient fleuve, rivière, lac, canal ou zone portuaire.

535. Cependant, l'appréhension de la définition de navire prévue dans la MLC n'est pas totalement aisée, dans la mesure où la convention ne définit pas explicitement les termes « proche voisinage » ou « eaux abritées ». Certains États ont eu du mal à intégrer cette définition de façon claire et précise, car n'ayant pas connaissance de la signification exacte de ces expressions. D'ailleurs, le 12 novembre 2010, le groupe des travailleurs a demandé que le BIT rende un avis à propos de la signification de l'article II paragraphe 1 i) de la MLC. Les préoccupations du groupe des travailleurs étaient liées au sujet des distances qui pourraient raisonnablement être envisagées par l'expression « les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées » contenue dans la définition de navire figurant dans la MLC⁴²⁵.

536. Pour répondre à cette interrogation, le BIT a demandé l'avis d'organisations internationales compétentes et de Membres sur cette définition. En réponse, le BIT estime qu'il serait impossible de trancher cette question à un niveau international à l'égard de tous les États membres, étant donné que la réponse dépend dans une certaine mesure de paramètres géographiques ou géologiques spécifiques. En principe, ce serait à l'autorité compétente du Membre ayant ratifié la MLC, de déterminer de bonne

⁴²³ Article II paragraphe 1 i) de la MLC. V. BIT, *Lettre du Bureau du travail maritime sur le terme « eaux abritées »* [En ligne]. https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_360588/lang--fr/index.htm (Consulté le 10/07/2023).

⁴²⁴ Article II g) de la STCW.

⁴²⁵ V. BIT, *Lettre du Bureau du travail maritime sur le terme « eaux abritées »*, [En ligne]. https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_360588/lang--fr/index.htm, (consulté le 10/07/2023)

foi et sur une base tripartite, compte dûment tenu, d'une part, des objectifs de la convention et, d'autre part, des caractéristiques physiques du pays, quelles zones peuvent être considérées comme des « eaux abritées » et à quelle distance de celles-ci l'on doit considérer que l'on en est « au proche voisinage »⁴²⁶. En cas de doute, la question devrait être tranchée après consultation des partenaires sociaux nationaux, conformément au paragraphe 5 de l'article II de la MLC⁴²⁷.

537. Pour transposer l'article II paragraphe 1 f) de la MLC à savoir la définition de navire, les États membres, y compris les États ouest africains doivent tenir pleinement compte de l'objet de la convention et de son but, qui est d'assurer la protection de tous les gens de mer travaillant à bord de tous les navires, quels que soient leur tonnage ou les voyages qu'ils effectuent. La transposition de la MLC, y compris de l'article II paragraphe 1 i) nécessite de la fermeté dans l'adoption des critères clairs qui sont à la fois cohérents avec les termes employés dans la définition de navire et nettement liés aux objectifs poursuivis par la convention. Elle nécessite également de la souplesse dans le choix des critères qui correspondent le mieux à la législation nationale et à la pratique locale, ainsi qu'aux caractéristiques physiques du pays concerné⁴²⁸. Les États ouest africains doivent ainsi tenir en compte ces différents aspects pour définir le navire dans leur droit national.

538. Mais, le problème qui se pose est que chaque convention internationale va avoir sa propre définition du navire⁴²⁹. Les États ouest africains ayant ratifié plusieurs conventions maritimes (COLREG, MARPOL, SOLAS, STCW, FAL, MLC, C188, *etc.*) élaborent, la plupart du temps, une définition générale de navire devant assurer une certaine cohérence avec toutes les conventions internationales ratifiées. Se réservant ainsi de la lourdeur de donner plusieurs définitions de navire pour chaque partie spécifique de la législation nationale. En procédant ainsi, il devient légitime de se poser la question de savoir si les États ouest africains ont prévu des définitions de navire répondant aux critères et surtout aux objectifs de la MLC cités ci-dessus ?

⁴²⁶ V. BIT, *Lettre du Bureau du travail maritime sur le terme « eaux abritées »*, idem.

⁴²⁷ En cas de doute sur l'applicabilité de la présente convention à un navire ou à une catégorie de navires, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés

⁴²⁸ Idem, lettre du Bureau du travail maritime sur le terme "eaux abritées",

⁴²⁹ Il n'existe pas de définition internationale unique du navire ; il s'agit d'une approche fonctionnelle des diverses conventions internationales, selon leurs objectifs, dans une approche pragmatique.

539. Les États ouest africains soumis à notre étude ont pratiquement défini d'une manière quasi identique le terme navire. Selon l'article 3 paragraphe 50 du CMM togolais, le navire est : « tout engin flottant qui effectue, à titre principal, une navigation maritime ». Pour le Sénégal, l'article I paragraphe b du CMM dispose que « le navire est tout bâtiment ou engin flottant ou submersible quel que soit son tonnage ou sa forme avec ou sans propulsion mécanique immatriculé par les soins de l'Autorité compétente et qui effectue à titre principal une navigation maritime ». L'article 65 du code maritime de Côte d'Ivoire définit le navire comme : « tout engin flottant de nature mobilière, quel que soit sa jauge, sa forme, ou son mode de propulsion et qui est affecté à titre principal à une navigation maritime ». Pour le Bénin, l'article 70 du code maritime le définit comme : « tout bâtiment exploité en milieu marin, de quelque type que ce soit, y compris les submersibles, les hydroptères, les aéroglisseurs ainsi que les plates-formes, installations et tout engin flottant qu'il soit autopropulsé ou non. La qualité de navire résulte de son immatriculation par les soins de l'autorité maritime et de son affectation à la navigation maritime ».

540. Les définitions parlent d'engin ou de bâtiment flottant ou submersible. Cela suppose un moteur, une force de propulsion, ou du moins la capacité de se déplacer par ses propres moyens. L'engin ou le bâtiment doit flotter, il ne doit pas être seulement flottable, c'est à dire capable de flotter. Ceci permet d'exclure les épaves. Le terme submersible employé par le Sénégal et le Bénin reste à la fois innovant et futuriste : pour ces États, la question de savoir si les sous-marins sont des navires, ne se posera pas lorsque des modèles civils feront leur apparition.

541. Le critère très important que les définitions ont toutes en commun, c'est l'affectation, à titre principal, de l'engin ou du bâtiment à la navigation maritime. Celle-ci désigne : la navigation pratiquée en mer, dans les ports ou rades, sur les étangs salés et dans les estuaires et fleuves fréquentés par les navires jusqu'à la limite du premier obstacle à la navigation maritime⁴³⁰. Par cette définition de navigation maritime, découle un autre critère intrinsèquement lié à celle-ci, à savoir la capacité pour le bâtiment ou l'engin à disposer de l'aptitude à affronter le risque de mer. Il doit pouvoir résister au risque

⁴³⁰ Article 3 paragraphe 52 du CMM du Togo, article 1 du CMM du Sénégal, article 93 du CM de la Côte d'Ivoire.

inhérent à la mer. Ce critère permet de prendre en compte la diversité des choses qui vont en mer tout en excluant les engins les plus frêles, inaptes à la navigation maritime.

542. La navigation maritime s'oppose à la navigation intérieure, à savoir celle qui s'effectue à l'intérieure des lignes de base en lagune, dans les rivières, fleuves, lacs et étangs⁴³¹. Par conséquent, est logiquement exclue, la navigation effectuée exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire. Ainsi, les définitions de navire prévues dans les législations nationales ouest africaines, même si elles ne reprennent pas fidèlement les termes de la MLC, ne sont pas totalement en écart avec ceux-ci. Les définitions sont certes générales, mais semblent poursuivre, dans une moindre mesure, l'objectif visé par la MLC. Toutefois, une définition de navire spécifique au travail maritime reprenant et définissant les termes de l'article II paragraphe 1 i) de la MLC dans chaque partie des législations nationales consacrée au gens de mer (Livre, Titre, *etc.*), ne serait que bénéfique en termes de clarté et de protection de tous les gens de mer travaillant à bord de tous les navires. Reste à savoir si les plateformes en mer sont des navires.

2. *Qualification des plateformes en mer de navire*

543. Au regard de critères énumérés ci-dessus, des interrogations peuvent naître sur la qualification de navire de certains engins flottants tels que la planche à voile, le zodiac ou le jet-ski. Cependant, la MLC n'étant applicable qu'à bord des navires « affectés à des activités commerciales⁴³², à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue ; des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques ; des navires de guerre et des navires de guerre auxiliaires »⁴³³, cette question reste peu importante dans le cadre de notre étude⁴³⁴. Toutefois, des interrogations sur la qualification ou non des plateformes en mer, de navire, surgissent. L'applicabilité de la MLC, à des plateformes d'extraction des ressources en haute mer, des structures analogues (telles que les engins de dragage des fonds) ou des structures qui ne sont pas dotées d'un moyen de propulsion propre dépend de deux facteurs : le bâtiment

⁴³¹ Article 3 paragraphe 53 du CMM du Togo, article 93 al. 2 du CM de la Côte d'Ivoire.

⁴³² La détermination du caractère commerciale de l'activité relève de la compétence du pays concerné qui doit l'exercer de bonne foi, sous réserve du droit de regard habituel de la commission d'experts dans le cadre du système de contrôle de l'OIT.

⁴³³ Paragraphe 4 de l'article 2 de la MLC.

⁴³⁴ La convention s'applique généralement aux navires commerciaux de 200 ou 500 UMS et plus.

flottant en question est-il considéré comme « navire » au regard de la législation nationale pertinente ? Et quel est le lieu de son activité ?⁴³⁵.

544. Au regard des critères de détermination des navires prévus dans les législations nationales des États ouest africains, du moins du Sénégal, du Togo et de la Côte d'Ivoire, les plateformes dites offshore⁴³⁶ ne semblent pas être des navires. Toutefois, si cette affirmation est avérée pour les plateformes ancrées au sous-sol des océans, tels un phare ou une plateforme pétrolière fixe, reposant sur le fond des mers, en y étant reliées de façon rigide⁴³⁷, le doute pourrait s'installer pour les plateformes pétrolières semi-submersibles⁴³⁸, ou même mobiles⁴³⁹. Ces dernières remplissent quasiment tous les critères pour être qualifiées de navire, dans la mesure où, ils sont flottants, mobiles et ont la capacité de naviguer, c'est-à-dire, qu'ils ont une potentialité de se mouvoir, par leurs capacités à affronter les périls de la mer, donc une force de propulsion autonome.

545. Seul le critère de « l'affectation à titre principal à la navigation maritime » peut faire défaut et les exclurait, par conséquent, de la qualification de navire, selon les législations maritimes ouest africaines. Par exemple, au regard de l'article 17 du Code sénégalais de la Marine Marchande, qui liste les types de navigation considérés comme maritime, la navigation des plateformes offshore n'est pas considérée comme

⁴³⁵ V. OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019 (<http://www.ilo.org/mlc>).

⁴³⁶ Plateforme d'exploitation de gisements de pétrole en mer au moyen de plateformes de forage ou plateformes d'éoliennes en pleine mer.

⁴³⁷ Les plateformes fixes sont les plus nombreuses. Les caractéristiques des champs pétroliers offshore traditionnels, peu profonds, proches de la terre, ont longtemps bénéficié à l'utilisation de ces structures. Les plateformes fixes sont généralement de grande taille. Selon les législations maritimes ouest africaines, la condition de mobilité, au moins potentielle, semble de l'essence même de la notion de navire. Seront donc exclues, les constructions flottantes quasi-fixes, non-déconnectables, ancrées en mer définitivement ou quasi-définitivement.

⁴³⁸ Les plateformes dites « semi-submersibles », naviguent dans les grands fonds marins, supérieurs à trois cents mètres de profondeur, et sont ancrées lorsqu'elles sont en opération de forage, de production ou de stockage. Elles peuvent se déplacer, quand elles ne sont pas en opération.

⁴³⁹ Les plateformes flottantes bénéficient d'une importante mobilité. À ce titre, elles se rapprochent des capacités de mobilité d'un navire lorsqu'elles ne sont pas en phase de production, auquel cas il est nécessaire qu'elles restent immobiles. Ces plateformes offshore sont construites dans un souci d'autonomie et de mobilité, principalement pour opérer au stade de l'exploration et pouvoir effectuer facilement et rapidement, sans investissements coûteux, des explorations à plusieurs endroits différents de la concession. Ils sont aussi présents sur les champs de production et peuvent, par leur mobilité, forer en plusieurs endroits du champ, autour d'une installation principale – V. THOMAS (F.), *Les relations de travail offshore, Contribution à l'étude du pluralisme juridique*, thèse, Université de Nantes, 2018, PUAM, Aix-en-Provence, 2019, 604p.

une navigation maritime⁴⁴⁰. En effet, Ces plates-formes ne sont pas construites et équipées en vue de la navigation maritime, mais en vue de l'exploration, puis de l'exploitation du gaz et du pétrole du plateau continental. Vu que certaines plateformes peuvent être considérées comme navire au regard de la MLC, cette exclusion ne nous semble pas répondre aux objectifs de la MLC qui s'applique à tous les navires tels que définis au paragraphe 1 i) de l'article II, autres que ceux expressément exclus en vertu du paragraphe 4.

546. Quant à la législation béninoise, elle n'exclut ni les plateformes offshore fixes, ni les plateformes semi-submersibles, ni les plateformes mobiles, de la catégorie de navire. Au contraire, elle prévoit expressément que toutes les plates-formes, installations et tout engin flottant qu'il soit autopropulsé ou non sont considérés comme navire. Ceci s'explique par le fait que le Bénin est allé chercher, à juste titre, une définition générale du navire sur la base de la convention MARPOL⁴⁴¹.

547. Cependant, la convention MARPOL remplissant un objectif bien particulier, la définition retenue s'adapte à l'objectif qui y est fixé, à savoir la protection de l'environnement marin, en proposant les moyens à mettre en œuvre, de nature préventive ou réparatrice ; ce qui paraît justifier une extension de la définition du navire. En effet, un schéma protecteur de l'environnement maritime, dans les conventions internationales, laisse souvent entrevoir une conception élargie de la notion de navire, englobant ainsi d'autres « bâtiments » par assimilation⁴⁴². Donc, une telle définition n'ayant pas les mêmes objectifs que la MLC, peut ne pas répondre aux

⁴⁴⁰ L'article en question dispose que « la navigation maritime comprend : a- la navigation commerciale ayant pour objet le transport de marchandises ou le transport de passagers, de leurs bagages et, le cas échéant, de leur véhicule ; b- la navigation auxiliaire concerne le pilotage, le lamanage, le remorquage, l'assistance et le sauvetage, le dragage, la recherche scientifique en mer ; c- la navigation de pêche, donnant lieu à la capture de poissons et, d'une manière plus générale, à l'exploitation des ressources halieutiques ; d- la navigation de servitude exercée en mer, dans les ports et les rades, par des navires affectés à un service public à l'exception des navires de la Marine Nationale et des navires gardes - côtes ; e- la navigation à but non lucratif (pêche sportive). f- la navigation de plaisance pratiquée à bord d'un navire dans un but d'agrément g- la navigation de circulation qui a pour but l'exploitation des propriétés riveraines, agricoles ou industrielles ou des parcelles concédées sur le domaine public maritime. Les limites des eaux maritimes et fluviales sont fixées par décret ».

⁴⁴¹ L'article 2 point 4 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) englobe tout type de bâtiment, opérant dans le milieu marin, et comprend « les hydroptères, les véhicules à coussin d'air, les submersibles, les embarcations flot tantes et les plateformes fixes ou flottantes ».

⁴⁴² V. DRAPIER (S.), « Réflexions sur la qualification de navire pour les constructions flottantes en mer », *DMF*, n° 840, novembre 2021.

objectifs de cette dernière. Les conditions de travail dans une plateforme fixe ne sont pas identiques aux conditions de travail à bord des navires nécessitant un droit particulier. Le Bénin doit pouvoir adopter une définition de navire répondant aux besoins et objectifs de la MLC. Une telle définition peut par exemple, être insérée dans le Statut Général des Gens de Mer afin qu'elle s'applique uniquement aux gens de mer. Cette insertion pourrait passer par une modification générale de la LOI n° 98-015 du 12 mai 1998 Portant Statut Général des Gens de Mer en République du Bénin pour que celle-ci se mette en conformité avec la MLC.

548. Il ressort de ce qui précède que si certains États ouest africains excluent de la catégorie de navire toutes les plateformes et installations en mer ; d'autres, comme le Benin, y incluent toutes les plateformes et installations en mer. Autrement dit, deux démarches existent dans les législations nationales :

- Il existe deux législations différentes pour les travailleurs en mer, dès lors il faut distinguer les navires et les autres installations offshore, les marins et les travailleurs des plates-formes et autres installations en mer ;
- Les législations nationales qui distinguent seulement les travailleurs terrestres et les gens de mer, le travail à terre et le travail en mer. Il convient alors d'assimiler aux navires les plates-formes et autres installations mobiles en mer.

549. Une troisième démarche pourrait également être adoptée : la question de la qualification doit se poser pour chaque type de constructions : des installations autopropulsées ou non, des unités mobiles de forage offshore, des éoliennes offshore flottantes, des plateformes de forage de type autoélévatrice. Il faut, toutefois, admettre que la diversité des plateformes en mer complexifie leur qualification⁴⁴³. Il faudra au préalable une classification technique permettant de présenter les caractéristiques principales des différents lieux de travail dans leur diversité et dans leur complexité. Cette catégorisation technique pourrait faciliter l'identification de plateformes qui doivent être assimilées à des navires pour l'application de la MLC.

550. Cette démarche laisse la place à une certaine flexibilité, d'ailleurs elle est adoptée par certains États dont l'activité offshore occupe une place importante, comme le Royaume Uni où les unités mobiles de forage offshore sont ainsi considérées comme

⁴⁴³ Les plateformes offshore sont donc tour à tour immobilisées dans leur souille, ou mobiles, par fonction ou par nature. Elles sont amenées à évoluer de plus en plus au cours de leur vie.

des navires au sens de la MLC. L'agence n'étant d'ailleurs pas, en cette matière, la définition des navires aux seules plateformes mobiles, puisqu'elle entend y ajouter les navires similaires en ce sens qu'ils opèrent avec un nombre important de travailleurs offshore et autres contractants à bord, à l'instar de certaines plateformes flottant semi-submersible et de tout autre navire assimilé⁴⁴⁴.

551. Les États ouest africains devraient cependant tous rejoindre la deuxième démarche. N'ayant pas prévu une législation spécifique aux travailleurs des plateformes offshore, ils doivent assimiler les plateformes mobiles aux navires sur leur territoire marin. Il convient aussi d'assimiler aux gens de mer, les travailleurs de ces plateformes, qui ne travaillent pas à terre. En effet, les États ouest africains, soumis à notre étude, découvrent une activité nouvelle avec la découverte ou l'exploitation du pétrole et du gaz. Il convient donc d'adapter, le plus rapidement possible la législation du travail maritime à ces nouvelles activités.

552. Un problème peut également surgir dans les définitions des navires de pêche

3. La définition de navire de pêche selon les législations ouest africaines

553. Le paragraphe g) de l'article 1 de la C188 dispose que « les termes *navire de pêche* ou *navire* désignent tout bateau ou embarcation, quelles qu'en soient la nature et la forme de propriété, affecté ou destiné à être affecté à la pêche commerciale ». Cette définition très générale a pour objectif d'élargir le champ d'application de la convention, non pas aux seuls navires navigants exclusivement en mer, mais à tous les bateaux ou embarcations indépendamment de leur tonnage, taille, type de propulsion, qu'ils soient pontés ou non.

554. Pour les États ouest africains, il faudra aller chercher les définitions de navire de pêche dans les Codes des pêches, et non dans les textes régissant le travail maritime :

- « Est navire de pêche, tout navire, y compris les embarcations de pêche artisanale de type pirogue, utilisé ou équipé pour la pêche ou pour les opérations connexes à la pêche » (Loi n° 2016 -026 du 11 octobre 2016 portant réglementation de la pêche et de l'aquaculture au Togo) ;

⁴⁴⁴ THOMAS (F.), *Les relations de travail offshore, Contribution à l'étude du pluralisme juridique*, PUAM, Aix-en-Provence, 2019, p. 102.

- « Est navire de pêche, tout engin, à l'exclusion des embarcations de pêche, utilisé ou équipé pour être utilisé ou prévu pour être utilisé pour la pêche ou des activités connexes de pêche » (Loi n° 2016-554 du 26 juillet 2016 relative à la pêche et à l'aquaculture en côte d'ivoire).

- Le Bénin a, quant à lui, adopté deux définitions différentes : celle de navire de pêche⁴⁴⁵ et de bateau de pêche⁴⁴⁶ pour prendre en compte la pêche artisanale.

555. Pour le Sénégal qui a déjà ratifié la C188, l'article 10 du Code des pêches dispose : « on entend par navire de pêche, toute embarcation, y compris de pêche artisanale, utilisée ou équipée pour la pêche ou pour les opérations connexes à la pêche ». L'article ajoute que « les navires de pêche maritime sont soumis à la législation sur les navires de mer », c'est-à-dire le CMM et ses mesures d'application. Il faut rappeler que les dispositions les plus pertinentes du Livre IV du CMM relatif aux gens de mer ne s'appliquent qu'aux navires effectuant une navigation maritime telle que défini précédemment. La navigation à la pêche est considérée par CMM comme une navigation maritime, mais pas dans toute sa forme. En effet, l'article 17 du CMM dispose que « la navigation maritime comprend la navigation de pêche, donnant lieu à la capture de poissons et, d'une manière générale, à l'exploitation des ressources halieutiques ». La navigation maritime telle que définie par le CMM⁴⁴⁷ ne semble pas comprendre la navigation dans les cours d'eau, les lacs ou les canaux intérieurs, donc elle ne concerne pas la pêche artisanale ; ce qui exclut, par conséquent, la pêche effectuée dans ces zones précitées de l'application des dispositions du travail maritime, prévue exclusivement dans le CMM et ses décrets d'application. Or, la C188, prévoit que « sauf disposition contraire, s'applique à tous les pêcheurs et à tous les navires de pêche engagés dans des opérations de pêche commerciale, lesquelles comprennent toutes les opérations de pêche, y compris les opérations de pêche dans

⁴⁴⁵ Navire de pêche : tout moyen naval utilisé et équipé pour la pêche maritime semi industrielle et industrielle.

⁴⁴⁶ Bateau de pêche : Bâtiment de navigation utilisé et équipé pour pêcher sur les fleuves, les rivières ou les canaux.

⁴⁴⁷ La navigation maritime est la navigation qui s'effectue en mer, dans les ports ou rades, sur les étangs salés, les canaux y compris dans le domaine public maritime et dans les parties des fleuves, rivières, en principe jusqu'au premier obstacle permanent qui s'oppose au passage des navires de mer. Est considérée comme maritime, la navigation qui est effectuée en eaux fluviales lorsqu'elle est l'accessoire d'une navigation principalement effectuée en eaux maritimes. Les limites des eaux maritimes et fluviales sont fixées par décret (Article 1 du CMM).

les cours d'eau, les lacs ou les canaux, à l'exception de la pêche de subsistance et de la pêche de loisir »⁴⁴⁸.

556. Donc, le Sénégal doit introduire dans le Livre du CMM consacré aux gens de mer la définition de navire de pêche et une définition élargie de la navigation maritime à la pêche afin que les navires de pêche au sens de la convention, y compris ceux engagés dans la pêche artisanale, soient effectivement couverts par la législation nationale sur le travail maritime⁴⁴⁹.

557. En somme, que ce soit pour la marine marchande ou pour la pêche, la question plus générale de savoir si, ou dans quelles circonstances, un bâtiment flottant peut être assimilé à un navire, peut être tranchée par la législation ou la pratique nationale ou par des décisions judiciaires. Si le bâtiment flottant en question est considéré comme navire, il est alors nécessaire de déterminer s'il s'agit d'un navire couvert par la MLC ou la C188. Cela dépendra du fait qu'il navigue ou non exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire, pour la première, ou s'il est un bateau ou embarcation affectée à une pêche commerciale, pour la deuxième. Si la qualification de navire n'est pas retenue, c'est le droit commun qui s'appliquera à titre principal et les travailleurs sont considérés comme des « travailleurs terrestres ». Le navire demeure ainsi la pierre angulaire de la matrice des qualifications juridiques en droit maritime et, par voie de conséquence, du droit social maritime⁴⁵⁰. Cependant, la question de savoir si toutes les catégories de personne travaillant à bord des navires doivent être considérées comme gens de mer ou marin, demeure.

B. Détermination des travailleurs à bord devant être considérés gens de mer ou marin

558. En Afrique de l'Ouest, certains États ont prévu des définitions de gens de mer pour l'application du droit international et national relatif au travail maritime. Cependant,

⁴⁴⁸ OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110^{ème} session CIT (2022) Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007 - Sénégal*

⁴⁴⁹ V. OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110^{ème} session CIT (2022) Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007 - Sénégal*

⁴⁵⁰ THOMAS (F.), *Les relations de travail offshore, Contribution à l'étude du pluralisme juridique*, PUAM, Aix-en-Provence, 2019, p. 44.

la plupart des définitions ne couvrent pas l'ensemble des gens de mer tel que défini par les conventions internationales (1). A l'encontre de la MLC, certains gens de mer sont exclus de l'application de certaines règles. Toutefois, une catégorisation des différents gens de mer reste possible sous conditions (2).

1. Des définitions dans les législations nationales ouest africaines ne couvrant pas l'ensemble des gens de mer

560. Comme nous l'avons vu, gens de mer ou marin désigne, selon la MLC, les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique (art. II-1-f de la MLC) ; Sauf disposition contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les gens de mer (art. II-2 de MLC). C'est ensuite le terme de « gens de mer » qui est déployé (art. IV et suivants) afin d'englober toutes les personnes travaillant à bord d'un navire marchand. La MLC a mis en œuvre une approche large se référant aux gens de mer ou marins. Cette définition générale répond, comme nous l'avons soulevé, à l'objectif de la MLC, à savoir l'application de la convention à tous les gens de mer ou marins tels que définis dans la convention.

561. En plus de définir le navire conformément à la MLC, les États membres de la convention, y compris les États ouest africains doivent impérativement procéder à une définition de gens de mer ou marin, conformément à la MLC, dans leur législation nationale afin de déterminer le champ d'application des dispositions nationales et internationales relatives au travail maritime. Tel n'est malheureusement pas le cas pour tous les États ouest africains.

562. Le Sénégal ne donne aucune définition à la notion de gens de mer ou marin. Ce qui crée un flou total sur le champ d'application du Livre IV du CMM relatif aux gens de mer. Cette situation est loin d'être conforme à la MLC, car sans définition de cette notion, on ne peut savoir avec exactitude à qui s'applique les dispositions relatives au travail maritime. Est-il cohérent d'adopter des dispositions sans expressément préciser les destinataires de ces dispositions ? Peut-on protéger une catégorie de travailleurs sans déterminer ce qu'implique l'appartenance à une telle catégorie ? Les réponses sont sans aucun doute négatives.

563. Donc, c'est à juste titre que la Commission d'expert de l'application des conventions et des recommandations (CEACR) s'interroge sur cet état de fait : « La commission note que le Livre IV du CMM, relatif aux *gens de mer*, est applicable aux contrats d'engagement maritime de tout *marin*, quelle que soit sa nationalité, embarqué sur un navire sénégalais. La commission note, toutefois, que les notions de *marins* et de *gens de mer* ne sont pas définies dans le cadre du CMM (...). La commission prie le gouvernement de lui fournir des informations détaillées sur la définition des notions de *marins* et de *gens de mer* en droit sénégalais, et de continuer à lui fournir des informations sur toute décision concernant un doute relatif à l'appartenance d'une catégorie de personne aux *gens de mer*, au sens de la convention, ainsi que sur les consultations menées préalablement à cette décision »⁴⁵¹. Il ne faut cependant pas perdre de vue que le CMM sénégalais a été adopté avant la MLC. Le Sénégal indique alors qu'un projet de révision du CMM doit reprendre la définition prévue par la MLC⁴⁵². L'adoption de cette révision nous paraît être une urgence, afin non seulement de se mettre en conformité avec la MLC, mais également de mieux protéger tous les gens de mer, en évitant d'éventuelles confusions.

564. Le Togo a, quant à lui, prévu une définition de gens de mer identique à celle de la MLC « sont *gens de mer* toutes les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire » (paragraphe 42 de l'art. 3 du CMM). Mais, paradoxalement, au moment de déterminer le champ d'application du livre IV du code consacré aux gens de mer, le Togo exclut certaines catégories de gens de mer (contrairement à la définition initiale de l'article 3 précité) de l'application dudit Livre. En effet, l'article 206 du même code, qui définit le champ d'application de son Livre IV consacré aux gens de mer, précise que « toute personne salariée engagée par un armateur ou embarquée pour son propre compte en vue d'occuper à bord un emploi relatif à la marche, à la

⁴⁵¹ OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Sénégal.*

⁴⁵² OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Sénégal.*

conduite et à l'exploitation du navire est considérée comme exerçant la profession de gens de mer »⁴⁵³.

565. En procédant ainsi, le Togo ne se met pas tout à fait en conformité avec l'article II, paragraphes 1 f) et Paragraphe 2 de la MLC qui prévoit que la convention s'applique, sans précision quant aux fonctions exercées, à tous les gens de mer entendus comme les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique⁴⁵⁴. La définition de la MLC recouvre ainsi non seulement l'équipage s'occupant de la navigation ou de l'exploitation du navire, mais aussi, par exemple, le personnel hôtelier travaillant à bord du navire⁴⁵⁵.

566. D'autres exclusions de gens de mer sur des textes qui devraient normalement s'appliquer à eux sont également constatées au Togo et au Sénégal. En effet, le Titre II du Livre IV du Code togolais de la marine marchande, qui traite notamment de l'organisation et de la durée du travail, des repos, des congés et de la retraite, ne s'applique pas au capitaine, au médecin, ni au personnel infirmier exclusivement employé à des travaux d'infirmierie : « Les dispositions du présent titre sont applicables à toutes les personnes qui sont employées dans une fonction quelconque à bord d'un navire, à l'exception : du capitaine du médecin et du personnel infirmier exclusivement employé à des travaux d'infirmierie (..) » (article 294 du CMM). Ce qui est en contradiction avec la définition de gens de mer prévue dans la MLC et reprise par le Togo. Au Sénégal, il manque aussi des précisions sur les textes applicables au capitaine. Ce dernier semble être exclu de certaines dispositions du chapitre III du Livre IV du CMM, consacré au contrat d'engagement maritime. En effet, ce chapitre contient deux sections dont l'une

⁴⁵³ Il s'agit d'une définition classique, limitant le navire à sa fonction de navigation, négligeant la diversité des fonctions à bord d'un navire câblé, d'un dragueur, d'un navire de recherche scientifique, d'un paquebot ou ferry. L'approche englobante de la MLC (sauf les autres embarqués à titre provisoire) avait pour but de s'appliquer aux équipes d'ouvriers d'entretien des navires, considérés comme des travailleurs terrestres, car ne participant pas à la marche, la conduite et l'exploitation du navire.

⁴⁵⁴ V. *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Togo*

⁴⁵⁵ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019. (www.ilo.org/mlc).

énonce les dispositions spécialement applicables au capitaine sans préciser si la première section s'applique à celui-ci.

567. Pour le Bénin, l'article 5 du Code maritime définit le marin comme étant « toute personne qui s'engage envers l'armateur ou son représentant pour servir à bord du navire ». L'article 2 du Statut général des gens de mer précise que « *marin, membre d'équipage, ou personnel navigant* signifie, s'il n'est pas précisé de fonction, toute personne embarquée à bord d'un navire et inscrite sur le rôle principal d'équipage ». Cette définition du Bénin ne couvre pas, non plus, entièrement la définition de l'article II, paragraphe 1 f) de la MLC.

568. La Côte d'Ivoire n'a pas encore ratifié la MLC et n'est donc pas liée, dans une certaine mesure, à la convention. Toutefois, vu que son Code maritime est récent (2017), le législateur ivoirien a tenté, tant bien que mal, de se conformer à la MLC. Mais, la définition de gens de mer, comme pour les autres États, ne couvre pas l'ensemble des gens de mer tel que prévu par la MLC. En effet, l'article 341 du CM de la Côte d'Ivoire dispose : « au sens de la présente loi, on entend par marin ou gens de mer, toute personne salariée engagée par un armateur ou son représentant, par un intermédiaire ou embarquée pour son propre compte en vue d'occuper à bord d'un navire de commerce ou de servitude, de pêche, de navigation intérieure ou de plaisance un emploi relatif à la marche, à la conduite et à l'exploitation du navire ».

569. Tous les États ouest africains soumis à notre étude ont, d'une manière ou d'une autre, exclu certains gens de mer (au sens de la MLC) de la définition ou de l'application de certaines dispositions des « Livres » consacrés aux gens de mer. Ces États, surtout ceux qui ont ratifié la MLC doivent s'assurer que tous les gens de mer au sens de la convention, y compris le capitaine et les personnes qui n'exercent pas un emploi relatif à la marche, à la conduite et à l'exploitation du navire, bénéficient bien de la protection prescrite par la MLC.

570. Cette idée d'exclusion de certains gens de mer est, dans une certaine mesure, compréhensible, car les tâches à bord des navires sont si différentes que cela peut amener les législateurs nationaux à différencier les règles applicables à bord selon la catégorie de personnel.

571. Certaines catégories de personnes à bord sont indispensables à la vie du navire : comme le dit le jargon, ils participent à « la routine de bord », voire à l'exploitation du navire ou plus précisément, comme l'ont souligné certains textes précédemment étudiés, ils participent à la marche à la conduite et à l'exploitation du navire : par exemple : matelot machine ou pont, officier mécanicien, officier chef de quart passerelle, second mécanicien, second capitaine, chef mécanicien, capitaine, *etc.* Ceux cités sont communs à tous les navires, mais la liste d'exemples est loin d'être exhaustive, car participer à la routine de bord ou à l'exploitation du navire peut dépendre de plusieurs facteurs : type d'activité professionnelle, type de fonction, type de navire.

572. En revanche, d'autres catégories de personnes travaillent à bord, mais ne participent pas à la routine de bord ou à l'exploitation du navire ou que leur temps de travail à bord est très minime : par exemple, les agents de sécurité à bord des navires, le personnel chargé des divertissements, les artistes, *etc.* Il est évident que les premiers et les deuxièmes n'ont pas les mêmes niveaux d'implication dans la vie du navire. Il semble logique qu'un officier machine qui participe à la routine de bord ne soit pas logé à la même enseigne qu'un artiste par exemple, notamment en ce qui concerne l'application du droit du travail maritime.

573. Il faut, garder à l'esprit que rien n'empêche les États de différencier les règles applicables aux gens de mer selon l'activité professionnelle exercée à bord, le type de navire ou surtout la durée de l'embarquement, sous réserve de respecter les exigences minimales des conventions ainsi que les recommandations ou résolutions de l'OIT et surtout l'objectif de l'article 2 f) de la convention.

2. Possible catégorisation des différents gens de mer

574. La MLC ayant adopté des normes minimales, les États peuvent prévoir des standards plus élevés que la convention pour certains gens de mer et non pour d'autres. En d'autres termes, les normes applicables pour les personnes qui participent à la routine de bord ou à l'exploitation du navire peuvent être plus élevées que celles applicables aux autres gens de mer. Mais, en tout état de cause, les normes minimales de la MLC doivent être applicables à tous les gens de mer tels

que définis par la convention, indépendamment du fait qu'ils participent à la routine à bord ou à l'exploitation du navire.

575. Nous pouvons retrouver cette catégorisation des gens de mer en droit français. En effet, en France, le Décret n° 2015-454 du 21 avril 2015 relatif à la qualification de gens de mer et de marin divise les gens de mer en deux catégories : les marins⁴⁵⁶ et les gens de mer autres que marins⁴⁵⁷, afin de différencier leur protection sociale, à travers leur affiliation ou non à l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM), régime spécial de sécurité sociale des marins, mais non des gens de mer non marins. Il existe aussi une troisième catégorie de personne travaillant à bord qui sont exclus de la catégorie des gens de mer, à savoir les non gens de mer, les « autres que gens de mer »⁴⁵⁸. Cette distinction n'est pas anodine, elle a des conséquences sur la réglementation applicable. Pour les non gens de mer, ils sont en principe hors du champ de compétence du Code des transports à l'exception de quelques dispositions qui leurs sont rendues applicables. Pour les gens de mer, il existe des différences entre la réglementation applicable aux marins et aux gens de mer non marins, les dissemblances concernent plusieurs aspects : régime de protection sociale, indemnisation des maladies et accidents en cours de navigation par l'employeur, santé au travail, formation professionnelle, déclaration préalable à l'embauche, période d'essai, le contrat au voyage, la limitation des cas de recours au CDD, la durée maximale du CDD, le règlement des litiges salariaux⁴⁵⁹.

⁴⁵⁶ Marin : les gens de mer salariés ou non-salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire (article 5511-1 du Code français des transports). L'exploitation à bord comporte les activités professionnelles relatives à la marche, à la conduite ou à l'entretien ainsi que celles qui sont nécessaires pour assurer l'ensemble des fonctionnalités du navire (art. R. 5511-1 du même Code), y compris bien-sûr ceux listés dans le Décret n° 2015-454 du 21 avril 2015 relatif à la qualification de gens de mer et de marin.

⁴⁵⁷ Les personnes travaillant à bord qui ne sont pas exclues des gens de mer mais qui n'entrent pas dans la catégorie de marin et bien-sûr ceux qui sont listés dans le Décret n° 2015-454 du 21 avril 2015 relatif à la qualification de gens de mer et de marin.

⁴⁵⁸ Les personnels non marins exerçant occasionnellement une activité professionnelle à bord dont la durée n'excède pas quarante-cinq jours d'embarquement continu ou non sur toute période de six mois consécutifs. Et tous ceux qui sont listés dans le Décret n° 2015-454 du 21 avril 2015 relatif à la qualification de gens de mer et de marin. On trouve notamment parmi ceux-ci les artistes ou autres professionnels de la culture, les majordomes, les chefs gastronomiques, les ministres du culte ou les personnes exerçant des activités relatives au bien-être ou au sport.

⁴⁵⁹ V. CHAUMETTE (P.), « Gens de mer marins, gens de mer non marins et autres, Décret n° 2015-454 du 21 avril 2015 », *DMF*, 2016, pp 483-494.

576. Ces dissemblances sont justement tout l'intérêt de la distinction des différentes catégories de personne travaillant à bord. Cependant, en procédant ainsi, la France crée non seulement une complexité juridique, mais également un flou sur la couverture totale de la MLC à tous les gens de mer. Toutes les dispositions de la MLC transposées par la France sont-elles étendues aux gens de mer non marins, comme le voudrait la Convention ? Certaines catégories de personnes qui devraient être considérées comme gens de mer au regard de la MLC ne sont-elles pas considérées comme non gens de mer par la France ? Le doute s'installe.

577. En effet, la CEACR a effectué une demande directe à l'égard de la France sur ce sujet afin que la France puisse clarifier cette catégorisation qui semble, sur certains points, aller à l'encontre de l'objectif de la MLC : « Il apparaît que les titres du livre V et notamment les titres IV (« Le droit du travail »), V (« La protection sociale des marins ») et VII (« Prévention de l'abandon des gens de mer ») ne s'appliquent pas aux gens de mer autres que marins (sous réserve des dispositions du titre IV rendues applicables en vertu de l'article L5549-2 du Code des transports). La Commission rappelle que la convention qui ne fait pas de distinction entre *gens de mer* et *marins* s'applique à tous les gens de mer (article II, paragraphe 2). La commission prie le gouvernement d'indiquer les mesures prises ou envisagées afin que la protection assurée par la convention soit garantie à tous les gens de mer au sens de la convention »⁴⁶⁰.

578. La Commission rajoute sur les exclusions que : « La Commission relève en effet que, outre les *marins* et les *gens de mer autres que marins*, le décret n° 2015-454 établit une troisième catégorie intitulée *Personnels autres que gens de mer* et que l'on trouve notamment parmi ceux-ci les artistes ou autres professionnels de la culture, les majordomes, les chefs gastronomiques, les ministres du culte ou les personnes exerçant des activités relatives au bien-être ou au sport. La Commission prie le gouvernement d'indiquer comment la décision d'exclure ces catégories a tenu compte du fait que, en conformité avec la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée par la Conférence internationale du Travail, les personnes qui passent régulièrement plus que de courtes périodes à bord, même

⁴⁶⁰ OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2015, publiée 105ème session CIT (2016) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – France.*

lorsqu'elles accomplissent des tâches qui ne sont pas en principe considérées comme des travaux maritimes, peuvent aussi être considérées comme des gens de mer aux fins de la présente convention, quelle que soit leur position à bord »⁴⁶¹.

579. La France a indiqué clairement que concernant les gens de mer autres que marins, ces exclusions d'application sont dues : soit à la rédaction même de la règle qui vise expressément tous les gens de mer ; soit au fait que la règle ne peut concerner que des personnels qui par leur activité à bord sont des marins, rendant ainsi inutile son extension aux gens de mer autres que marins ; ou encore au fait que la règle écartée ne constitue pas une mise en œuvre de la convention du travail maritime. La France a alors justifié que cette distinction reste conforme à la MLC. En revanche, en ce qui concerne le personnel autre que gens de mer (non gens de mer), le flou demeure⁴⁶².

580. La MLC 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 «gens de mer ou 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 »⁴⁶³.

581. Les États ouest africains ne gagneraient ni en simplicité, ni en clarté en procédant comme la France pour catégoriser les gens de mer. Le mieux serait d'introduire dans leurs législations nationales une seule définition de gens de mer applicable à l'ensemble des textes (Codes, Livres) relatifs aux gens de mer. Pourquoi ne pas

⁴⁶¹ OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2015, publiée 105ème session CIT (2016) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – France.*

⁴⁶² OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2019, publiée 109ème session CIT (2021) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - France.*

⁴⁶³ OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2017, publiée 107ème session CIT (2018) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Bahamas.*

reprendre mot à mot la définition de la MLC ? L'Espagne par exemple a décidé d'étendre la protection sociale particulière des marins (*l'Instituto Social de la Marina*), à tous les gens de mer, ainsi qu'aux travailleurs des plates-formes flottantes assimilées à des navires, dans un mouvement englobant, mais aussi une démarche de simplification juridique. En effet, en Espagne, la Loi 47/2015 du 21 octobre 2015 régit la protection sociale des travailleurs du secteur maritime et de la pêche explicitement, en encadrant les travailleurs des plateformes offshore dans son arrêté d'application, et reconnaît leur droit aux prestations d'invalidité et de protection sociale. Ce régime spécial est étendu aux dockers ou « débardeurs » portuaires, à l'aquaculture de mer, aux plongeurs professionnels⁴⁶⁴.

582. Toutefois, la MLC admet que dans certains cas, il peut être difficile de déterminer si une catégorie de travailleurs doit être considérée comme appartenant à celle des « gens de mer » couverts par la convention. Une telle situation est envisagée à l'article II, paragraphe 3, qui prévoit qu'en cas de doute, la question est tranchée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. Ainsi, les États ouest africains devraient, le cas échéant, élaborer, en tripartie, des normes pour apporter plus d'éclaircissements sur les catégories de personnels en mer sur lesquelles des doutes quant à leur qualité de gens de mer peuvent subsister.

583. Ces États peuvent effectuer des exclusions en tenant compte des orientations définies dans la Résolution concernant l'information sur les groupes professionnels, adoptée à la 94e session de la Conférence internationale du travail. En effet, face aux zones d'ombres produites, l'OIT a adopté la résolution citée ci-dessus dont l'objectif est de clarifier les différentes catégories de gens de mer⁴⁶⁵

⁴⁶⁴ LOPEZ ARRANZ (M.A), "El papel más que complementario de la jurisprudencia en la regulación de las condiciones del trabajo offshore y su protección social", in O. FOTINOPOULOU-BASURKO (coord.), *Problemas actuales y cambios futuros del Derecho del Trabajo Marítimo*, Gomylex, Bilbao, 2017, pp. 207-226 – X.M. CARILL VASQUEZ, *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, Ed. Civitas, Madrid, 1999, p. 197.

⁴⁶⁵ Selon la Résolution, une administration peut éprouver des doutes quand il lui faut déterminer si une catégorie de personnes travaillant à bord sont ou non des gens de mer au titre de l'alinéa f) du paragraphe 1 de l'article II, pour les raisons suivantes : i) la nature de leur travail ne s'inscrit pas dans la routine du navire (scientifiques, chercheurs, plongeurs, techniciens offshore spécialisés, etc.); ii) bien que dotées d'une formation et de qualifications maritimes, les personnes concernées accomplissent des tâches spécialisées qui, bien qu'essentielles, ne font pas partie de la routine du navire (pilotes portuaires, inspecteurs, surintendants, etc.); iii) les tâches qu'elles accomplissent sont occasionnelles et à court terme, car leur lieu de travail principal est à terre (artistes engagés à bord, techniciens en réparations, experts maritimes, travailleurs portuaires, etc.). Une personne ou une

afin que les États qui ont ratifié la MLC puissent l'appliquer de la manière la plus uniforme possible.

584. Selon ladite résolution : « Certaines personnes qui travaillent principalement à terre peuvent occasionnellement travailler à bord d'un navire pour une courte période. Ces personnes ne sont pas forcément des gens de mer⁴⁶⁶. Certaines personnes passent régulièrement une courte période à bord d'un navire. Il est possible qu'elles soient des gens de mer. Dans les deux cas, le travail qu'elles accomplissent peut faire partie, ou non, de la routine de bord. Les personnes qui passent régulièrement plus que de courtes périodes à bord, même lorsqu'elles accomplissent des tâches qui ne sont pas en principe considérées comme des travaux maritimes, peuvent aussi être considérées comme des gens de mer aux fins de la présente convention, quelle que soit leur position à bord⁴⁶⁷ ». La résolution continue en indiquant que : « Pour aplanir ce type de doute, il faut prendre en compte les critères suivants: i) la durée du séjour à bord des personnes concernées; ii) la fréquence des périodes de travail accomplies à bord; iii) le lieu de travail principal ; iv) la raison d'être du travail à bord ; v) la protection normalement accordée à ces personnes en ce qui concerne les conditions de travail et en matière sociale ; il faut veiller à ce qu'elle soit comparable à celle dont elles jouissent au titre de la convention ».

585. En dehors de la définition de gens de mer au sens de la MLC, les États ouest africains, surtout le Sénégal, doivent également prévoir une définition de pêcheur au sens de la C188. Cela pourrait consister à donner une définition générale de gens de mer avec des distinctions précises sur le gens de mer au commerce et le gens de mer à la pêche (pêcheurs). Au sens de la C188, le terme «pêcheur» désigne

catégorie de personnes ne devrait pas être automatiquement exclue de la définition de gens de mer ou de marin, uniquement parce qu'elle entre dans une ou plusieurs des catégories énumérées ci-dessus. Ces listes sont de simples illustrations de situations pouvant soulever un doute. Des facteurs particuliers dans chaque situation peuvent amener l'administration à déterminer si une personne est ou n'est pas un marin.

⁴⁶⁶ Parmi les personnes qui pourraient ne pas être considérées comme des gens de mer figurent les pilotes portuaires et autres travailleurs portuaires, ainsi que certains personnels spécialisés tels que les artistes engagés à bord des navires, les inspecteurs, les surintendants et les techniciens en réparations.

⁴⁶⁷ Par exemple, les membres des équipes de réparation et de maintenance, ainsi que les personnels de bord spécialisés engagés pour travailler en mer sur certains navires, peuvent parfaitement être considérés comme des gens de mer, de sorte que les droits et obligations prévus par la convention s'appliquent à eux.

toute personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit ou exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire de pêche, y compris les personnes travaillant à bord qui sont rémunérées à la part, mais à l'exclusion des pilotes, des équipages de la flotte de guerre, des autres personnes au service permanent du gouvernement, des personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche et des observateurs des pêches (article 1 Paragraphe e). Cette définition inclut le patron, à savoir le pêcheur chargé du commandement d'un navire de pêche (article 1 Paragraphe i).

586. Les États ouest africains doivent obligatoirement veiller à cette étape cruciale de définition des parties aux contrats pour définir le champ d'application des normes du travail maritime. Ils doivent aussi garantir que la conclusion du contrat d'engagement maritime se fasse dans le respect des normes de la MLC et de la C188. Le contrat ainsi conclu fait naître des droits et des obligations pour chaque partie au contrat.

Chapitre 2 : L'exécution du contrat d'engagement maritime en Afrique de l'Ouest et exigences internationales

587. Les relations de travail (conclusion et exécution du contrat de travail) ne sont pas laissées à la volonté absolue des parties. Toutes les conditions de travail ne sont donc pas systématiquement issues de la négociation synallagmatique des parties au contrat. La loi encadre cette relation de travail qui lie une partie présumée faible (le salarié) et une partie présumée forte (l'employeur) du fait notamment du lien de subordination qui se caractérise par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné. Au-delà de la simple protection du salarié, le droit social est aujourd'hui un champ de recherche fécond, à l'articulation entre l'économie et le social, entre le matériel et l'humain⁴⁶⁸. Mais, si le travail est un facteur de croissance économique, et si cette dernière est une condition essentielle du progrès social, tout laisse à penser qu'il ne s'agit pas d'une condition suffisante. Elle doit donc s'accompagner d'un minimum de règles du jeu social fondées sur des valeurs communes qui permettent aux intéressés eux-mêmes de revendiquer leur part légitime des richesses qu'ils ont contribué à créer⁴⁶⁹.

588. C'est ainsi que des organisations internationales, telles que l'OIT, portent ces sujets afin de promouvoir la justice sociale, les droits de l'homme et les droits au travail reconnus internationalement, en poursuivant sa mission fondatrice : œuvrer pour la justice sociale qui est indispensable à une paix durable et universelle, y compris dans le domaine maritime. Ce domaine mérite une attention particulière, un droit particulier, voire des obligations particulières, dans la mesure où non seulement les gens de mer sont soumis aux périls de la mer, mais encore ils sont isolés, éloignés des secours. Leur lieu de travail, le navire, fait souvent office de lieu d'habitation. L'isolement du navire, les dangers de la navigation, la vie à bord mêlant travail et repos sur le lieu de travail ont conduit à mettre l'accent sur l'organisation du travail (Section 1). Toutefois, le contrat d'engagement maritime, comme tout contrat de travail, met à la charge de l'employeur et du salarié des obligations réciproques et

⁴⁶⁸ POUSSOU (J.P.), CHALINE (O.) et LE BOUDEC (G.), *Travail et travailleur maritime XVIII-XX siècle : du métier aux représentants*, Revue d'histoire maritime, n°18, PUPS, 2014, p. 13.

⁴⁶⁹ OIT, *Déclaration relative aux Principes et droits fondamentaux*, Conférence internationale du Travail, quatre-vingt-sixième session, Genève, 18 juin 1998.

interdépendantes. Quelle que soit sa durée ou ses limites (embarquement ou hors embarquement), le contrat d'engagement maritime est un contrat synallagmatique, entraînant pour les parties des obligations réciproques (Section 2).

Section 1 : L'organisation du travail maritime

589. La sécurité du navire, des gens de mer et de la cargaison suppose une organisation rigoureuse du travail à bord pour notamment prévenir la fatigue. Pour ce faire, les conventions internationales accordent une place déterminante aux questions relatives à la composition des effectifs embarqués, à savoir la composition et la taille de l'équipage (Paragraphe 1). Cette question est déterminante pour la durée du travail (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'effectif minimum à bord

590. Il est important que le personnel employé à bord d'un navire soit en nombre suffisant pour des considérations de sécurité et pour tenir compte des facteurs de fatigue auxquels les gens de mer sont exposés ainsi que des conditions particulières du voyage.

591. En ce sens, les paragraphes 1 et 2 de la norme A2.7 de la MLC disposent que « Tout Membre exige que tous les navires battant son pavillon aient à bord des effectifs suffisants pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des navires, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté. Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant, en nombre et en qualité, pour assurer la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente, et pour satisfaire aux normes de la présente convention ».

592. La C188 pose également les mêmes exigences. Selon son article 13 : « Tout Membre doit adopter des lois, règlements ou autres mesures prévoyant que les armateurs de navires de pêche battant son pavillon veillent à ce que : a) leurs navires soient dotés

d'effectifs suffisants en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de navigation et de fonctionnement du navire sous le contrôle d'un patron compétent ».

593. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente tient compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre une durée du travail excessive afin d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue, ainsi que des principes énoncés à ce sujet dans les instruments internationaux applicables, notamment ceux de l'Organisation maritime internationale. En effet, La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de l'OMI, qui a été largement ratifiée, y compris par les États ouest africains, énonce des dispositions et mesures qui varient d'un navire à l'autre en fonction du nombre de membres de l'équipage et du type de navigation et de services fournis par le navire. La règle 14 du chapitre V de la Convention SOLAS (pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300) mentionne le fait que les navires doivent être dotés d'effectifs suffisants en nombre et en qualité du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer⁴⁷⁰.

594. Au regard de ce qui précède, il apparaît clairement que la SOLAS a les mêmes objectifs que la MLC et la C188 sur ce point. Ces conventions considèrent le nombre d'effectifs à bord comme un élément essentiel de la sécurité et sûreté du navire et des gens de mer eux-mêmes. Elles soumettent l'effectif du navire à une validation de l'administration (B) et exigent la tenue d'un certain nombre de documents, ce qui permet de vérifier si le nombre d'équipage est conforme ou non aux conventions internationales (A).

A. Documents permettant d'identifier l'équipage du navire : la liste d'équipage et le rôle d'équipage

595. Les pays qui ratifient les conventions internationales précitées devront spécifier les normes requises pour que le navire dispose de suffisamment d'hommes ou femmes d'équipage et d'équipements, afin qu'il puisse opérer dans de bonnes conditions, y compris dans le respect des normes relatives à l'équipage. Ainsi, si la MLC ne prévoit pas expressément, voire nommément, la tenue d'une liste d'équipage, la convention C188 de l'OIT l'exige, quant à elle, pour l'ensemble des navires de pêche en ces

⁴⁷⁰ OIT, *Manuel pour l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*, 2010.

termes : « Tout navire de pêche doit avoir à bord une liste d'équipage, dont un exemplaire est fourni aux personnes autorisées à terre avant le départ du navire ou communiqué à terre immédiatement après. L'autorité compétente doit déterminer à qui, à quel moment et à quelles fins cette information doit être fournie »⁴⁷¹.

596. La C188 n'est ni la seule, ni la première convention internationale à exiger la tenue d'une liste d'équipage. Pour des raisons autres que la seule sécurité à bord, la convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international (FAL) de 1965 exige une liste d'effectif pour les navires pratiquant une navigation internationale. Selon la convention, le capitaine est obligé de transmettre une liste d'équipage aux autorités portuaires qui en font la demande. Cette convention prévoit un modèle de liste d'équipage, dont doivent s'inspirer les États parties⁴⁷².

597. D'ailleurs, ni la convention n° 188, ni la recommandation n° 199 qui l'accompagne ne fournissent d'orientation sur le contenu d'une liste d'équipage. C'est la Convention FAL qui indique que : la liste de l'équipage est le document de base qui fournit aux pouvoirs publics les renseignements relatifs au nombre de membres de l'équipage et à sa composition, à l'entrée comme à la sortie d'un navire. La liste d'équipage permet donc de connaître la composition de l'équipage du navire (son nombre et les qualités de ses membres). Il s'agit d'une liste sur laquelle sont répertoriés les membres de l'équipage.

598. En Afrique de l'Ouest, seul le Togo évoque, très brièvement, la liste d'équipage dans sa législation⁴⁷³. En effet, c'est à travers l'établissement du rôle d'équipage que la prescription des conventions exigeant une liste d'équipage est mise en œuvre. En Afrique de l'Ouest et dans beaucoup d'autres États, le rôle d'équipage est le titre de navigation dont tout navire pratiquant une navigation maritime doit être pourvu. Par

⁴⁷¹ Article 15 de la C188

⁴⁷² V. La convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international (FAL) de 1965

⁴⁷³ Tout navire devant toucher un port togolais adresse à la capitainerie de ce port, au moins soixante-douze (72) heures avant son heure prévue d'arrivée, soit par l'intermédiaire de son consignataire, soit par tout autre moyen, un message indiquant : (...) une liste d'équipage comportant pour chaque membre les renseignements suivants: - nom, prénoms; - nationalité; - grade ou fonction à bord; - date et lieu de naissance; - nature et numéro de la pièce d'identité (ou du livret professionnel maritime) ; - port et date d'arrivée; - port de provenance. (Article 13 paragraphe 3 du CMM). L'extrait du rôle d'équipage est la liste d'équipage permettant de vérifier l'application de la décision d'effectif (Article 61 du CMM).

exemple, le Sénégal qui a ratifié la C188, met en œuvre les prescriptions de la convention concernant la liste d'équipage à travers le rôle d'équipage.

599. En effet, au Sénégal, les titres de navigation devant se trouver à bord suivant le type de navigation à laquelle le navire est affecté, sont : le rôle d'équipage, le permis de circulation ou la carte de circulation individuelle ou collective⁴⁷⁴. Le rôle d'équipage, titre de navigation principal, est délivré obligatoirement par l'Administration des affaires maritimes (ANAM) aux navires, dont l'équipage comprend des marins professionnels⁴⁷⁵. Les articles 28 et 29 du Code de la Marine Marchande (CMM) déterminent les navires qui doivent obligatoirement tenir à bord un rôle d'équipage, selon le type de navigation⁴⁷⁶.

600. Le modèle et les caractéristiques générales du rôle d'équipage, ainsi que les mentions, inscriptions et radiations devant figurer sur ce document et la durée de sa validité, sont fixés par le décret n° 2004-283 du 5 mars 2004 fixant les modalités d'application de la loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande. Ce document doit comporter pour chaque membre de l'équipage outre l'identité du marin (nom et prénom, date et lieu de naissance, filiation, nationalité, numéro et lieu d'identification), les conditions d'engagement, les fonctions exercées à bord et la qualification.

601. Le rôle d'équipage peut bel et bien être considéré comme l'équivalent de la liste d'équipage exigée par la C188, si ce n'est l'appellation qui diffère. Mais, le problème qui se pose est que l'établissement de ce rôle d'équipage tel que prévu par la législation sénégalaise ne répond pas parfaitement aux exigences de l'article 15 de la C188. En effet, les articles 43 et 45 du décret fixant les modalités d'application de la loi n° 2002-

⁴⁷⁴ Article 27 du Code de la marine marchande.

⁴⁷⁵ Article 28 du Code de la marine marchande.

⁴⁷⁶ « Le rôle d'équipage, titre de navigation principal, est délivré obligatoirement aux navires dont l'équipage comprend des marins professionnels. Reçoivent un rôle d'équipage : a) les navires pratiquant la navigation commerciale et qui ont pour objet le transport de marchandises ou le transport de passagers, de leurs bagages et, le cas échéant, de leurs véhicules ; b) les navires assurant des services de pilotage, de remorquage, d'assistance et de sauvetage ; c) les navires pratiquant la pêche maritime ; d) les navires pratiquant la navigation de plaisance et ayant à bord un équipage comprenant du personnel maritime professionnel salarié ; e) les chalands de mer remorqués ; f) les baliseurs, les navires de l'Administration ainsi que les engins effectuant des opérations de dragage et de sondage. Peuvent recevoir un rôle collectif, outre les navires de servitude, les navires visés à l'alinéa b ci-dessus » (Article 28 du CMM). « Le Ministre chargé de la Marine Marchande peut déterminer par arrêté les autres types de navires pouvant obtenir un rôle d'équipage à leur bord » (Article 29 du CMM).

22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande disposent que « les pirogues et certaines embarcations non pontées sont dispensées de l'obligation de délivrance d'un rôle d'équipage ». Tandis que, selon la C188, tous les navires, y compris ceux du secteur de la pêche artisanale (pirogues ou embarcations non pontées), doivent avoir à bord une liste d'équipage, dont un exemplaire est fourni aux personnes autorisées à terre avant le départ du navire ou communiqué à terre immédiatement après. Avec cette dispense prévue par la législation sénégalaise, les navires de la pêche artisanale ne sont ni soumis au rôle d'équipage, ni à la liste d'équipage. Ce qui constitue une non-conformité de la législation maritime sénégalaise à la C188, sur cet aspect.

602. Les autres États de l'Afrique de l'Ouest n'ont pas encore ratifié la C188, mais ont une législation identique à celle du Sénégal sur le rôle d'équipage. La ratification de la C188 impliquerait, pour ces États, une meilleure prise en compte des exigences de l'article 15 de la convention. Ces États accordent tout de même plus de vigilance à la « décision d'effectif minimum de sécurité » prévue par la MLC. Dans la plupart des cas, le rôle d'équipage permet de vérifier l'application de la décision d'effectif.

B. La décision d'effectif de sécurité

603. L'objectif de la MLC, en prescrivant que « tout navire ait à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour assurer la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente, et pour satisfaire aux normes de la convention »⁴⁷⁷, est de faire en sorte que les gens de mer travaillent à bord de navires dotés d'effectifs suffisants pour assurer la sécurité, l'efficacité et la sûreté de l'exploitation des navires.

604. La C188 pose la même exigence à travers son article 14 : « l'autorité compétente doit : a) pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, fixer l'effectif minimal propre à garantir la sécurité de navigation du navire et préciser le nombre de pêcheurs requis et les qualifications qu'ils doivent posséder ».

⁴⁷⁷ Règle 2.7 de la MLC

605. Au regard de ces dispositions, la décision d'effectif de sécurité se matérialise par un document sur lequel l'autorité maritime atteste que l'effectif du navire satisfait aux exigences des conventions internationales pertinentes selon le type de navire et des mesures nationales prises pour leur application.
606. Il faut rappeler que même avant la MLC et la C188, concernant la question de la fatigue et des effectifs à bord, en lien avec la sécurité maritime, l'OMI a adopté plusieurs instruments pertinents qui ont défini des règles très largement acceptées et mises en œuvre par les acteurs étatiques et non étatiques du secteur des transports maritimes⁴⁷⁸, à l'image de la STCW. Ainsi, les États ouest africains ayant ratifié et mis en œuvre la STCW, ont toujours été sensibles à cette question d'effectif de sécurité. Les différentes législations des États soumis à notre étude ont prévu des dispositions relatives aux effectifs minimum de sécurité.
607. En effet, l'article 279 du CM du Bénin dispose que « l'effectif de tout navire est fixé par l'armateur et soumis au visa du directeur de la marine marchande qui apprécie sa conformité aux règles relatives à la sécurité de la navigation et à la durée du travail. Si les conditions réelles d'exploitation du navire ne permettent pas d'assurer le respect des règles ci-dessus, le visa est refusé. Le refus ou le retrait de visa entraîne l'interdiction d'appareillage. La même interdiction peut être prononcée si l'effectif embarqué est inférieur en nombre ou en qualité à celui qui a obtenu le visa ».
608. Pour le Togo, l'article 216 du CMM dispose que « tous les navires battant pavillon togolais sont dotés d'un équipage adéquat, en termes d'effectifs et de qualifications, de manière à : - garantir la sécurité du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation et conformément au visa de l'autorité maritime compétente ; - satisfaire aux normes prévues par la présente loi, notamment aux règles relatives à la sécurité de la navigation et à la durée du travail ». L'article 217 du même code ajoute que : « L'autorité maritime compétente, pour approuver ou réviser les effectifs d'un navire, tient compte de la nécessité d'éviter une durée du travail excessive et d'assurer un repos suffisant évitant la fatigue, et en se fondant

⁴⁷⁸ OIT, *Instruments concernant les salaires, la durée du travail ou du repos des gens de mer et les effectifs des navires*, Troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006, Genève, 23-27 avril 2018.

sur les principes fixés en la matière par les instruments internationaux applicables, notamment ceux de l'organisation maritime internationale. Les règles relatives à l'alimentation et au service de table sont également prises en compte et respectées ».

609. Quant au Sénégal, l'article 229 du CMM dispose que « tout navire doit avoir à son bord un équipage qualifié et en nombre suffisant, pour assurer : la sauvegarde de la vie humaine en mer et la prévention de la pollution, les conditions de sécurité, d'hygiène et de travail à bord, la durée réglementaire du travail à bord, et, d'une manière générale, la bonne exécution, de l'expédition maritime. La décision d'effectif de sécurité est établie par le service de la Marine Marchande ».

610. La Côte d'Ivoire réserve la décision d'effectif de sécurité aux navires effectuant des voyages internationaux ou ayant à bord au moins un effectif de dix marins professionnels quel que soit le type de navigation : « Chaque navire doit avoir à bord un équipage suffisant et qualifié. L'autorité maritime administrative délivre à cet effet après en avoir fait le constat par une décision d'effectif pour tous les navires effectuant des voyages internationaux ou ayant à bord au moins un effectif de dix marins professionnels quel que soit le type de navigation. Le rôle d'équipage doit constater la présence à bord des marins requis »⁴⁷⁹.

611. La MLC, 2006, n'indique pas le nombre précis de gens de mer devant transiter à bord du navire, car cette question doit être traitée par l'autorité compétente de l'État du pavillon pour chaque navire ou catégorie de navire. La convention énonce toutefois un certain nombre de paramètres à observer dans la détermination des effectifs des navires. Par exemple, selon la convention, lorsqu'elle détermine les effectifs d'un navire, l'autorité compétente doit tenir compte de toutes les prescriptions de la Règle 3.2 et de la norme A3.2 concernant l'alimentation et le service de table. En d'autres termes, il convient d'inclure, dans le document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou dans le document équivalent établi

⁴⁷⁹ Article 294 du Code Maritime.

par l'autorité compétente, le nombre voulu de cuisiniers et de personnels de cuisine et de table⁴⁸⁰.

612. Le Togo prend cette exigence en considération dans sa législation nationale, d'abord à travers l'article 217 précité, mais également par le biais de l'article 269 du code de la marine marchande : « A bord des navires opérant avec un effectif prescrit de moins de dix (10) personnes qui, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation, peuvent être dispensés, par l'autorité maritime, d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, quiconque prépare la nourriture dans la cuisine doit avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et l'hygiène personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord ».

613. Les législations maritimes des États de l'Afrique de l'Ouest prévoient également des cas de réduction d'effectif. Selon l'article 400 du CM de la Côte d'Ivoire : « Si, pendant la navigation, l'effectif de l'équipage subit une réduction, chaque marin est tenu, à la demande du capitaine, d'accomplir un travail supplémentaire pour lequel il sera rémunéré conformément à la convention collective en vigueur. Lorsque la réduction de l'effectif est de nature à entraîner des difficultés dans la conduite du navire ou un surmenage des membres de l'équipage, le capitaine doit compléter l'effectif à la prochaine escale du navire ». C'est l'équivalent de l'article 236 du CMM du Togo et de l'article 341 du CMM du Sénégal.

614. En Côte d'Ivoire, le non-respect des dispositions relatives aux effectifs est pénalement sanctionné, selon l'article 1039 du CM « Est puni d'un emprisonnement de six à trente-six mois et d'une amende de 200.000 francs CFA à 2.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque commet une des infractions suivantes : (...) absence de décision d'effectif sur les navires qui y sont astreints ».

615. En somme, les législations ouest africaines concernant l'effectif à bord sont, sous réserve des conditions de leur mise en œuvre effective, en conformité avec les exigences internationales, dans la mesure où elles instaurent un mécanisme de

⁴⁸⁰ V. OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) Questions fréquentes Cinquième édition*, 2019 (www.ilo.org/mlc).

fixation de l'effectif minimum au regard des objectifs poursuivis par la Règle 2.7 de la MLC et les articles 13, 14 et 15 de la C188 (à l'exception du cas de non-application des règles à la pêche artisanale). Elles ont même des standards plus élevés que ces conventions, lorsqu'elles exigent la validation de l'effectif par visa administratif et prévoient des sanctions pénales en cas de non-respect. Ces exigences sont d'autant plus importantes dans la mesure où l'effectif est l'un des points que doit contrôler l'État du pavillon (certification sociale) et l'État du port (PSC). Ces derniers vérifient notamment si le navire détient une décision d'effectif, ou un document équivalent en cours de validité, mais surtout si le navire est équipé en personnel conformément au rôle d'équipage (ou document équivalent) et à la décision d'effectif ou tout autre document équivalent.

616. Un effectif suffisant et qualifié reste un aspect très important pour prévenir la fatigue en permettant de mieux organiser les heures de travail, surtout de repos.

Paragraphe 2 : La durée du travail à bord

617. La durée du travail à bord des navires est réglementée afin, d'une part, de protéger les gens de mer contre la fatigue pouvant augmenter les risques d'accidents de navigation et de travail. En effet, la fatigue peut être définie de multiples manières, mais elle est généralement décrite comme un état de lassitude, d'épuisement ou de somnolence, qui résulte de plusieurs facteurs : travail physique ou mental prolongé, longues périodes d'anxiété, exposition à un environnement éprouvant ou perte de sommeil. La fatigue se traduit par une dégradation de la qualité du travail et une baisse de la vigilance, et ses effets sont particulièrement dangereux dans le milieu marin⁴⁸¹.

618. D'autre part, la réglementation de la durée du travail permet d'éviter un trop grand éloignement entre le régime des travailleurs marins et celui des travailleurs terrestres. À bord d'un navire, non seulement le rythme de travail est particulièrement intense (de longues journées, même divisées en quarts et des repos minima : peu de vie sociale, peu de loisirs, éreintant et usant) par rapport à celui

⁴⁸¹ OIT, Manuel pour l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche.

des travailleurs terrestres, mais aussi le lieu de travail et les locaux d'habitation se confondent. De ce fait, il a toujours été essentiel d'instaurer une durée maximale du travail ou une durée minimale de repos (A).

619. En effet, l'OIT a depuis longtemps adopté des conventions internationales relatives à la durée du travail maritime : nous pouvons en citer la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires de 1996 qui révisé toutes les conventions antérieures en la matière : Conventions n° 109 de 1958⁴⁸², la Convention n° 93 de 1949⁴⁸³, la Convention n° 76 de 1946⁴⁸⁴ et la Convention n° 57 de 1936⁴⁸⁵. La Convention n° 180 vise les navires de mer affectés à des opérations maritimes commerciales et peut faire l'objet d'une extension afin de couvrir aussi la pêche maritime commerciale⁴⁸⁶. La convention consolidée MLC reprend de manière très étroite le contenu de cet instrument adopté en 1996, sous la Règle 2.3. Cette consolidation a essentiellement eu pour effet d'ajouter certaines protections et d'en renforcer d'autres, en les rendant obligatoires. Comme la MLC, la C188 réglemente également la durée du travail, à travers notamment son article 14.

620. La réglementation de la durée du travail et de repos dans le souci de prévenir les risques pour la sécurité des personnes et du navire implique également de prévoir des congés annuels et de limiter la durée maximale d'embarquement (B).

A. Temps de travail et de repos

621. La MLC définit les « heures de travail » comme : le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire. Les heures de repos désignant le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail⁴⁸⁷. Les conventions internationales réglementent plusieurs aspects de la durée du travail relatifs notamment à la limite des

⁴⁸² Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958.

⁴⁸³ Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949.

⁴⁸⁴ Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946.

⁴⁸⁵ Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936.

⁴⁸⁶ OIT, *Instruments concernant les salaires, la durée du travail ou du repos des gens de mer et les effectifs des navires*, Troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006, Genève 23-27 avril 2018.

⁴⁸⁷ Norme A2.3 de la MLC.

heures maximales de travail et de repos (1). Elles prévoient également des possibilités de dérogation (2).

1. Durée de travail et de repos hebdomadaire et quotidienne

623. La MLC oblige les États à fixer soit le nombre maximal d'heures de travail qui ne doit pas être dépassé durant une période donnée, soit le nombre minimal d'heures de repos qui doit être accordé durant une période donnée. Le paragraphe 2 de la norme A2.3 fixe les limites des heures de travail ou de repos comme suit : « le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser 14 heures par période de 24 heures ; 72 heures par période de sept jours ou le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à 10 heures par période de 24 heures ; 77 heures par période de sept jours. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures ».

624. La C188 fixe uniquement les heures de repos, qui restent identiques à celles de la MLC⁴⁸⁸. En effet, le secteur de la pêche, du fait de sa nature, exige des travailleurs un état de vigilance permanent et une concentration soutenue. La fatigue peut aussi être dangereuse du fait qu'elle touche tous les individus, quel que soit leur niveau de compétences, de connaissances et de formation. S'il est difficile de réglementer les heures de travail et la durée du repos à bord des navires de pêche en raison de la variété des opérations effectuées, les périodes de repos prévues par la convention n° 188 peuvent être considérées comme nécessaires pour assurer un repos suffisant afin de réduire ou de prévenir les effets de la fatigue⁴⁸⁹.

625. Avec l'adoption, en 2010, des amendements à la convention STCW par l'OMI (Amendements de Manille), les dispositions relatives au nombre minimal d'heures de repos des conventions de l'OIT (MLC/C188) et de la convention STCW, indépendamment de celles qui concernent les dérogations éventuelles, sont devenues très similaires⁴⁹⁰. De ce fait, les États ouest africains qui sont liés par les

⁴⁸⁸ Article 14 de la C188.

⁴⁸⁹ OIT, *Manuel pour l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*, 2010. [En ligne]. https://www.ilo.org/sector/Resources/publications/WCMS_181287/lang--fr/index.htm (consulté le 14/06/2022).

⁴⁹⁰ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019 (www.ilo.org/mlc)

amendements de Manille à la convention STCW appliqueraient d'ores et déjà, dans une certaine mesure, les prescriptions de la MLC, 2006, dans ce domaine. Mais, tel n'est pas le cas pour tous les aspects relatifs aux durées quotidiennes et hebdomadaires du travail.

626. L'article 297 du CMM du Togo traite de la durée normale de travail. Celle-ci ne pouvant excéder huit heures par jour, soit quarante-huit heures par semaine, avec un jour de repos par semaine, en principe le dimanche, plus le repos correspondant aux jours fériés. Néanmoins, la législation togolaise n'aborde ni la durée maximale de travail ou la durée minimale de repos, comme cela est requis par la norme A2.3 Paragraphe 2 et 5, ni l'impossibilité de scinder la durée de repos en plus de deux périodes (une d'une durée d'au moins six heures et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos pouvant pas dépasser quatorze heures)⁴⁹¹.

627. Le Sénégal, quant à lui, renvoie pour les gens de mer à la réglementation commune des heures de travail : « la durée du travail des gens de mer, quelle que soit la catégorie à laquelle ils appartiennent, ne peut excéder, à bord des navires sous pavillon du Sénégal, la durée légale du travail telle qu'établie par la réglementation en vigueur »⁴⁹². Cependant, ce renvoi peut créer des doutes ou confusions dans la mesure où l'article ne donne aucune indication sur la réglementation à prendre en compte. Il s'agirait sans doute du Code du travail, qui fixe une durée maximale de 40h par semaine. Toutefois, selon le même article, « Le Ministre chargé de la Marine Marchande fixe, par arrêté, les modalités d'application des dispositions prévues à l'alinéa précédent, compte tenu du genre de navigation effectuée par les navires de mer ou la catégorie de marins concernée ». L'arrêté en question n'étant pas adopté ; cette situation crée un flou sur la durée réelle du travail à bord.

628. Le CMM sénégalais prévoit des durées maximales journalières pour les gens de mer du service général à bord des navires. L'article 410 du code dispose que « le travail, à bord des navires, des gens de mer du service général ne peut dépasser douze heures ». Aussi, le travail, à bord des navires, du personnel du pont et du personnel des machines est effectué selon le système des quarts. Un quart dure quatre heures. L'interruption entre deux quarts effectués hors zone portuaire doit

⁴⁹¹ Norme A2.3, paragraphe 6.

⁴⁹² Article 399 du CMM.

durer seize heures (408 du CMM). Comme le souligne la CEACR de l'OIT, ces dispositions ne précisent la durée maximale hebdomadaire du travail⁴⁹³. Mais, au regard de l'article 399 la durée hebdomadaire est celle du droit commun du travail (40 heures par semaine).

629. Le Bénin et la Côte d'Ivoire ont comme les autres pays fixé les horaires normaux quotidiens de travail (huit heures)⁴⁹⁴ sans pour autant fixer le maximum (heure de travail) ni le minimum (heure de repos), ni l'impossibilité de diviser les heures de repos en plus de deux périodes. Cette division réglementée des heures de repos est importante pour un repos suffisant des gens de mer. Elle n'incombe, cependant, qu'aux États qui ont opté pour la réglementation des heures de repos. Il faut rappeler que l'État qui ratifie la convention peut opter pour la réglementation d'un nombre maximal d'heures de travail ou minimal de repos⁴⁹⁵. Les États ouest africains gagneraient en clarté dans leur législation maritime en réglementant à la fois les heures de travail et les heures de repos. Ce qui permettrait d'ailleurs de prévoir l'impossibilité de diviser les heures de repos en plus de deux périodes.

630. Outre ces défaillances soulignées dans la fixation de la durée du travail, il existe dans la législation maritime ouest africaine des exclusions de certains gens de mer de la réglementation de la durée de travail. C'est le cas de la législation maritime sénégalaise qui prévoit que « les dispositions du présent chapitre, relatives à la durée du travail à bord, ne sont pas applicables : a) au second Capitaine ou chef mécanicien, b) au commissaire, c) à tout autre Officier chef de service qui ne prend pas le quart »⁴⁹⁶. Le capitaine est aussi expressément exclu : « les dispositions du présent titre sont applicables à toutes les personnes qui sont employées dans une fonction quelconque à bord d'un navire de mer, à l'exception : a) du Capitaine, b) du Pilote du navire (...) »⁴⁹⁷. Nous retrouvons les mêmes exclusions en Côte d'Ivoire⁴⁹⁸. Ces exclusions ne sont pas conformes aux exigences internationales,

⁴⁹³ OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006(MLC,2006) - Sénégal.*

⁴⁹⁴ Respectivement les articles 230 du CM et 451 et suivants du CM.

⁴⁹⁵ OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Sénégal.*

⁴⁹⁶ Article 401 du CMM sénégalais.

⁴⁹⁷ Article 399 du CMM. Le titre en question est celui relatif au travail maritime dont le chapitre sur la durée du travail.

⁴⁹⁸ Article 448 du CM.

car les prescriptions internationales sur la durée du travail ou de repos concernent toutes les catégories de gens de mer. D'ailleurs, sur la question des exclusions opérées par certaines législations maritimes ouest africaines, notamment concernant le capitaine et les officiers, une incorporation de la définition de « marin » ou « gens de mer » telle que prévue par la MLC devrait assurer la conformité de ces législations sur ce point.

631. La durée du travail est l'un des points dont le respect est contrôlé par l'État du pavillon et l'État du port. Ainsi, la MLC exige qu'un tableau d'organisation du travail soit affiché à bord dans un endroit facilement accessible et indique la durée maximale de repos par fonction. Aussi, un registre des heures de travail et de repos, mentionnant les heures effectuées par les gens de mer, est tenu à bord. Le gens de mer en reçoit une copie signée par lui-même et le capitaine ou toute autre personne désignée par celui-ci. Les deux documents (le tableau et le registre) sont établis selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en anglais.

632. Ces exigences relatives à la tenue à bord d'un tableau d'organisation du travail et d'un registre des heures de travail, sont reprises par le Code de la Marine Marchande togolais, notamment par les articles 306 et 304. Les autres États n'ont pas encore adopté de normes allant dans ce sens et ne sont donc pas en conformité avec la MLC sur ce point.

633. Des dérogations à la limite de la durée maximale sont prévues par les conventions internationales.

2. Les dérogations aux limites de la durée du travail

634. Conformément au paragraphe 13 de la norme A2.3 de la MLC, l'État du pavillon peut adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées aux paragraphes 5 et 6 en matière de durée maximale du travail ou de durée minimale du repos. Par conséquent, de telles dérogations doivent être prévues dans une convention collective enregistrée ou autorisée. Elles doivent, dans la mesure

du possible, respecter les limitations énoncées dans cette norme⁴⁹⁹. La MLC introduit ainsi une certaine flexibilité en ce qui concerne la durée minimale du repos ou la durée maximale du travail. En dehors de la possibilité donnée aux États de prévoir des exceptions, la MLC et la C188 prévoient elles-mêmes certaines dérogations, notamment en permettant, dans certains cas, de dépasser les limites maximales d'heures de travail et par conséquent d'être en deçà du minimal de repos (a). D'autres dérogations concernent les jeunes marins (b).

a. Dépassement de la durée maximale de travail

635. Lorsque la sécurité du navire, de la cargaison ou des gens de mer l'exige, ces derniers peuvent dépasser la limite maximale des heures de travail. En effet, selon le paragraphe 14 de la norme A2.3 de la MLC, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer, le cas échéant, jusqu'au retour à une situation normale. Les mêmes dispositions sont prévues, pour la pêche, par le paragraphe 4 de l'article 14 de la C188.

636. D'autres cas de dépassement de la limite maximale des heures de travail sont aussi envisagés notamment, lorsque les gens de mer effectuent des rassemblements, des exercices d'incendie et d'évacuation ainsi que des exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux, à l'exemple de la SOLAS. Mais aussi, lorsqu'un marin est sur appel, par exemple lorsqu'un local de machines est sans présence humaine.

637. Les législations nationales ouest africaines ont prévu ces différentes dérogations. Selon l'article 407 du Code sénégalais de la Marine Marchande : « n'est pas compris dans la durée normale du travail, ni considéré comme heures supplémentaires, le temps nécessaire à l'exécution des travaux énumérés ci-dessous : a) les travaux que le Capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées ; b) les travaux requis par le Capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse, c) les

⁴⁹⁹ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006.) Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019 [En ligne]. https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/faq/WCMS_827074/lang--fr/index.htm (consulté le 13/07/2023).

appels, exercices d'incendie ou d'abandon et exercices similaires du genre de ceux que prescrit la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. d) les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires, e) les travaux normaux et indispensables auxquels doivent procéder les Officiers pour la détermination et la position du navire et pour les observations météorologiques, f) le temps supplémentaire qu'exige la relève normale des quarts ». Ce sont quasiment les mêmes dispositions qui sont prévues par l'article 452⁵⁰⁰ du Code Maritime de la Côte d'Ivoire et par l'article 298⁵⁰¹ du Code de la Marine Marchande du Togo. Ces dispositions excluent les tâches précédemment citées de la durée normale voire maximale de travail.

638. Cependant, contrairement aux États ouest africains, les conventions internationales n'excluent pas toutes ces tâches de la durée normale, voire maximale de travail. Comme nous l'avons soulevé, est considéré comme heures de travail, au sens de la norme A2.3, Paragraphe 1 et pour la mise en œuvre des prescriptions de la norme A2.3

⁵⁰⁰ « N'est pas compris dans la durée normale du travail, ni considéré comme heures supplémentaires, le temps nécessaire à l'exécution des travaux énumérés ci-dessous : — les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées ; — les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse ; — les appels, exercices d'incendie ou d'embarcations et exercices similaires du genre de ceux que prescrit la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ; — les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou formalités sanitaires ».

⁵⁰¹ « N'est pas compris dans la durée normale du travail, ni considéré comme heures supplémentaires, le temps nécessaire à l'exécution des travaux énumérés ci-dessous : 1) les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées : 2) les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse ; 3) les appels, exercices d'incendie ou d'abandon et exercices similaires du genre de ceux que prescrit la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974) ; 4) les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux se déroulent de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue. Lorsqu'un marin est à disposition, du fait que, par exemple, les machines dont il a la responsabilité ne requièrent pas sa présence continue, il a droit à une période de repos compensatoire adéquate si sa période normale de repos a été interrompue par des interventions. Rien dans le présent article n'affecte le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer. Concernant les hypothèses mentionnées aux paragraphes 1) et 2) du présent article, le capitaine peut suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale le capitaine fait en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate, Art. 299 : le marin est tenu, aussi bien au port qu'en cours de navigation, à bord comme à terre, d'exécuter les ordres de ses supérieurs en ce qui concerne le navire et la cargaison ».

de la MLC, le temps durant lequel le marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire. Il est évident que dans certains de ces cas cités, le gens de mer effectue bel et bien un travail pour le navire⁵⁰².

639. D'ailleurs, les conventions internationales (MLC, C188) énoncent qu'au cas où la situation qui a conduit aux dépassements des heures ne se présente plus, le gens de mer doit bénéficier des heures de repos compensatrices. Plus précisément, dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate. De même que pour le marin appelé, celui-ci bénéficie d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels. De plus, les États doivent s'assurer que les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux se déroulent de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue (la Norme A2.3, paragraphe 7).

640. En dehors du Togo⁵⁰³, aucune autre législation ouest africaine ne met en œuvre la norme A2.3, paragraphe 7 précitée. Ces États n'ont pas non plus transposé la norme selon laquelle « des repos compensatoires sont accordés pour le travail sur appel, ou les travaux exigés en raison de la sécurité immédiate et détresse en mer » (norme A2.3, paragraphes 8 et 14).

641. Les États ouest africains doivent donc fidèlement incorporer les exigences liées aux possibles dépassements de la durée maximale de travail pour assurer aux gens de mer des heures de repos suffisantes afin de prévenir la fatigue et par conséquent de préserver leur santé physique et mentale et surtout de prévenir les accidents. Cette protection est d'autant plus importante pour les jeunes gens de mer.

⁵⁰² C'est notamment le cas : d) les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou d'autres formalités sanitaires, e) des travaux normaux et indispensables auxquels doivent procéder les Officiers pour la détermination et la position du navire et pour les observations météorologiques, f) du temps supplémentaire qu'exige la relève normale des quarts

⁵⁰³ V. Le paragraphe 4 de l'article 298 du Code de la Marine Marchande du Togo.

b. La durée du travail des jeunes gens de mer

642. Les jeunes gens de mer s'entendent comme les jeunes âgés de moins de 18 ans qui travaillent à bord des navires, souvent dans le cadre : d'un contrat d'engagement maritime, d'un contrat d'apprentissage ou d'un contrat de professionnalisation ou d'une période de formation en milieu professionnel dans le cadre d'un enseignement professionnel⁵⁰⁴. Pour prévenir la fatigue chez ces jeunes marins et préserver leur santé, leur sécurité ou leur moralité, la MLC a prévu dans son principe directeur B2.3.1 un ensemble de disposition visant à limiter les heures de travail des jeunes marins en deçà de celles des « adultes ».
643. Selon ce principe directeur, pour les jeunes marins âgés de moins de 18 ans « l'horaire de travail ne devrait pas excéder huit heures par jour ni 40 heures par semaine et les intéressés ne devraient effectuer d'heures supplémentaires que lorsque cela est inévitable pour des raisons de sécurité; b) une pause suffisante devrait être accordée pour chacun des repas et une pause d'au moins une heure devrait être assurée pour prendre le repas principal; c) un repos de 15 minutes intervenant aussitôt que possible après la fin d'une période de travail de deux heures devrait être assuré ».
644. Il faut rappeler que ce principe directeur, comme tous les autres, n'est pas obligatoire à l'égard des États, mais ces derniers doivent dûment le prendre en compte. Les États ouest africains ont quasiment tous pris des mesures allant dans ce sens, avant même l'adoption de la MLC. Certains États, ayant même prévu des limites plus avantageuses que celles de la MLC. En effet, l'article 417 du Code sénégalais de la Marine Marchande dispose que « la durée du travail, à bord des navires immatriculés au Sénégal, ne peut excéder, pour les mineurs, six heures par jour, soit trente heures par semaine. Sauf dans le cas de nécessité impérieuse, le mineur a droit à : une interruption de son travail d'une durée d'une demi-heure, après quatre heures de travail continu ; un repos complet entre 21 heures et 6 heures. Un mineur ne peut être employé dans les compartiments des machines pendant plus de quatre heures par jour, ni dans un travail nuisible à sa santé et à son développement normal. Un mineur ne peut effectuer d'heures supplémentaires que dans la limite de deux heures par jour sauf en cas de

⁵⁰⁴ Principe directeur B2.3.1.

nécessité impérieuse et notamment pour des raisons de sécurité et l'exécution des travaux prévus à l'article précédent du Code »

645. C'est quasiment l'équivalent des articles 301, 302 et 303 du CMM du Togo et les articles 454, 455 et 456 du CM de la Côte d'Ivoire. Cependant, dans ces deux pays la durée hebdomadaire du travail des jeunes est de 34h et non 30h, car ils permettent aux jeunes de travailler 4h le samedi en plus des 30h de la semaine. Pour l'interruption permettant le repos des mineurs, ces États ont prévu des règles que l'on peut relativement juger plus avantageuses que la MLC. En effet, le jeune marin dispose d'une interruption de son travail d'une durée d'une heure, après quatre heures de travail continu, or la MLC exige un repos de 15 minutes intervenant aussitôt que possible après la fin d'une période de travail de deux heures. L'appréciation des avantages de ces différentes règles reste très relative, en tout état de cause, les règles de la Côte d'Ivoire et du Togo restent dans la logique des objectifs de la MLC.

646. Cependant, il faudra souligner qu'en Côte d'Ivoire, contrairement à l'esprit de la MLC, les règles concernant les jeunes marins ne s'appliquent pas aux jeunes de moins de 18 ans, mais « aux mineurs de 18 ans » c'est-à-dire, ceux qui sont âgés de 18 ans. Ceci est dû au fait que la Côte d'Ivoire n'autorise pas le travail à bord des jeunes de moins de 18 ans. L'âge minimum d'accès à la profession reste à 18 ans, sans dérogations possibles. Le pays n'a pas encore ratifié la MLC, mais cette limitation reste tout de même conforme à la convention. En effet, la règle 1.1, paragraphe 2, de la MLC, 2006, fixe à 16 ans l'âge minimum d'admission au travail ou à l'emploi à bord d'un navire. Si un pays a adopté un âge plus élevé, il satisfait déjà à la prescription concernant l'âge minimum (et la dépasse même) et n'a pas à ajuster son âge minimum⁵⁰⁵. Cependant, pour des raisons de compétitivité et d'attractivité de l'emploi de gens de mer en Côte d'Ivoire, l'État doit pouvoir initier les jeunes de moins de 18 ans au métier, quitte à bien encadrer leur travail comme c'est déjà le cas pour les « mineurs de 18 ans ».

647. Cette expression « mineur de 18 ans » prévue par le CM de la Côte d'Ivoire peut paraître étonnant. Il faut savoir qu'au moment de l'adoption du Code maritime, la majorité civile en Côte d'Ivoire était de 21 ans. Cela a été récemment rabaissé à 18

⁵⁰⁵ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019. (www.ilo.org/mlc).

ans par la Loi n° 2019-572 du 26 juin 2019 relative à la minorité⁵⁰⁶. Les articles 545 et suivants du Code Maritime de la Côte d'Ivoire nécessitent ainsi d'être mis à jour. La ratification et transposition effective de la MLC serait une bonne occasion pour effectuer cette mise à jour, et notamment pour donner un intérêt aux dispositions du principe directeur 2.3.1 qui ne s'appliquent qu'aux jeunes de moins de 18 ans. D'ailleurs, l'intérêt des conventions est de protéger les jeunes gens de mer, les dispositions relatives aux durées du travail des mineurs ne doivent pas être interprétées par les armateurs comme étant très contraignantes, entraînant ainsi une réticence de ceux-ci à recruter des gens de mer de moins de 18 ans à bord de leurs navires.

648. Il faut noter que les législations maritimes ouest africaines ont accordé une attention particulière au repos des gens de mer, ce avant l'adoption de la MLC et/ou de la C188. Il faudra toutefois que les États qui ont ratifié la MLC et/ou la C188 se mettent en conformité avec celles-ci, notamment en fixant de manière claire et précise les durées maximales d'heures de travail ou minimales d'heures de repos ainsi que toutes les autres dispositions permettant de contrôler le respect de ces normes à bord (tableau d'organisation de travail, registre des heures de travail, *etc.*). Il faudra tout de même souligner que la durée de travail prévue par la MLC reste relativement élevée par rapport au milieu terrestre, nonobstant le fait qu'au regard de la convention le souhait que les marins soient traités comme les autres travailleurs apparaît clairement. En effet, le paragraphe 1.3 de la norme A2.3 dispose que « tout Membre reconnaît que la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est de huit heures, avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Cependant, rien n'empêche un Membre d'adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une convention collective qui fixe les horaires normaux de travail des gens de mer sur une base qui ne soit pas moins favorable que ladite norme. » Ainsi, il existe une norme : la journée de 8 heures, qui est souhaitable, mais nullement obligatoire. Cette « norme » envisage même le repos hebdomadaire, le repos des jours fériés. Elle est fondée sur un principe d'égalité de traitement avec les travailleurs terrestres.

⁵⁰⁶ J.O soixante-et-unième année - n° 11, numéro spécial, mardi 16 juillet 2019.

649. Les gens de mer ont tendance à travailler plus d'heures que les travailleurs terrestres. Toutefois, les États peuvent ne pas fixer le maximal d'heures de travail prévu par la MLC et la C188.

650. L'autre moyen qui permettra aux gens de mer de jouir d'un repos suffisant est le droit au congé.

B. Le congé des gens de mer

651. Le congé annuel rémunéré (1) accompagné de la limitation de la durée d'embarquement (2) assurent au gens de mer un repos annuel suffisant.

1. Le congé annuel rémunéré

652. Comme la réglementation de la durée du travail, le congé payé annuel est un élément déterminant pour la préservation de la santé physique et mentale du marin et de son bien-être et pour prévenir les risques pour la sécurité des personnes et du navire qu'engendre la fatigue. Ainsi, l'OIT a très tôt pris conscience de l'importance de réglementer les congés annuels des gens de mer. L'organisation a adopté plusieurs conventions relatives aux congés des gens de mer : la première dès 1936 (Convention (n° 54) relative aux congés payés des marins, 1936) ; puis la Convention (n° 72) sur les congés payés des marins, 1946. Ces deux conventions n'étaient jamais entrées en vigueur, elles avaient été révisées par la Convention (n° 91) sur les congés payés des marins, 1949, qui à son tour était révisée par la Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976. Les Conventions n° 54, 72, 91 et 146 ont été révisées par la MLC, 2006. Celle-ci reprend pour l'essentiel le contenu de la convention n° 146, en le reformulant et en l'inscrivant dans sa structure originale qui distingue les règles et les normes d'un côté, des principes directeurs de l'autre. Les conventions n° 54, 72, 91 et 146 ne sont plus ouvertes à la ratification⁵⁰⁷.

653. En somme, l'OIT a adopté quatre conventions sur la question du congé annuel rémunéré des gens de mer, dans la période 1936-1976. Mais, ces instruments ont rencontré un faible intérêt auprès des États Membres, étant ainsi peu ratifiés alors

⁵⁰⁷ OIT, *Instruments concernant le droit à un congé (gens de mer)*, Troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006, STCM/2018/ Note technique/7, Genève 23-27 avril 2018.

même qu'elles avaient été adoptées à Genève par une Conférence Internationale de l'OIT à la majorité des deux tiers des trois collègues. L'adoption, puis l'entrée en vigueur et l'extraordinaire état des ratifications de la MLC, représentent aujourd'hui la meilleure opportunité pour offrir à la plupart des gens de mer une protection adéquate en matière de congés annuels payés⁵⁰⁸.

654. En effet, la MLC prescrit, à travers sa Norme A2.4, aux États membres de la convention, de se doter de lois et règlements qui fixent le congé annuel minimum pour les gens de mer embarqués sur ses navires. Elle établit un droit minimum à congé de 2,5 jours par mois calendaire d'emploi (30 jours pour une période de 12 mois). Néanmoins, les lois, règlements ou conventions collectives applicables pourront prévoir une méthode de calcul spécifique, prenant en considération les besoins particuliers des gens de mer. La MLC prescrit également que les gens de mer bénéficient d'un congé à terre, c'est-à-dire d'un laps de temps à passer à terre pour leur santé et leur bien-être (Règle 2.4). La convention interdit tout accord portant renoncement au congé annuel minimum, sauf les cas prévus par l'autorité compétente. Les principes directeurs de la MLC reprennent les dispositions de détail de la convention n° 146 qui traitent : du calcul des droits (B2.4.1), de la prise du congé (B2.4.2), du fractionnement et du cumul du congé (B2.4.3). Un principe directeur traite spécifiquement de la situation des jeunes gens de mer (B2.4.4).

655. En Afrique de l'Ouest, les États ont tous accordé au marin un droit au congé annuel rémunéré. Le Sénégal, à travers la combinaison des articles 419 et 420 du Code de la Marine Marchande et l'article 35 de la Convention collective fixant les conditions des officiers et marins de la marine marchande sénégalaise, fixe le nombre de jour de congé payé à deux jours et demi (2,5) ouvrables pour chaque mois complet de travail accompli. Ceci correspond au nombre minimal de jours prévus par la MLC. Au Bénin et au Togo, le droit aux congés payés annuels doit être calculé sur la base d'un minimum de trois (03) jours par mois calendaire d'emploi (respectivement les articles 263 du Code Maritime et 313 du Code de la Marine Marchande). Leurs normes sont ainsi plus élevées que la MLC sur cette question. Quant à la législation ivoirienne, elle dispose à travers son article 468 que : « les marins employés à durée déterminée ont droit, outre les repos compensatoires, à un nombre de jours de congés proportionnel

⁵⁰⁸ OIT, *Instruments concernant le droit à un congé (gens de mer)*, idem.

au temps d'embarquement à raison de six jours par mois d'inscription au rôle d'équipage. Ce temps est porté à trois jours pour les mineurs ». Cette disposition ne couvre pas le droit au congé de l'ensemble des gens de mer.

656. Si les États ouest africains ont tous prévu le nombre de jours de congé payé, certains parmi eux ne fixent pas toutes les conditions détaillées de la prise de congé. Par exemple, à l'exception du Togo, les autres États de l'Afrique de l'Ouest n'ont pas adopté des dispositions prévoyant des permissions à terre pour les gens de mer ainsi que celles interdisant tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel, sauf si la législation nationale le prévoit. Ils n'ont pas non plus dûment tenu compte des Principes directeurs énumérés ci-dessus pour mieux encadrer le droit aux congés des gens de mer. Les législations maritimes ouest africaines renvoient très souvent, pour la réglementation détaillée des normes relatives aux congés, aux textes réglementaires ou aux conventions collectives, alors que ceux-ci, pour certains ne sont jamais adoptés, pour d'autres sont incomplètes. Ces États doivent veiller à adopter toutes les normes pertinentes de la MLC relatives aux congés.

657. D'ailleurs, Il est permis de considérer que, compte tenu de l'intensité du travail à bord, parfois de l'absence réelle de repos hebdomadaire, même décalés à la fin de la période d'embarquement, le congé minimum devrait être de 3,5 jours par mois calendaire, au minimum, à moins que ne soit intégré un jour de repos hebdomadaire, pris à la fin de la période d'embarquement et cumulé avec le congé annuel, ce qui serait encore plus favorable aux gens de mer.

658. Pour la pêche, il faut souligner qu'il existe une lacune, des conventions internationales, concernant la protection du congé annuel des pêcheurs, étant donné que ceux-ci ne sont pas couverts par la MLC et que la question du congé annuel n'est mentionnée que parmi les éléments qui doivent figurer dans le contrat d'engagement du pêcheur, sans plus de détail, dans le cadre de l'annexe II de la C188. Toutefois, en Afrique de l'Ouest et un peu partout dans le monde, les législations nationales ont établi un cadre commun pour les pêcheurs et les gens de mer de la marine marchande. En s'appuyant sur la MLC et sur le principe d'une égalité de traitement, les États Membres peuvent étendre la protection que la convention accorde aux gens de mer du commerce, aux pêcheurs. Néanmoins, il reste important que la C188 accorde plus

d'importance au droit des congés des pêcheurs. Nous espérons voir un amendement de la convention allant dans ce sens.

659. Comme, le congé annuel rémunéré, la limitation de la durée d'embarquement est également d'une importance capitale pour la protection des gens de mer.

2. La durée maximale d'embarquement

660. Limiter la durée d'embarquement des gens de mer est un moyen efficace pour protéger ces derniers contre l'épuisement physique et mental. Cependant, cette question n'est pas explicitement traitée par la MLC. Toutefois, la convention prévoit 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). Aussi, suivant la règle 2.4, tout Membre exige que les gens de mer employés sur des navires battant son pavillon aient droit à un congé annuel rémunéré dans les conditions voulues, conformément aux dispositions du code (sur la base d'un minimum de 2,5 jours civils de congé par mois d'emploi, à savoir un mois). Ainsi, la Commission d'expert de l'application des conventions et des recommandations (CEACR) a toujours considéré qu'il ressort d'une lecture conjointe de la norme A2.4, paragraphes 2 et 3, sur le congé annuel, et de la norme A2.5.1, paragraphe 2 b), sur le rapatriement que la période ininterrompue maximale d'embarquement sans congé est en principe de onze mois⁵⁰⁹. Cette interprétation a été réaffirmée dans la note d'information sur les questions relatives au travail maritime et au coronavirus (COVID-19), version révisée 3.0 du 3 février 2021⁵¹⁰.

661. En effet, il faut rappeler que la pandémie de la COVID-19 est à l'origine de la résurgence des débats sur la question délicate de la durée d'embarquement. En raison des interdictions de changement d'équipages et de déplacement pour quitter un navire et y revenir, des centaines de milliers de gens de mer sont tenus de rester à bord pour des périodes dépassant onze mois, la durée maximale par défaut des périodes

⁵⁰⁹ OIT, *Rapport de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations*, BIT, ILC.108/III(A) (2019), paragr. 105-113 (rapport général).

⁵¹⁰ OIT, *Note d'information – Questions relatives au travail maritime et au coronavirus (COVID-19)*, Version révisée 3.0, Genève, le 3 février 2021. [en ligne].
https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_742317/lang--fr/index.htm (Consulté le 10/05/2023).

d'embarquement découlant des dispositions de la MLC⁵¹¹. Selon l'OIT, des centaines de milliers de gens de mer ont vu leur période de service prolongée au-delà de celle initialement prévue. Certains comptabilisent plus de dix-sept mois de services consécutifs, souvent sans pouvoir bénéficier d'un congé et/ou de soins médicaux à terre. Il a en outre été pris note du risque immense que la fatigue en mer comporte pour la santé physique et mentale des gens de mer et pour la sûreté de la navigation, la sécurité et la protection du milieu marin⁵¹². Ainsi, des cas d'épuisement physique et mental, d'anxiété, de maladie, voire de suicide, ont été signalés pendant cette période⁵¹³. Ce qui a conduit le BIT de se pencher sur la question en adoptant des notes d'informations qui traitent de diverses préoccupations, liées à l'application de la MLC pendant la crise sanitaire, y compris la question cruciale de la durée d'embarquement⁵¹⁴.

662. Cependant, malgré les précisions du BIT, il existe toujours des zones d'ombres dans la détermination de la durée maximale d'embarquement, du fait non seulement que la durée maximale par défaut de onze mois n'est pas expressément mentionnée dans la convention, mais aussi que des dérogations sont possibles par rapport au rapatriement et au congé rémunéré. Pour le rapatriement, un marin peut choisir de ne pas exercer ce droit alors que celui-ci lui est accordé (sauf si l'État du pavillon l'en interdit)⁵¹⁵. La convention du travail maritime est claire sur la possibilité pour le gens de mer de renoncer à son droit au rapatriement. Le paragraphe 8 du principe directeur B2.5.4 précise que le droit au rapatriement peut expirer si le marin intéressé ne le revendique

⁵¹¹ V. CHARBONNEAU (A.), CHAUMETTE (P.), FEDI (L.), « Santé au travail, relève d'équipages, dialogue social, et emploi maritime », in « Droit maritime et Covid-19 », *DMF*, n° 827, septembre 2020, pp. 677-721 – CHARBONNEAU (A.), « 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*, 2010, n° 833, pp. 195-204.

⁵¹² OIT, *Note d'information – Questions relatives au travail maritime et au coronavirus (COVID-19)* Version révisée 3.0, idem.

⁵¹³ OIT, *Propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, conformément à l'article XV de la convention*, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Partie II Genève, 9-13 mai 2022, STCMLC/Partie II/2022/1

⁵¹⁴ Il faut noter aussi que la situation qui prévaut en Ukraine depuis le 24 février 2022 a aussi créé de nouvelles circonstances désastreuses pour les gens de mer. La CEACR note que dix mois après le début de la crise, 65 navires battant pavillon de plus de 20 pays avec environ 315 gens de mer à bord sont toujours bloqués dans les ports ukrainiens, incapables de les quitter en toute sécurité ; Rapport de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations, Conférence internationale du Travail, 111^e session, 2023.

⁵¹⁵ OIT, *Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) telle qu'amendée – Questions fréquentes*, Département des normes internationales du travail, cinquième édition (2019).

pas⁵¹⁶. Pour le congé payé, 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 paragraphe 3 de la norme A2.4. En effet, cette disposition de la MLC, qui interdit le renoncement aux congés payés, n'énonce pas une interdiction absolue puisque des dérogations peuvent être autorisées par l'autorité compétente. Toutefois, bien que la convention soit muette quant à la nature et à l'ampleur des dérogations permises, la CEACR considère que cette disposition doit être interprétée dans un sens restrictif afin de ne pas réduire à néant le but poursuivi par la règle 2.4 ; mais que, quoi qu'il en soit, des dérogations sont effectivement permises sur la base de cas précis prévus par l'autorité compétente, compte tenu des besoins des gens de mer et des particularités du voyage maritime lui-même⁵¹⁷.

663. Les dérogations restent très larges et méritent un encadrement plus strict par la convention afin de les limiter. Cette situation est à l'origine de plusieurs dépassements de la durée maximale d'embarquement (11 mois) pendant la Covid-19 et même en dehors des périodes de crise sanitaire.

664. Cette situation a conduit 26 États de l'Union européenne⁵¹⁸, plus l'Australie à déposer une proposition d'amendement à la MLC⁵¹⁹ afin de clarifier la durée maximale de la période d'embarquement notamment : en définissant avec précision la durée maximale d'embarquement qui doit s'imposer à tous et s'établir à onze mois en étant inscrite dans la norme A2.4, la norme A2.5.1 et le principe directeur B2.5.1 ; en limitant les dérogations à la durée maximale que pour les cas exceptionnels dûment justifiés prévus par l'autorité compétente, au cas par cas et avec le consentement éclairé et écrit du marin concerné ; en permettant aux inspecteurs de l'État du pavillon chargés de la certification des navires et les agents chargés du contrôle par l'État du port de faire appliquer la durée maximale des périodes d'embarquement (annexes A5-I et A5-III) ;

⁵¹⁶ LEBRUN (O.), « Durée d'embarquement des gens de mer : pourquoi un amendement à la convention du travail maritime est nécessaire », *Le Droit Maritime Français*, N° 851, 1er novembre 2022 pp p. 867-875.

⁵¹⁷ OIT, *Note d'information – Questions relatives au travail maritime et au coronavirus (COVID-19)* Version révisée 3.0, Genève, le 3 février 2021.

⁵¹⁸ 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.

⁵¹⁹ Modifier les Normes A2.4 sur le droit à un congé et A2.5.1 sur le rapatriement ; le principe directeur 2.5.1 sur les conditions des droits au rapatriement ; ainsi que les Annexes A5-II, sur la déclaration de conformité du travail maritime, Partie I, A5-II, Déclaration de conformité du travail maritime, Partie II et l'Annexe A5-II.

en permettant celle définie par les États du pavillon d'être mentionnée sur la déclaration de conformité du travail maritime, comme point 17 de l'annexe A5-II⁵²⁰.

665. Cette proposition d'amendement n'a pas été adoptée à la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Partie II (5 au 13 mai 2022)⁵²¹. De ce fait, les règles de la MLC sur la durée maximale d'embarquement restent inchangées. Il appartient aux États membres de bien encadrer la durée maximale d'embarquement et de veiller au possible recours abusifs des dérogations possibles.

666. Quid des États de l'Afrique de l'Ouest ? Il ressort de l'examen des législations nationales ouest africaines, qu'aucun texte ne prévoit la période maximale d'embarquement. Ces États doivent indiquer quelle est la durée maximale d'embarquement applicable sur les navires battant leur pavillon afin de prévenir l'épuisement physique et mental des gens de mer. Cette question est essentielle et devrait être traitée dans l'urgence absolue par ces États. D'ailleurs, il serait mieux pour ces États d'envisager des conventions collectives des armements, qui conduisent parfois à une parité des durées d'embarquement selon l'ampleur de la navigation (6 mois – 6 mois, ou 4 mois). Le minimum de la MLC est très faible pour un travail aussi intensif avec une contrainte d'éloignement de sa famille.

667. L'originalité du travail maritime a impliqué un très large débordement de la réglementation de droit commun en ce qui concerne l'organisation du travail. L'environnement dans lequel le contrat d'engagement maritime s'exécute requiert des dispositifs spécifiques. Ainsi, les législations nationales ouest africaines devraient prendre en compte les normes pertinentes des conventions internationales, notamment celles relatives à l'organisation du travail (effectif suffisant en qualité et en quantité, temps de repos suffisant). Ceci permettrait aux gens de mer de travailler

⁵²⁰ V. OIT, *Propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, conformément à l'article XV de la convention*, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), STCMLC/Partie II/2022/1.

⁵²¹ V. LEBRUN (O.) « Durée d'embarquement des gens de mer : pourquoi un amendement à la convention du travail maritime est nécessaire », *Le Droit Maritime Français*, n° 851, 1er novembre 2022 pp p. 867-875.

⁵²¹ OIT, *Note d'information – Questions relatives au travail maritime et au coronavirus (COVID-19)*, Version révisée 3.0, Genève, le 3 février 2021.

convenablement à bord et participerait fortement à l'amélioration de la sécurité de la navigation. Dans le même sens, les dangers de la navigation maritime, la vie à bord du navire, les impératifs de sécurité sont autant de facteurs qui ont amené les organisations internationales et les États à légiférer sur les conditions d'exécution du travail, notamment sur les droits et obligations des parties.

Section 2 : Droits et obligations des parties

668. La relation de travail est caractérisée par le mécanisme contractuel, l'échange synallagmatique des prestations réciproques entre les contractants, l'interdépendance de l'obligation faite au salarié de fournir la prestation de travail et l'obligation faite à l'employeur de rémunérer ce travail. Cette symétrie contractuelle n'est plus apte à elle seule d'expliquer l'ensemble des règles applicables à la relation de travail. Les dispositions internationales et nationales (législatives et réglementaires) encadrent le champ contractuel dans un statut du salarié qui met l'accent sur la subordination du travailleur. C'est cette subordination, essence du contrat de travail totalement distinct du contrat d'association, qui explique l'intervention législative, protectrice du salarié subordonné⁵²².

669. La relation de travail n'est donc pas limitée à l'aspect patrimonial du salaire contre un travail accompli. Le travail n'est pas une marchandise, mais le résultat de l'activité de la personne. Ainsi, les conventions internationales veillent à la protection du marin, compte tenu notamment des périls de la mer. La sécurité du marin a été fortement prise en compte par la réglementation internationale, mettant à la charge de l'armateur plusieurs obligations particulières relatives : au recrutement à la conclusion du contrat d'engagement maritime, à l'organisation du travail, aux conditions de travail à bord, à la santé et la sécurité à bord, au bien-être des gens de mer, à la sécurité sociale, *etc.* Les marins sont également soumis à des obligations d'accomplissement de la prestation de travail et une obligation de discipline très stricte.

670. En effet, toute la relation de travail maritime, de la formation à la fin du contrat passant par l'exécution de celui-ci, est encadrée par des obligations légales et contractuelles

⁵²² A. SUPLOT, *Critique du droit du travail*, coll. Quadrige, PUF, Paris, 3ème éd., 2015.

des parties. Mais, ce qui nous intéresse ici ce sont les droits et les obligations afférents à l'exécution du contrat d'engagement maritime⁵²³. Les droits de chaque partie pouvant se résumer aux obligations de l'autre, nous verrons ainsi une obligation phare de l'employeur, à savoir l'obligation traditionnelle de rémunération qui, d'autant plus générale, présente quelques particularités en matière maritime (Paragraphe 1) et un droit important du gens de mer, à savoir le droit au rapatriement (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La rémunération des gens de mer

671. Si la rémunération est sans aucun doute une obligation de l'armateur, les conventions internationales ne prévoient pas toujours des dispositions directement applicables aux armateurs. Elles exigent des États membres qu'ils imposent aux armateurs, à travers la législation nationale, des normes garantissant l'exécution de cette obligation. Le paiement régulier et intégral du salaire dû et l'indication détaillée de sa composition au marin est donc une obligation majeure de l'armateur (A). Cependant, compte tenu, du caractère spécifique de la rémunération à la part de pêche, des règles particulières peuvent être prévues à la pêche (B).

A. Délais et modalités de paiement des salaires

671. La rémunération est un élément nécessaire du contrat de travail, qui est un contrat à titre onéreux, c'est-à-dire procurant à chacune des parties un avantage. D'ailleurs, le contrat d'engagement maritime est nécessairement écrit et mentionne le montant des salaires et accessoires. Les gens de mer sont rétribués pour leur travail conformément à leur contrat d'engagement maritime en tenant compte des heures travaillées.

672. En matière maritime, une distinction est faite entre deux modes de rémunération : celle à salaire fixe, au mois ou au voyage et celle aux profits éventuels. Il peut également avoir une combinaison des deux systèmes. Quel que soit le système, les intervalles selon lesquels les sommes dues aux gens de mer doivent leur être versées devraient, selon la MLC, être fixés par l'État du pavillon ou énoncés dans une

⁵²³ Si certaines obligations ont déjà fait l'objet de notre étude, nous verrons d'autres obligations notamment celles relatives aux conditions de travail, à la santé, la sécurité ou la protection sociale dans nos développements ultérieurs.

convention collective applicable et être indiqués dans le contrat d'engagement. Les intervalles ne doivent pas excéder un mois (Norme A2.2, paragraphe 1). Cette mensualisation de la rémunération est une avancée importante de la Convention consolidée. Elle ne s'est pas contentée de reprendre strictement les conventions antérieures.

673. Les États ouest africains prévoient également ces différents modes de rémunération. Au Sénégal par exemple, le CMM prévoit la rémunération, au mois (art. 355), au voyage (art. 356) et au profit (art. 357). L'article 372 du CMM fixe les échéances de paiement du salaire : « les versements des salaires du marin payé au mois doivent être effectués sur le territoire national au plus tard dans les cinq jours suivant la fin du mois pour lequel le salaire est dû ; Le paiement des salaires dus au marin engagé en vertu d'un contrat conclu pour un voyage, doit être effectué conformément aux conditions prévues dans le contrat d'engagement ou, en l'absence de stipulations sur ce point, dans les trois jours suivant l'achèvement des opérations de chargement ou de déchargement du navire. Pour les navires étrangers, le paiement des salaires du marin doit intervenir impérativement dans un délai de dix jours après retour au Sénégal, sous peine de sanctions pénales prévues dans les dispositions du présent Code relatives aux infractions à la réglementation du travail ».

674. Au regard de ce qui précède, pour le contrat de voyage, l'article 372 du CMM sénégalais ne retient pas le principe d'un versement mensuel. Or, la norme A2.2, paragraphe 1 exige que les sommes dues aux gens de mer travaillant à bord des navires soient versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément aux dispositions des conventions collectives applicables. Ceci quel que soit la mode de rémunération⁵²⁴ ou le type de contrat.

675. Le Togo reprend parfaitement les dispositions de la MLC sur ce point, selon l'article 241 du CMM « Le marin est rémunéré selon sa qualification, la fonction exercée à bord du navire et au travail effectivement accompli, soit à salaires fixes, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux (02) modes de rémunération. Dans

⁵²⁴ OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Sénégal.*

tous les cas, les gens de mer sont payés à des intervalles n'excédant pas un (01) mois et proportionnellement à la durée effective des services assurés ».

676. En Côte d'Ivoire et au Bénin, il n'existe aucune disposition qui fixe les délais de paiement du salaire spécifique aux gens de mer. Pour le paiement mensuel, le code du travail de la Côte d'Ivoire dispose que « les paiements mensuels doivent être effectués au plus tard huit jours après la fin du mois de travail qui donne droit au salaire » (32.3 du Code du travail).

677. Après l'exigence de la mensualité de la rémunération, la MLC exige également que les gens de mer aient droit à un relevé mensuel indiquant les paiements dus et effectués, y compris le salaire et tous autres émoluments, ainsi que le taux de change appliqué si la monnaie de paiement n'est pas celle qui avait été convenue. Cette exigence est reprise par l'article 241 du CMM du Togo. Le CMM sénégalais parle de bulletin de solde « Tout versement de salaire par l'armateur donne lieu à la délivrance au marin d'un bulletin de solde visé. Le bulletin de solde doit mentionner tous les éléments de salaire ainsi que leurs montants, de même que les déductions légales effectuées » (article 373 du CMM).

678. Aussi, les gens de mer doivent avoir la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leur rémunération à leur famille, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit, que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer. Les commissions prélevées au titre des transferts doivent être raisonnables et les taux de change appliqués doivent être conformes aux prescriptions nationales (Norme A2.2 de la MLC prévoit, sous ses paragraphes 3, 4 et 5). La C188 exige la même chose pour les pêcheurs et ceci sans frais pour eux (article 24 de la C188).

679. La transposition de ces dispositions de la MLC par les législations maritimes ouest africaines n'est pas tout à fait parfaite. En effet, la législation maritime sénégalaise et béninoise ne donne au marin la possibilité de déléguer son salaire qu'aux personnes qui sont légalement ou en fait, à sa charge (respectivement les articles 376 du CMM et 254 du CM). Tandis que la MLC ne se limite pas uniquement aux personnes qui sont à la charge du gens de mer. Ce dernier peut transférer son salaire, en plus des personnes à sa charge, à sa famille ou à ses ayants droits. Aussi, tous les États ouest

africains limitent le montant des délégations aux deux tiers des salaires et profits dus⁵²⁵, or la MLC prévoit que les gens de mer doivent avoir la possibilité de faire parvenir, à leur choix, une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations.

680. Les États ouest africains doivent donc, pour être conformes aux dispositions de la MLC relatives à la rémunération, exiger des armateurs qu'ils mensualisent le paiement des gens de mer, même pour ceux qui ont contracté au voyage, mais aussi leur permettre de pouvoir déléguer la totalité de leur salaire à la personne de leur choix.

681. Il faut ajouter qu'en dehors du Togo, aucun autre État ouest africain ne traite de la question du coût de la délégation, supporté par le marin. Ils doivent donc prévoir dans leurs législations nationales que, conformément à la norme A2.2 paragraphe 5, tout frais retenu pour ce service doit être d'un montant raisonnable et que, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation nationale, correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin⁵²⁶.

682. La MLC n'impose pas que des dispositions (autres que celles mentionnées ci-dessus) soient adoptées en ce qui concerne le calcul du salaire ou le niveau de celui-ci. Cependant, lorsque le pays a adopté une législation ou une réglementation régissant le calcul du salaire des gens de mer ou le niveau de celui-ci, il doit être dûment tenu compte du principe directeur B2.2⁵²⁷.

683. En effet, la convention n'établit pas de salaire minimum obligatoire pour les gens de mer et laisse cette question au soin de la législation nationale de l'État du pavillon. Cela étant, le principe directeur B2.2.4 de la MLC, reprend la procédure internationale d'établissement d'un montant mensuel minimum du salaire ou du solde de base des matelots qualifiés. Ce salaire minimum est fixé périodiquement par la Commission

⁵²⁵ V. Les articles 257 du CM du Bénin, 376 du CMM sénégalais, 259 du CMM du Togo, 422 du CM de la Côte d'Ivoire

⁵²⁶ Sur la mise en cause en France d'un armateur, en raison des pratiques critiquées de sa société de *manning* malgache, v. Tribunal Judiciaire Nanterre, 11 février 2020, n° 16-10634, DMF 2020, n°822, pp. 212-218. obs. CHAUMETTE (P.), « L'armateur, responsable de la société de *manning* », infirmé par CA Versailles, 6ème ch., 27 janvier 2022, n° 20/00818, DMF 2022, n° 844, pp. 237-248, obs. CHAUMETTE (P.), « Quand les marins n'ont plus confiance dans leur société de *manning* »

⁵²⁷ OIT, *Manuel, Éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006, Modèle de dispositions nationales*, Organisation internationale du Travail, Première édition 2012.

paritaire maritime de l'OIT⁵²⁸. Même si ce salaire minimum ne concerne que les matelots qualifiés, dans la pratique le montant du salaire minimum des autres catégories de gens de mer se calcule par extrapolation à partir du montant convenu par la Commission paritaire maritime⁵²⁹. A sa dernière réunion (du 18 mai 2022) la Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime a convenu d'un ajustement provisoire afin de mettre à jour le salaire minimum de base actuel de l'OIT pour un matelot qualifié en le portant à 658 dollars US à partir du 1er janvier 2023. Il sera porté à 666 dollars US à partir du 1er janvier 2024 et à 673 dollars US à partir du 1er janvier 2025, ce qui correspond, à peu près, à 435 000 FCFA (monnaie utilisée par les États soumis à notre étude)⁵³⁰.

684. Les armateurs des navires étrangers qui recrutent des gens de mer ouest africains devraient respecter ce salaire minimum pour les matelots qualifiés et se baser sur ce montant pour les autres catégories de gens de mer. Toutefois, rien n'empêche les États ouest africains, s'ils trouvent le salaire minimum moins avantageux pour les gens de mer, de fixer, dans leurs législations nationales, des salaires minimums spécifiques aux gens de mer. Par exemple, au Sénégal dans une perspective d'élaboration d'une nouvelle convention collective de la Marine marchande fixant les conditions d'emploi des officiers et marins dans le secteur pétrolier et gazier offshore au Sénégal et de ses annexes, des barèmes provisoires de salaires pour tous les contrats d'engagement maritime de ce secteur ont été mis en place par une commission maritime paritaire composée de représentants de gens de mer, de représentants d'armateurs, d'exploitants pétroliers et gaziers et de l'Administration maritime. Ce travail ne doit pas se limiter au seul secteur pétrolier et gazier, les barèmes de salaire ou même les salaires

⁵²⁸ La Commission paritaire maritime, qui date de 1920, est un organe permanent bipartite qui propose au Conseil d'administration ses avis sur les questions touchant au domaine maritime, y compris sur les normes susceptibles de s'appliquer aux transports maritimes. L'une des attributions spécifiques de cette commission est la mise à jour du salaire minimum de base du matelot qualifié, conformément à la Recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires (révisée), 1996. C'est la Sous-commission du salaire des gens de mer de la Commission paritaire maritime qui est chargée de la mise à jour périodique de ce chiffre.

⁵²⁹ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019.

⁵³⁰ Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime Rapport final : *Mise à jour du montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés : convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, principe directeur B2.2.4 – Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés*, Réunion du 18 mai 2022. [En ligne].

https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_845510/lang--fr/index.htm

<https://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle=610> (Consulté le 27 septembre 2022).

minimums des gens de mer, y compris dans les secteurs de la marine marchande et de la pêche doivent être revus et mieux adaptés aux réalités locales actuelles. Ceci passe avant tout par la modernisation des conventions collectives existantes.

685. Les États ouest africains doivent se mettre en conformité à la MLC en ce qui concerne la rémunération des gens de mer afin d'exiger aux armateurs une exécution conforme de cette obligation au regard de la législation nationale des États. Il faut toutefois souligner que les prescriptions de la MLC relatives au paiement des salaires entrent dans le champ des conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'État du pavillon, mais aussi contrôlées par l'État du port. Pour les navires concernés par la certification obligatoire que prévoit la MLC, le respect de ces prescriptions doit être pris en compte. La MLC permet donc de conférer aux protections voulues par l'OIT une réelle portée universelle et une meilleure effectivité. Il faut donc tenir compte d'une application de la MLC, qui dépasse en pratique le cercle des États l'ayant à ce jour ratifiée. Quelles que soient les dispositions des législations nationales, les armateurs, qui sont supposés effectuer une navigation internationale, sont dans l'obligation de respecter les prescriptions relatives à leur obligation de rémunération.

686. En matière de rémunération dans le domaine maritime, il est toujours plus aisé de faire une distinction entre la marine marchande et la pêche, à cause notamment de ce mode de rémunération particulière qui demeure à la pêche, à savoir la rémunération à la part de pêche.

B. La rémunération à la part de pêche

687. L'aventure maritime a engendré des rémunérations aléatoires, à « profits éventuels ». Les rémunérations à salaires fixes, mensuels, se sont développées dans la marine marchande et la pêche industrielle. Ces rémunérations mensuelles fixes, peuvent être complétées par des primes d'un montant variable. La pêche artisanale a conservé un mode de rémunération à la part de pêche. Dans ce type de rémunération les pêcheurs touchent un pourcentage des recettes ou des bénéfices bruts de l'expédition de pêche concernée⁵³¹. C'est pourquoi il faut tenir compte de ce type de rémunération.

⁵³¹ CHAUMETTE (P.), « de la modernisation de la rémunération à la part de pêche », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, XXXIV (34), CDMO, Université de Nantes, pp. 37-57, 2016.

688. À la différence de la MLC, la C188 ne fixe pas la périodicité de la rémunération que sur une mensualité, elle dispose en son article 23 que « Tout Membre adopte, après consultation, une législation ou d'autres mesures prescrivant que les pêcheurs qui perçoivent un salaire seront payés mensuellement ou à d'autres intervalles réguliers ». Le paiement doit donc être effectué soit à la fin de chaque mois, soit à un autre intervalle régulier. Certains pêcheurs sont rémunérés sur la part du produit de la vente, voire de la capture. Il existe également des pêcheurs qui perçoivent à la fois un salaire régulier et une part du produit de la vente ou des captures.

689. Le mode de rémunération à la part n'est pas exempté de tout problème. En effet, le montant de la rémunération dépend de la quantité de poisson pêchée et vendue ainsi que des frais communs. La rémunération à la part de pêche peut être une source de pression pour le gens de mer voulant gagner une rémunération conséquente au dépend des conditions de sécurité, y compris du respect des temps de repos. En effet, si ce système comporte certains avantages pour le pêcheur, il est déconnecté du temps de travail et peut donner lieu à des horaires de travail excessivement longs, à une tendance à demeurer en mer même lorsque de mauvaises conditions météorologiques pourraient dans d'autres circonstances pousser les pêcheurs à rentrer chez eux, et donc, là encore, à de plus grands risques et à davantage d'accidents que dans les autres secteurs⁵³². Aussi, la raréfaction de la ressource a conduit parfois à des parts faibles, voire des salaires négatifs. Le gens de mer n'étant pas un associé, mais un salarié, il ne doit pas subir, dans une certaine mesure, la perte de son armateur⁵³³. De ce fait, la rémunération à la part de pêche ne doit pas être totalement déconnectée du temps de travail⁵³⁴. Il convient de vérifier si les parts distribuées sont inférieures au salaire minimum légal, s'il existe, et de bien veiller à limiter le temps de travail des gens de mer rémunérés à la part, c'est-à-dire au respect des repos.

⁵³² OIT, *Manuel pour l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*, 2010.

⁵³³ Dans de nombreux pays, les pêcheurs relèvent de la catégorie des « travailleurs indépendants » en raison de ce mode de rémunération.

⁵³⁴ CHAUMETTE (P.), « De la modernisation de la rémunération à la part de pêche », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, XXXIV (34), CDMO, Université de Nantes, pp.37 - 57, 2016, ; Voir aussi Patrick CHAUMETTE (P.), « La lente agonie de la rémunération à la part de pêche ? Du salaire minimum, des heures de travail et des abus », *Neptunus e-revue, Centre de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, 2003, vol. 9 (n° 3),.7p.

690. Ce type de rémunération mérite donc une attention particulière⁵³⁵, notamment un encadrement spécifique, en fixant avec exactitude les délais de paiement et les modes de calculs, surtout en Afrique de l'Ouest où la pêche artisanale, donc la rémunération à la part, occupe une place prédominante. Cependant, au Sénégal, le Code de la marine marchande (CMM) ne fixe, ni le mode de calcul, ni les conditions de paiement du salaire à la part. Il effectue un renvoi aux accords collectifs : « les taux des salaires de base et des suppléments ainsi que les primes et les parts de profit, leur mode de calcul et les conditions de leur paiement sont fixés par les conventions collectives, les accords d'établissement ou, à défaut, par l'Autorité Maritime » (art. 352 du CMM). Or, aucune convention ou accord collectif ne fixe les modes et les conditions de calcul du salaire à la part. Pour le délai de paiement, la Convention collective fixant les conditions des officiers de la marine marchande sénégalaise de 1976 exige que « les salaires et indemnités soient payés à mois échu ou lors du débarquement » (art. 13 de ladite convention), sans pour autant apporter une définition précise de la notion de débarquement ni fixer de délai précis. Le CMM ne détermine donc pas avec exactitude le délai dans lequel le paiement du salaire à la part doit être effectué, alors même qu'il prévoit une indemnité en cas de retard de paiement du salaire à la part « Le marin rémunéré au profit a droit, en sus de sa part, à une indemnité de retardement, de prolongation ou d'abrégement du voyage, provenant du fait de l'armateur ou du Capitaine, lorsqu'il établit avoir subi un dommage du fait du retardement de prolongation ou de cet abrégement » (art. 357 du CMM).

691. La situation est quasi identique en Côte d'Ivoire. L'article 406 du Code maritime (CM) dispose que « les taux des salaires de base et des suppléments ainsi que les primes et les parts de profit, leur mode de calcul et les conditions de leur paiement sont fixés conformément à la réglementation ou aux conventions collectives en vigueur ». Tandis qu'il n'existe, non plus, aucune disposition des conventions collectives qui prévoit les conditions et délais de paiement des salaires à la part. L'article 409 du même code prévoit une indemnité en cas de retard du paiement du salaire à la part sans pour autant fixer les délais au-delà desquels l'on peut considérer qu'il y a retard de paiement : « Le

⁵³⁵ V. CABEZA PEREIRO (J.), « *El salario a la parte en la pesca, entre costumbre y autonomía colectiva* », in *El trabajo en el mar : los nuevos escenarios jurídico-marítimos*, J. CABEZA PEREIRO, E. RODRIGUEZ RODRIGUEZ (coord.), Ed. Bomarzo, Albacete, 2015, pp. 415-431; « *El reto de la ratificación del Convenio OIT n° 188 sobre el trabajo en la pesca* », in *La toma de decisiones en el ámbito marítimo: su repercusión en la cooperación internacional y en la situación de las gentes del mar*, J.M. SOBRINO HEREDIA (coord.), Ed. Bomarzo, Albacete, 2016, pp 47-60.

marin rémunéré au profit a droit, en sus de sa part, à une indemnité de retardement, de prolongation ou d'abrégement du voyage, provenant du fait de l'armateur ou du Capitaine, lorsqu'il établit avoir subi un dommage du fait du retardement de prolongation ou de cet abrégement ». Il n'existe en Côte d'Ivoire aucune disposition qui fixe les délais de paiement du salaire spécifique aux gens de mer. Pour le paiement mensuel, le code du travail dispose que « les paiements mensuels doivent être effectués au plus tard huit jours après la fin du mois de travail qui donne droit au salaire » (article 32.3 du Code ivoirien du travail).

692. Ce sont les mêmes constats pour le Bénin et le Togo. Ce dernier prévoit la mensualité pour les salaires conformément à la MLC, mais ne prend pas en considération les possibilités offertes par la C188 (autres intervalles réguliers). Ce qui n'est pas tout à fait étonnant, car le Togo n'a pas ratifié la convention.

693. Il faut surtout noter que les dispositions citées ci-dessus ne concernent que le sous-secteur industriel. Tous les États d'Afrique de l'Ouest soumis à notre étude doivent, au vu de l'importance de la pêche artisanale et du nombre considérable de personnes payées à la part, y compris dans la pêche industrielle, songer à mieux encadrer ce type de rémunération, afin d'exiger aux patrons de pêche d'exécuter leurs obligations et de prévenir tout abus et préjudice à l'égard du gens de mer. Ceci passe par une formalisation globale de la pêche artisanale en Afrique de l'Ouest.

694. À défaut d'un strict encadrement de la rémunération à la part, les États ouest africains doivent-ils décréter la séparation du capital et du travail et opter pour l'évolution vers le salaire au temps, doté d'un fort intéressement aux résultats, comme à la pêche industrielle et ainsi sonner la fin des spécificités de la pêche artisanale ? Cela ne sera probablement pas une tâche facile, car la rémunération à la part reste une « tradition » ancrée dans le milieu de la pêche, surtout artisanale. À la pêche, « le poisson commande » et l'aventure nécessite de ne pas tout à fait compter ses heures disent certains pêcheurs⁵³⁶. De ce fait, il n'existe aucune raison pour se passer du « ciment » de la pêche artisanale, la rémunération aux profits éventuels, à la part de pêche. Il est même possible de concilier rémunération à la part de pêche et salaire minimal, par exemple avec une rémunération minimale journalière. Jusqu'où faut-il lisser bonnes

⁵³⁶ CHAUMETTE (P.), « De la modernisation de la rémunération à la part de pêche », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, XXXIV (34), CDMO, Université de Nantes, pp.37 - 57, 2016.

parts et faibles parts ? Cela relève probablement de la négociation collective. Une rémunération minimale protège la ressource : le travail est rémunéré, même au minimum et si l'activité n'est plus rentable, faute de prises suffisantes, elle s'arrête. En plus, les marins et leurs familles vivent, même chichement.

695. La rémunération reste une obligation centrale du contrat de travail contenant quelques spécificités en matière maritime, comme la plupart des obligations contractuelles et légales dans ce secteur. Le gens de mer dispose également d'un droit assez particulier lié à l'activité même de la navigation, par essence mobile, et au constat de plusieurs cas d'abandon des gens de mer. Il s'agit du droit au rapatriement.

Paragraphe 2 : Le rapatriement des gens de mer

696. Le caractère même de l'activité maritime fait que les gens de mer travaillent souvent à bord de navires effectuant de manière consécutive des voyages de longue distance, reliant des ports qui sont loin de leur pays. Ainsi, les gens de mer doivent avoir l'assurance que, en cas de maladie ou d'accident ou si leur contrat d'engagement maritime expire, tandis qu'ils sont embarqués ou, tout au moins, dès lors que la période de service qu'ils ont effectuée à bord excède une durée prescrite, que l'armateur les ramènera dans leurs domiciles ou au lieu de leur embarquement, ou encore au lieu prescrit par une convention collective applicable⁵³⁷. Ce droit du gens de mer, dit de rapatriement, a été prévu dès 1926 dans la Convention n° 23 de l'OIT, dont 47 États étaient parties (rapatriement au port d'engagement ou au port de départ du navire), puis reprise en 1987 par la Convention n°166 de l'OIT, celle-ci précise les hypothèses donnant lieu à rapatriement, notamment lorsque : « l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis à vis du marin, pour cause de faillite, de vente du navire, de changement d'immatriculation, ou pour toute autre raison analogue ». Selon la convention, les frais sont à la charge de l'armateur, sauf manquement grave du marin à ses obligations⁵³⁸.

⁵³⁷ OIT, Manuel : *éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006 : modèle de dispositions nationales* Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail, Genève, BIT, 2012.

⁵³⁸ VALERO (C.), « Le régime juridique des navires et des marins abandonnés en France », *ISEMAR*, Note de Synthèse 181 – Juin 2016.

697. Les conventions n° 23 et n° 166 ont été révisées par la MLC. Celle-ci reprend pour l'essentiel le contenu de la convention n° 166 sous la règle 2.5, qu'elle intègre. La MLC, au même titre que la C188, fixe les conditions et les modalités relatives au droit de rapatriement (A). Il existe également une question très importante pour la protection du gens de mer et qui est plus ou moins liée au droit du rapatriement, à savoir l'abandon des gens de mer. Or, même si certaines des dispositions de la convention qui ont trait au rapatriement, contribuent à assurer la protection des gens de mer contre certaines des conséquences de l'abandon, la MLC ne traitait pas directement, avant l'entrée en vigueur des amendements de 2014, le 18 janvier 2017, le problème particulièrement grave qu'est l'abandon des gens de mer. Ce sont les amendements de 2014 à la MLC, qui ont introduit la norme A2.5.2 qui énonce, en application de la Règle 2.5, paragraphe 2, des prescriptions visant à assurer la fourniture d'un dispositif de garantie financière, rapide et efficace, en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon⁵³⁹ (B).

A. Les conditions et les modalités du droit au rapatriement

698. La mobilité internationale des navires et des marins a fait de l'obligation de rapatriement une spécificité très ancienne du contrat d'engagement maritime. L'isolement du navire, son éloignement du port d'attache, les périls de la mer donnent au travail maritime des conditions particulières et droits particuliers dont le droit au rapatriement.

699. Selon la MLC, au minimum, les gens de mer ont droit au rapatriement dans les circonstances suivantes : lorsque leur contrat d'engagement maritime expire pendant le voyage ; lorsqu'il est mis fin au contrat d'engagement maritime par l'armateur ; lorsqu'il est mis fin au contrat d'engagement maritime par le marin pour des raisons justifiées ; lorsque le marin n'est plus en mesure d'accomplir les fonctions qui lui étoient conformément au contrat d'engagement ou qu'on ne peut attendre de lui qu'il les accomplisse en raison des circonstances (Norme A2.5.1 Paragraphe 1) ; lorsque le marin a accompli la durée maximale de service (qui ne doit pas excéder 12 mois) à bord d'un navire (Norme A2.5.1 Paragraphe 2 (b)).

⁵³⁹ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019. (www.ilo.org/mlc)

700. La C188 abonde également dans le même sens : « Les Membres doivent veiller à ce que les pêcheurs à bord d'un navire de pêche battant leur pavillon et qui entre dans un port étranger aient le droit d'être rapatriés lorsque l'accord d'engagement du pêcheur a expiré, ou lorsque le pêcheur ou l'armateur à la pêche y a mis fin pour des raisons justifiées, ou lorsque le pêcheur n'est plus en mesure de s'acquitter des tâches qui lui incombent en vertu de l'accord d'engagement ou qu'on ne peut attendre de lui qu'il les exécute compte tenu des circonstances. La présente disposition s'applique également aux pêcheurs de ce navire qui sont transférés pour les mêmes raisons du navire vers un port étranger »⁵⁴⁰. La C188 va dans le même sens que la MLC, mais l'affirmation du droit est moins solennelle. Le débiteur de l'obligation contractuelle n'est guère précisé.

701. Le rapatriement est une obligation contractuelle qui pèse sur l'armateur. Toutefois, les droits spécifiques liés au rapatriement sont du ressort de l'État du pavillon qui doit veiller à ce que le droit du marin soit respecté par l'armateur. Il doit aussi mettre en œuvre, au moyen de dispositions de sa législation ou d'autres mesures ou conventions collectives, les recommandations détaillées figurant à cet égard au principe directeur B2.5.1. Les États ouest africains ont, à cette fin, prévu des dispositions permettant aux gens de mer d'être rapatriés. Cependant, ces États n'ont pas énuméré toutes les circonstances, citées par la MLC, dans lesquelles le marin a droit d'être rapatrié. Seul le Togo a repris les circonstances énoncées par la MLC en omettant la durée maximale d'embarquement.

702. Les autres États ouest africains ont tout de même fixé les cas dans lesquels l'armateur doit prendre à sa charge les frais de rapatriement du gens de mer : « Les frais de rapatriement du marin, resté à l'étranger pour des raisons indépendantes de sa volonté, sont à la charge de l'armateur s'il a été débarqué ou abandonné à l'étranger en raison : d'un accident survenu au service du navire ; d'un naufrage ; d'une maladie qui n'est due ni à son fait volontaire ni à une faute de sa part ; de congédiement pour une cause qui ne lui est pas imputable telle que la saisie du navire ou l'arrêt de son exploitation »⁵⁴¹. Il en est de même pour l'article 393 du CMM sénégalais qui dispose que « les frais de rapatriement ne peuvent être mis à la charge du marin s'il a été

⁵⁴⁰ Article 21 Paragraphe 1 de la C188.

⁵⁴¹ Article 443 du Code maritime de la Côte d'Ivoire.

débarqué ou délaissé à l'étranger en raison : d'un accident survenu au service du navire ; de naufrage, d'innavigabilité, de vente du navire ; d'une maladie qui n'est due ni à son fait volontaire, ni à une faute de sa part ; de congédiement pour une cause qui ne lui est pas imputable ».

703. Ces dispositions, notamment celles de l'article 393 du CMM du Sénégal, intitulé d'ailleurs « exemption du marin » laissent croire qu'en principe c'est le gens de mer qui doit prendre en charge les frais de rapatriement à l'exception des cas qu'il énumère. Or, selon la MLC, le principe est que c'est l'armateur qui supporte les frais de rapatriement lorsqu'une des circonstances énumérées par la norme 2.5.1 Paragraphe 1 et 2 se présente⁵⁴². Selon la convention, le gens de mer ne supporte les frais que lorsqu'il a été reconnu, conformément à la législation nationale, à d'autres dispositions ou aux conventions collectives applicables, coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi⁵⁴³. La C188 pose les mêmes exigences⁵⁴⁴.

704. Cependant, les Conventions ne définissent pas l'expression « manquement grave aux obligations de son emploi ». Il appartient aux législations nationales de non seulement apporter une définition de l'expression, mais aussi d'adopter les dispositions prévoyant la procédure à suivre et la norme de preuve applicable avant qu'un marin ne soit reconnu coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi. Tel n'est pas le cas pour les États de l'Afrique de l'Ouest⁵⁴⁵. En effet, selon la CEACR, les articles 391, 393 et 394 du CMM sénégalais qui énoncent différentes circonstances dans lesquelles les frais de rapatriement peuvent être imputés au marin, par exemple lorsque celui-ci a commis une faute, ne sont pas conforme à la MLC, en particulier à la norme A2.5.1, paragraphe 3⁵⁴⁶.

⁵⁴² Les circonstances énumérées au principe directeur B2.5.1 Paragraphe 1 peuvent compléter celles-ci

⁵⁴³ La norme A2.5.1 interdit, sous son paragraphe 3, qu'un armateur exige du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et, également, de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, sauf si l'intéressé a été reconnu, conformément à la législation nationale, à d'autres dispositions ou aux conventions collectives applicables, coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi. Cette situation ne décharge pas l'armateur de l'obligation de payer, en premier lieu, les frais de rapatriement. V. OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019 (www.ilo.org/mlc).

⁵⁴⁴ Article 21 Paragraphe 2 de la C188.

⁵⁴⁵ OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Togo*.

⁵⁴⁶ OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Sénégal*.

705. Les États ouest africains considèrent, dans leurs législations nationales, le rapatriement comme assuré, lorsqu'il est procuré au marin un emploi convenable, à bord d'un navire se rendant au port d'embarquement de l'État de résidence du gens de mer (article 285 du CMM togolais, article 291 du CMM sénégalais, article 2, article 442 du CM de la Côte d'Ivoire). Ces dispositions ne sont pas conformes à la MLC, car même si le rapatriement est un droit auquel le marin peut renoncer, rien dans la MLC ne prévoit que l'armateur peut être considéré comme ayant satisfait à son obligation de rapatriement par la simple proposition d'un emploi, même convenable et rémunéré, à bord d'un navire se rendant à la destination du rapatriement⁵⁴⁷. Toutefois, la prise en charge des frais de rapatriement par l'armateur cesse lorsque le gens de mer obtient un emploi convenable à bord d'un navire se rendant à l'une des destinations spécifiées dans la législation nationale ou choisie par le gens de mer⁵⁴⁸.

706. En plus des circonstances dans lesquelles le gens de mer a droit au rapatriement au frais de l'armateur, les législations nationales doivent octroyer à l'armateur le détail des droits en matière de rapatriement, y compris les destinations du rapatriement, le mode de transport, les dépenses devant être prises en charge et autres dispositions qu'il lui incombe de prendre⁵⁴⁹. En adoptant ces dispositions, les législations nationales devraient prendre dûment en considération les dispositions prévues au principe directeur B.2.5.

707. Les États ouest africains n'ont pas manqué de fixer les dépenses devant être prises en charge par l'armateur⁵⁵⁰. Quant aux modes de transport, elles n'ont pas fait l'objet de dispositions particulières. Mais, pour la destination, les États ouest africains fixent celle-ci au lieu du port d'embarquement. Le paragraphe 6 du principe directeur B.2.5 suggèrent que ces destinations comprennent les pays avec lesquels les gens de mer seront réputés avoir des attaches effectives, y compris : le lieu où le marin a accepté

⁵⁴⁷ OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021*, Idem -Sénégal.

⁵⁴⁸ Principe directeur B.2.5.1 paragraphe 5 de la MLC.

⁵⁴⁹ Norme 2.5.1 Paragraphe 2 c) de la MLC.

⁵⁵⁰ « Les frais de rapatriement comprennent toutes les dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture du membre de l'équipage durant son retour. Ils comprennent également les frais d'entretien jusqu'au moment fixé pour son départ » (article 392 du CMM du Sénégal), mêmes dispositions pour les articles 282 du CMM du Togo et 441 du Code maritime de la Côte d'Ivoire. Selon l'article 118 de la LOI N° 98-015 DU 12 MAI 1998 Portant Statut Général des Gens de Mer en République du Bénin : « Le rapatriement comprend : - le transport ; - la nourriture ; - le logement ; - éventuellement le vêtement, mais à titre d'avance seulement ».

de s'engager ; le lieu stipulé par convention collective ; le pays de résidence du marin ; tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

708. Donc, si le gens de mer arrive à ce lieu, le rapatriement est réputé effectué. Dans la plupart des cas, la responsabilité de l'armateur envers un marin cesse au point d'entrée du pays de destination et non au domicile du marin. Certains groupements de gens de mer souhaiteraient que la responsabilité qu'à l'armateur à l'égard des gens de mer se poursuive jusqu'à ce que ces derniers parviennent à leur destination finale (leur domicile) et les prestations d'assurance qui doivent être fournies en conséquence, jusqu'à ce que cette destination soit atteinte. Ils ont à cette fin effectué une proposition d'amendement à la MLC⁵⁵¹, suite notamment aux constats montrant que « La pandémie de COVID-19 a mis en évidence le problème des gens de mer se retrouvant dépourvus d'assistance financière ou médicale ainsi que la pratique courante consistant à faire cesser le service maritime au point de sortie du pays de résidence sans tenir compte du fait que les gens de mer doivent parfois voyager de ce point à leur adresse de résidence »⁵⁵².

709. Mais, la proposition d'amendement en question n'a pas été adoptée à la Commission tripartite spéciale, de la Convention du Travail Maritime de 2006 de l'OIT du 5-13 mai 2022. Les dispositions des législations ouest africaines désignant le port d'embarquement du gens de mer resteront donc, dans une certaine mesure, conformes à la MLC. Il serait, tout de même, mieux de donner aux gens de mer ouest africains le droit de choisir, parmi les destinations prescrites par la MLC, le lieu vers lequel ils doivent être rapatriés.

710. Les questions soulevées dans le cadre du rapatriement conformément à la MLC sont aussi valables pour la pêche, dans la mesure où la C188 prévoit sur la question les mêmes dispositions que la MLC, cette dernière étant juste beaucoup plus détaillée que la C188. Il faut préciser qu'avant l'adoption de la C188 aucun instrument de l'OIT ne

⁵⁵¹ L'amendement consiste à ajout d'un nouveau paragraphe 3 à la norme A.2.5.1, comme suit « 3. Nonobstant le paragraphe 2 de la présente norme, tout Membre veille à ce que: a) les gens de mer aient droit à une rémunération, des indemnités, des vivres et un logement, ainsi qu'aux traitements médicaux nécessaires depuis le moment où ils quittent le navire jusqu'à leur arrivée à la destination de rapatriement ; b) lorsque la destination de rapatriement est le domicile du marin, ou tout autre lieu mutuellement convenu, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur jusqu'à ce que le marin arrive à destination ».

⁵⁵² OIT, *Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006)* – Partie II Genève, 9-13 mai 2022.

traitait spécifiquement du rapatriement des pêcheurs. L'adoption de la convention apporte aujourd'hui une protection globale et renouvelée aux travailleurs de ce secteur

- 553 .
711. La responsabilité des États ouest africains ne se limite pas tout simplement à adopter des normes conformes aux conventions et de les faire appliquer. Dans certaines conditions, le rapatriement des gens de mer leur incombe en tant que État du pavillon ou État à partir du territoire duquel le gens doit être rapatrié ou État dont le gens de mer qui doit être rapatrié est ressortissant, notamment si un armateur omet de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais⁵⁵⁴. Il faut préciser que l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant ne sont obligés d'organiser le rapatriement qu'en cas de défaillance de l'État du pavillon et pourront ainsi recouvrer les frais auprès de celui-ci. L'État du pavillon pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin quitte à immobiliser les navires de l'armateur concerné, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué⁵⁵⁵.
712. Aussi, en tant qu'États du port, les États ouest africains doivent faciliter le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans leurs ports ou traversant leurs eaux territoriales ou intérieures, ainsi que leur remplacement à bord⁵⁵⁶.
713. Cependant, il se trouve que dans certains cas, les autorités locales (de l'État du port) empêchent l'équipage abandonné de quitter le navire en imposant, par exemple, la présence de gens de mer à bord pour garantir la garde et la sécurité du navire, de

⁵⁵³ Norme A.2.5.1 paragraphe 9.

⁵⁵⁴ Si un armateur omet de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais: a) l'autorité compétente de l'État du pavillon organise le rapatriement du marin; si elle omet de le faire, l'État à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'État du pavillon; b) l'État du pavillon pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin; c) les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 3 de la présente norme (Norme A.2.5.1 paragraphe 5.)

⁵⁵⁵ En tenant compte des instruments internationaux applicables, y compris la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, un Membre qui a payé le coût du rapatriement conformément aux dispositions du code peut immobiliser les navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions du paragraphe 5 de la présente norme (paragraphe 6 de la norme A.2.5.1 de la MLC).

⁵⁵⁶ Paragraphe 7 de la norme A.2.5.1 de la MLC.

l'environnement et des installations portuaires⁵⁵⁷. Ainsi, un amendement consistant à insérer un nouveau paragraphe 9 et renuméroter le paragraphe suivant (l'actuel paragraphe 9 deviendra le Paragraphe 10) a été adopté à la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Partie II Genève, 9-13 mai 2022 : « Les Membres doivent faciliter le prompt rapatriement des gens de mer, y compris lorsqu'ils sont considérés comme ayant été abandonnés au sens du paragraphe 2 de la norme A2.5.2. Les États du port, les États du pavillon et les États fournisseurs de main-d'œuvre coopèrent pour garantir que les gens de mer engagés à bord d'un navire pour remplacer ceux qui ont été abandonnés sur leur territoire, ou sur un navire battant leur pavillon, bénéficieront des droits et des prestations prévus par la présente convention ». Ces dispositions entreront en vigueur en décembre 2024⁵⁵⁸. Dans le cadre du rôle de l'État du port, la mise en place de fonds « marins abandonnés » en 2002 par la direction des Affaires maritimes française, aujourd'hui direction des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) afin de rapatrier les marins abandonnés⁵⁵⁹ est un bon exemple à suivre pour les États ouest africains.

714. Ceci pourrait permettre d'éviter les cas d'abandon de navire et d'équipage dans les ports ouest africains. En effet, il existe toujours des cas d'abandon dans les ports ouest africains. Le désormais célèbre navire « Onda » dit « navire fantôme » en est une parfaite illustration. Abandonné dans les eaux sénégalaises depuis le 1 décembre 2021 les quatre membres de l'équipage (Camerounais ; Libanais ; Nigérian ; Syrien) de l'Onda n'ont pas reçu leur salaire depuis plus de 8 mois sans nourriture à bord ni d'eau potable. L'armateur est défaillant, la détermination de l'État du pavillon du navire est problématique⁵⁶⁰, l'État du port (le Sénégal) devrait donc pouvoir utiliser les

⁵⁵⁷ OIT, *Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Partie II Genève, 9-13 mai 2022*. Propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, conformément à l'article XV de la convention.

⁵⁵⁸ Commission tripartite spéciale, convention de travail maritime 2006 de l'OIT, 5/ 13 MAI 2022.

⁵⁵⁹ V. DIA (I.F.), « Bien-être et protection des droits des marins, Synthèse des journées d'étude de l'Observatoire des droits des marins à Nantes, 21-22 juin 2018 », *Revue AFCAN*, Brest, Septembre 2018.

⁵⁶⁰ Le navire « ONDA » avait été immatriculé sous pavillon international togolais le 1er février 2017. Cependant, ledit navire, depuis le 17 juillet 2021, est passé sous pavillon guyanais, bien avant la date de son abandon. Le certificat sous pavillon togolais ayant expiré le 23 juillet 2021 et le navire ayant changé de pavillon, la conséquence immédiate est l'expiration de tous les documents sous pavillon togolais. Il convient également de noter que le propriétaire n'a pas encore obtenu le certificat de radiation du Togo en raison du non-paiement des taxes et redevances. Les autorités guyanaises ont indiqué que des navires étaient illégalement enregistrés sous leur pavillon par leur ancien

mécanismes mises en place par la MLC pour rapatrier les gens de mer notamment d'appliquer l'obligation qui lui incombe de faciliter leur rapatriement.

715. Cependant, cette affaire permet de relever quelques limites de la MLC par rapport au rôle de l'État du port dans les cas d'abandon du navire, la MLC, 2006, ne contient pas de prescriptions détaillées sur le rôle de l'État du port. Elle n'exige pas à l'État du port de payer les frais de rapatriement en cas de défaillance de l'armateur et de l'État du pavillon. La MLC devrait exiger que lorsque toutes les parties sont défaillantes (armateur, État du pavillon, État dont le marin est ressortissant, État dans le territoire duquel le marin doit être rapatrié), l'État du port prenne obligatoirement en charge les frais de rapatriement et puisse les recouvrer auprès de l'État du pavillon ou de l'armateur directement surtout lorsque celui-ci n'a pas fourni de garantie financière. L'amendement précité, bien qu'insuffisant, reste une avancée. Cette situation montre l'importance de mettre en place, comme en France, un fonds pour les marins abandonnés.

716. L'importance pour les États ouest africains en tant qu'État du port, État du pavillon ou État fournisseur de main-d'œuvre de transposer, d'appliquer et de faire appliquer les dispositions de la norme A.2.5.1 et de son principe directeur B.2.5.1 est primordiale. Cela permettra de protéger tous les gens de mer contre l'une des principales conséquences du défaut de rapatriement, à savoir l'abandon, qui lui-même a des conséquences dramatiques non seulement d'ordre financier, mais aussi pour la santé mentale et physique des gens de mer⁵⁶¹. C'est pour lutter contre l'abandon qu'il a été mis en place une obligation de garantie financière en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon.

B. Garantie financière pour rapatriement

718. L'abandon des navires est un phénomène qui s'est manifesté principalement à la suite de la chute du mur de Berlin, avec la faillite des compagnies maritimes subventionnées par

représentant. À part 5 navires immatriculés localement, chaque demande que nous avons transmise à la Guyane pour confirmation de l'immatriculation a conduit la Guyane à informer/confirmer que les navires ne sont pas légalement enregistrés. V. OIT, *Base de données sur les cas signalés d'abandon des gens de mer*, [En ligne], https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p_lang=fr&p_abandonment_id=657&p_search_id=230914160138

⁵⁶¹ KAHVECI (E.), "Neither at sea nor ashore: the abandoned crew of the Obo Basak". *Annuaire de Droit Maritime et Océanique ADMO*, université de Nantes, t. XXIV, 2006, pp. 281-322.

des pays membres de l'ex-Union soviétique. Il s'est prolongé depuis en raison de divers facteurs conjoncturels, comme les fluctuations du taux d'affrètement, la surcapacité du tonnage des navires, les cycles de renouvellement des flottes, l'augmentation des contraintes en matière de sécurité maritime⁵⁶², mais aussi par le laxisme de certains États du pavillon et États du port dans l'application des normes internationales, l'amoncellement de dettes favorisées par la pratique du *single-ship company*, ainsi que l'existence de navires sous-normes au couleur de la complaisance et l'essor même du volume des trafics et des navires⁵⁶³. Tous ces facteurs peuvent alors conduire un armateur, un propriétaire ou un exploitant à abandonner un navire soit de manière opportuniste, soit à l'occasion d'une immobilisation ordonnée par les autorités de l'État du port ou d'une saisie du navire (ou de sa cargaison) par un juge de l'État du port. À l'abandon du navire s'ajoute souvent celui de l'équipage.

719. Les cas d'abandon d'équipage sont nombreux⁵⁶⁴ et dans la plupart des cas les gens de mer se trouvent à bord sans réserve d'eau et de nourriture, parfois les navires sont infestés de rats et de cafards⁵⁶⁵. En plus de l'isolement des gens de mer, les armateurs rechignent à payer les frais de remorquage, les taxes portuaires et l'approvisionnement du navire. Ils accusent également des retards considérables dans le paiement des salaires. Les marins abandonnés vivent de vrais calvaires⁵⁶⁶.

720. La dimension internationale du travail maritime pose le problème de l'application du droit national sur des cas d'abandons de marins, de rapatriements et de garanties salariales. La complexité de la mondialisation et son impact sur les activités maritimes ont rendu plus pressant que jamais le besoin d'aider les marins abandonnés dans les ports étrangers. Au sein d'un groupe mixte de travail OMI/OIT, des discussions engagées depuis 1998 ont conduit, une décennie à l'adoption par l'OMI de deux résolutions (A 930(22) et A

⁵⁶² CHAUMETTE (P.) et CHARBONNEAU (A.), « Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006 Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles », *Dalloz, Droit social*, 2014 pp.802-810.

⁵⁶³ VALERO (C.), « Le régime juridique des navires et des marins abandonnés en France », Note de Synthèse *ISEMAR* n° 181 – Juin 2016.

⁵⁶⁴ Ils étaient nombreux dans les années 1990 et 2000. Ils le sont redevenus en 2021 et 2022. V. BIT, Base de données sur les cas signalés d'abandon des gens de mer, [En ligne]. https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home?p_lang=fr (Consulté le 17 mars 2023).

⁵⁶⁵ KAHVECI (E.), « Neither at sea nor ashore: the abandoned crew of the Obo Basak ». *Annuaire de Droit Maritime et Océanique ADMO*, université de Nantes, t. XXIV, 2006, pp. 281-322.

⁵⁶⁶ KAHVECI (E.), « Neither at sea nor ashore: the abandoned crew of the Obo Basak », *Idem*.

931(22))⁵⁶⁷ le 29 novembre 2001. Ces résolutions préconisaient la mise en place d'une garantie contre le risque abandon, à la charge de l'armateur du navire, destinée à indemniser et rapatrier rapidement les marins⁵⁶⁸, mais il faudra attendre des années plus tard avant l'adoption de ces préconisations. Adoptée en 2006, ce n'est qu'en avril 2014 que la MLC a renforcé ses dispositions en matière de rapatriement plus particulièrement en matière d'abandon. En effet, la Commission tripartite spéciale établie en vertu de la MLC s'est réunie et a adopté des amendements au Code pour apporter des réponses plus précises à des problèmes tels que l'abandon de marins. Le nouveau dispositif viendra intégrer les prescriptions relatives au rapatriement. Une nouvelle Norme A2.5.2 prévoit l'institution d'une garantie financière en cas d'abandon.

721. Aux termes de ce dispositif, l'abandon de gens de mer se caractérise lorsqu'en violation des prescriptions de la convention ou des termes du contrat d'engagement maritime, l'armateur : ne prend pas en charge les frais de rapatriement du marin ; ou a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires⁵⁶⁹ ; ou a par ailleurs provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin et notamment n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois.

722. La détermination de la forme de cette garantie financière appartient à l'État membre, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. La garantie financière peut notamment prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres dispositifs équivalents. Dans tous les cas, le dispositif doit assurer un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide, pour tout marin victime d'abandon à bord d'un navire battant le pavillon du Membre, ainsi qu'une couverture en nourriture convenable, logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires. Concernant les salaires, sont pris en compte, les salaires en suspens et autres prestations que l'armateur doit verser au marin comme prévu dans le

⁵⁶⁷ CHAUMETTE (P.), « Des résolutions A 930 (22) et A 931 (22) de 2001 de l'Assemblée de l'OMI aux réformes du droit français quant aux garanties de paiement des créances salariales », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXII, 2004, pp. 239-263.

⁵⁶⁸ CHAUMETTE (P.), « De l'abandon de marins – Vers une garantie internationale de paiement des créances salariales ? », *Dr. Social*, 1999, pp. 872-877 - « Quelle garantie du paiement des salaires dans une activité internationale ? », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXV, 2007, pp. 125-139.

⁵⁶⁹ L'entretien et le soutien nécessaires des gens de mer doivent comprendre : une nourriture convenable, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire et les soins médicaux nécessaires Norme A.2.5.2.

contrat d'engagement, la convention collective pertinente ou la législation de l'État du pavillon, le montant dû ne devant excéder quatre mois de salaire⁵⁷⁰ et quatre mois pour les autres prestations en suspens⁵⁷¹.

723. Ainsi, les États ouest africains qui ont ratifié la MLC sont dans l'obligation de prévoir ce dispositif de garantie financier et les conditions de sa mise en œuvre, de déterminer la forme de la garantie et les dépenses qu'elle sera susceptible de couvrir⁵⁷².

724. Cependant, force est de constater que les législations nationales ouest africaines n'imposent pas aux armateurs la fourniture d'un dispositif de garantie financière rapide et efficace en vue de prêter assistance aux gens de mer en cas d'abandon. Seul le Togo a, à travers l'article 290 du Code de la marine marchande, prévu que tout armateur d'un navire battant pavillon togolais souscrit une garantie financière assurant que les gens de mer sont dûment rapatriés. Mais, les conditions de mise en œuvre de cette garantie financière ne sont malheureusement pas précisées dans le cadre des dispositions du CMM du Togo.

725. Donc, les États ouest africains n'ont pas mis en œuvre les amendements de 2014 de la MLC, notamment la garantie financière pour le risque d'abandon des gens de mer, alors que non seulement, ils ont, pour certains, ratifié la MLC et accepté les amendements de 2014⁵⁷³, mais aussi, ils sont directement ou indirectement concernés par les faits graves d'abandon de navire et de gens de mer.

⁵⁷⁰ Le plafonnement de cette prise en charge salariale soulève quelques réserves quant à l'appréciation de ce dispositif. En effet, il est rare que les conditions matérielles de l'abandon limitent les créances salariales de l'équipage à seulement quatre mois de salaires. Cela s'explique en premier lieu par le temps que l'équipage va prendre pour réagir à un défaut de paiement, étant précisé qu'il n'y a pas nécessairement unité de statut à bord ni de traitement. V. CHAUMETTE (P.) et CHARBONNEAU (A.), « Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006 Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles », *Dalloz Droit social*, 2014 pp.802-810. A ce propos, une proposition d'amendement à la MLC a été faite pour rallonger le plafond à 8 mois de salaires, mais il n'a pas été adopté à la Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Partie II Genève, 9-13 mai 2022.

⁵⁷¹ Norme A.2.5.2 paragraphe 4, 5 et 9.

⁵⁷² Il faut préciser que la C188 ne prévoit pas le dispositif de garantie financière.

⁵⁷³ Le Code de la MLC peut être amendé suivant une procédure accélérée (« acceptation tacite ») prévue à l'article XV. L'initiative est ouverte aux mandants de l'Organisation, qui peuvent soumettre une proposition d'amendement au directeur général du Bureau international du travail (BIT), sous réserve qu'elle soit appuyée par cinq gouvernements représentant des États ayant ratifié la MLC 2006 ou par le groupe des gens de mer ou des armateurs. L'amendement fait alors l'objet d'une consultation auprès des membres de l'Organisation puis est transmis pour examen à la Commission tripartite maritime spéciale, qui réunit principalement les délégations des États membres ayant ratifié la MLC 2006. Celle-ci adopte l'amendement à la majorité qualifiée. Les États qui ont ratifié la MLC 2006 disposent d'un droit collectif d'opposition, si 40 % d'entre eux représentant 40 % de la jauge brute de la flotte marchande mondiale s'expriment en ce sens. Individuellement, ils peuvent réserver leur

726. En effet, c'est plus de vingt-huit (28) navires battant pavillon togolais qui sont abandonnés depuis 2005 dont deux (2) en 2022 (*Jian Ye, Tai Feng*) et deux navires étrangers abandonnés dans les ports de Lomé. Depuis la même période (2005), sept (7) navires ont été abandonnés dans le port de Dakar (Sénégal), dont quatre (4) rien qu'en 2022 (*Biancé, Eoilika, Nofelin, Pavillon Konyui*). Par ailleurs, six (6) navires ont été abandonnés dans le port d'Abidjan (Côte d'Ivoire) et deux (2) dans le port de Cotonou (Bénin), depuis 2005. En plus, les différents cas d'abandon de navire et de gens de mer dans le monde concernent bien évidemment des gens de mer de nationalité des pays ouest africains soumis à notre étude (Bénin, Côte d'Ivoire, Togo et Sénégal).

727. Ces cas d'abandon ont été répertoriés dans la base de données sur les cas signalés d'abandon des gens de mer de l'OIT⁵⁷⁴. En effet, afin d'alerter toutes les parties compétentes, d'empêcher la détérioration des cas d'abandon à long terme et de faciliter leur résolution rapide et adéquate, le groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT, constitué d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, a jugé qu'il était nécessaire de mettre en place, dès que possible, une base de données sur les cas d'abandon des gens de mer. La base de données contient une liste régulièrement mise à jour des navires signalés à l'OIT. Elle inclut notamment des informations sur les gens de mer et les pêcheurs, les victimes d'abandon et sur leur situation actuelle⁵⁷⁵.

728. Les États ouest africains doivent donc, dans des délais raisonnables, se conformer à la MLC pour protéger les gens de mer nationaux et tous les gens de mer quelle que soit leur nationalité. En plus, si le rapatriement ne figurait pas initialement parmi les éléments à inspecter aux fins de l'obtention du certificat maritime et à contrôler par l'État du port, la garantie financière introduite en vertu des amendements de 2014 figure maintenant parmi les éléments sujets à un contrôle⁵⁷⁶. Ainsi, les navires qui battent le pavillon d'un État qui n'a pas mis en œuvre les dispositions de la norme A.2.5.2 pourraient rencontrer des difficultés dans le cadre d'un contrôle diligenté par l'État du port. Aussi, cette garantie financière est le meilleur moyen pour qu'un État du port n'ait pas à subir les effets d'un

acceptation ou refuser pour une période déterminée de l'appliquer. Cette procédure permettra que des modifications du code entrent en vigueur à l'égard de tous les pays ayant ratifié la convention ou presque, dans un délai de trois à quatre ans à compter de la date à laquelle elles auront été proposées.

⁵⁷⁴ OIT, *Base de données sur les cas signalés d'abandon des gens de mer de l'OIT* [En ligne] https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.Home?p_lang=fr (Consulté le 13/05/2023).

⁵⁷⁵ OIT, *Base de données sur les cas signalés d'abandon des gens de mer*, idem

⁵⁷⁶ V. Annexe A5-I de la MLC, 2006.

abandon de navire et de son équipage. Un navire abandonné bloque un poste à quai ou crée un danger sur rade.

729. Ainsi, pour faciliter l'inspection et le contrôle des agents de l'État du port et pour informer le gens de mer de son droit à la garantie financière, un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière doit être détenu à bord ; une copie doit être affichée bien en vue à un endroit accessible aux gens de mer. Il doit contenir les informations requises à l'annexe A2-I. II⁵⁷⁷ et doit être rédigé en anglais ou accompagné d'une traduction en anglais.

730. Au vu de tout ce qui précède, il semble, de prime à bord, que les obligations traitées sont plutôt celles des États qui ratifient les conventions internationales (MLC, C188) et non celles des armateurs. Ceci montre nettement que le droit du travail maritime n'est pas laissé à la volonté absolue des parties, qu'il doit être fortement encadré par le droit national qui lui-même a comme garde-fou le droit international, en particulier la MLC et la C188. Celles-ci sont devenues les sources essentielles du droit du travail maritime en général et des droits et obligations des parties au contrat en particulier (armateur, gens de mer, voire parfois les sociétés de *Manning*). L'État doit transposer les dispositions internationales dont l'armateur sera obligé de respecter. Celui-ci doit veiller au respect des lois et réglementations nationales, des conventions collectives ou autres mesures pertinentes mettant en œuvre la MLC, à bord de ses navires.

731. Ainsi, les États ouest africains doivent mettre en œuvre les dispositions de la MLC et de la C188 et exiger les parties au contrat d'engagement maritime de s'y conformer, afin d'éviter tout abus sur l'exécution du contrat de travail et de protéger les gens de mer ouest africains. À cette fin, il faut prévoir, conformément aux conventions, des dispositions qui obligeront les armateurs à protéger les gens de mer contre la fatigue en leur accordant des durées de repos suffisantes, des congés rémunérés, une durée d'embarquement limitée

⁵⁷⁷ Le nom du navire; b) le port d'immatriculation du navire ; c) l'indicatif d'appel du navire ; d) le numéro OMI du navire; e) le nom et l'adresse du prestataire ou des prestataires de la garantie financière ; f) les coordonnées des personnes ou de l'entité chargée de traiter les demandes d'assistance des gens de mer; g) le nom de l'armateur; h) la durée de validité de la garantie financière ; i) une attestation du prestataire de la garantie financière selon laquelle la garantie financière satisfait aux exigences de la norme A2.5.2.

Pour se conformer à la pratique et éviter les confusions lors des contrôles, un amendement a été adopté à la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) prévoyant ainsi la possibilité de mettre, sur le certificat, le nom du propriétaire du navire ou de l'armateur.

ainsi qu'une rémunération adéquate. En mettant également à bord des navires un effectif suffisant en qualité et en quantité et prendre toutes les dispositions permettant aux gens de mer d'être rapatriés afin d'éviter les cas graves d'abandon des gens de mer. Aussi, l'uniformisation des conditions d'organisation du travail à bord et des obligations réciproques des parties protège les armateurs contre les concurrences déloyales (dumping social) dans ce marché de travail fortement internationalisé.

732. D'ailleurs, les États ouest africains qu'ils soient États du pavillon, États du port ou États fournisseurs de main-d'œuvre, sont aujourd'hui tous concernés par le respect des obligations de l'armateur au bénéfice des gens de mer et du secteur maritime en général. Il ne suffit donc pas de ratifier les conventions internationales, mais il faut surtout mettre à jour les législations nationales, afin de mettre en œuvre toutes les exigences internationales. L'enjeu majeur reste l'articulation entre les dispositions concernant la marine marchande et celles de la pêche, surtout artisanale, un secteur d'une importance capitale en Afrique de l'Ouest.

733. Les obligations des parties, notamment celles de l'armateur, ne se limitent uniquement pas à l'organisation du travail et à l'exécution du contrat d'engagement maritime. Le navire mêlant lieu de travail et lieu de vie, il est donc d'une importance capitale d'assurer aux gens de mer, au-delà même des stipulations du contrat d'engagement maritime, des conditions de travail et de vie décentes à bord. Cette protection est prévue par les conventions internationales à travers plusieurs dispositions. La responsabilité du respect des conditions de travail incombe toutefois aux armateurs. Mais, il appartient aux législations nationales ouest africaines notamment, de bien encadrer, conformément aux exigences internationales, le respect des conditions de travail et de vie à bord afin de permettre aux gens de mer de travailler décentement malgré l'isolement et la longue durée de l'aventure en mer.

TITRE 2 : LES CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE VIE À BORD ET À TERRE EN AFRIQUE DE L'OUEST FACE AUX EXIGENCES INTERNATIONALES

734. Le travail maritime comporte de nombreuses caractéristiques qui le distinguent des activités dans d'autres secteurs. Les gens de mer ont des conditions de travail difficiles, ils sont isolés, ils effectuent de longues journées de travail, ils doivent se plier à une organisation du travail rigide et sont soumis à un niveau élevé de stress et de fatigue. Les gens de mer sont aussi exposés à de multiples risques propres à leur profession⁵⁷⁸.
735. Au regard de ce qui précède et compte tenu du fait que le navire à bord duquel les gens de mer travaillent et vivent, pendant de longues périodes, est à la fois leur foyer et leur lieu de travail, l'armateur du navire doit veiller à ce que son navire dispose d'un logement et des lieux de loisirs sûrs, décents et entretenus. Ceci permet de promouvoir leur santé et leur bien-être. En effet, les gens de mer doivent être en bonne santé physique et mentale pour être productifs et pouvoir travailler en toute sécurité. Pour ce faire, ils ont besoin de normes universelles qui leur offrent une protection reflétant leur situation spécifique.
736. C'est pour toutes ces raisons que les conventions internationales adoptent des normes afin d'exiger des États de veiller à ce que les armateurs assurent aux gens de mer travaillant à bord des navires qui battent leur pavillon une protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment dans un environnement sûr et salubre. Il est donc important que les États, y compris les États ouest africains, transposent et mettent en œuvre les règles internationales relatives à l'habitabilité du navire (Chapitre 1) et celles afférentes à la protection de la santé et de la sécurité des gens de mer (Chapitre 2). Il est, toutefois, important de rappeler que les normes concernant l'habitabilité du navire sont dans une certaine mesure pensée pour la santé et la sécurité au travail. Donc, les deux étant extrêmement liés, notre deuxième

⁵⁷⁸ ANDRO (M.), DORVAL (P.), LE ROY (Y.), *Sécurité et condition de travail dans la conception d'un navire de pêche*, IFREMER, Brest, 1993 – BOISSON (PH.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, Paris, 19998 – CUISIGNIEZ (R.), *La réglementation de sécurité à bord des navires marchands*, InfoMer, Rennes, 2004.

chapitre portera sur les normes réservées exclusivement à la santé et la sécurité au travail telles que définies dans les normes internationales.

Chapitre 1 : Habitabilité des navires ouest africains et droit international

737. Le navire est à la fois lieu de travail et de vie. Il doit donc être habitable. L'emplacement des locaux de vie sur le navire vise : à minimiser l'exposition des personnes aux mouvements du navire, réduire l'exposition des personnes aux vibrations et au bruit, éviter les interférences entre les espaces de vie et les espaces de travail, faciliter la circulation du personnel à bord. Un confort de vie devant être assuré, le navire doit donc être conçu de manière à atteindre les objectifs liés à optimiser les opérations de production, mais surtout de faciliter la vie domestique des gens de mer, garantir un niveau de confort convenable tant au repos que durant les autres périodes hors travail : repas, détente, *etc.* La prise en compte dès la conception, des paramètres relatifs au confort de vie à bord est un élément essentiel pour le bien-être physique et psychologique de l'équipage et conditionne largement la productivité des gens de mer au travail⁵⁷⁹.

738. Les règles sur l'habitabilité des navires sont donc très importantes à la fois pour des raisons de santé, notamment d'hygiène et de bien-être, mais aussi pour des raisons de sécurité des gens de mer, des passagers, du navire et de la navigation de façon générale. Ainsi, l'OIT et l'OMI ont adopté plusieurs conventions internationales prévoyant des règles relatives à l'habitabilité des navires. Généralement, les règles portant sur l'habitabilité du navire concernent à la fois les installations à bord (Section 1) et l'approvisionnement du navire (Section 2).

739. Si les prescriptions relatives aux installations (logement) sont de nature technique et impliquent d'avaliser les plans et les informations détaillées concernant la construction ou la transformation des navires, les règles relatives à l'approvisionnement (nourriture, eau potable) concernent quant à elles la santé et l'hygiène⁵⁸⁰. Les États doivent donc tenir en compte de ces impératifs d'ordre technique et de santé afin de se conformer aux exigences internationales.

⁵⁷⁹ ANDRO (M.), DORVAL (P.), LE ROY (Y.) sécurité et condition de travail dans la conception d'un navire de pêche », *IFREMER*, 1993.

⁵⁸⁰ OIT, *Manuel pour l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*, 1er éd, 2010, Genève [En ligne]. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_181287.pdf (Consulté le 12/04/2023) – FLECHER (C.),

Section 1 : Les installations à bord et à terre

740. Son lieu de travail et son lieu d'habitation ne faisant qu'un, son travail terminé, le marin dispose de son temps pour vaquer aux occupations de son choix, mais à bord d'un espace réduit, le navire. L'espace réservé à son usage personnel est restreint, surtout comparé à celui d'un logement à terre. Ce contexte éprouvant, dans lequel le marin se voit contraint d'évoluer du début à la fin de chaque embarquement, de deux à quatre mois, en moyenne, pour les navigants du long cours, parfois au-delà de 9 mois⁵⁸¹, explique l'attention croissante portée aux conditions matérielles de travail, notamment sur le logement et les installations de loisir à bord (Paragraphe 1). Cependant, le travail des gens de mer ne se limitent pas tout simplement à bord, les navires font des escales dans des ports et les gens de mer doivent disposer pendant ces escales des installations permettant d'assurer leur bien-être (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Le logement et les installations de loisirs à bord

741. Les conventions internationales contiennent une certaine somme d'indications et orientations techniques concernant les normes de logement (A) et de loisirs à bord des navires (B). N'étant pas directement applicables aux armateurs et propriétaires des navires, les dispositions des conventions internationales relatives au logement s'adressent à l'État du pavillon. Ce dernier doit à son tour mettre en œuvre toutes ces dispositions et exiger, à travers la législation nationale, de tous les armateurs des navires auxquels ces dispositions s'appliquent de s'y conformer.

« Écrire l'incertitude. Le travail à bord des navires de commerce entre stabilisations, prises de risques et responsabilisations », *Sociologie du travail*, n° sp. Les écrits du travail, vol 56, n° 1, janvier-mars 2014, pp. 40-63, <https://doi.org/10.4000/sdt.4791>

⁵⁸¹ A la suite de la pandémie due au Covid-19, qui a bloqué les relève d'équipage, plusieurs États souhaitaient une clarification de la durée maximale d'embarquement des gens de mer de la marine marchande et que le maximum de 11 mois soit explicitement mentionné par la convention du travail maritime (MLC) de 2006. Compte tenu des désaccords, cette proposition d'amendement n'a pas été retenu par la Commission Tripartite Spéciale, en mai 2022. V. CHAUMETTE (P.) « *Commission tripartite spéciale, Convention du Travail Maritime de 2006 de l'OIT – 5-13 mai 2022* », Observatoire des Droits des Marins, 20 mai 2022, <https://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle=611>

A. Le logement des gens de mer

742. Du point de vue de la réglementation internationale du transport maritime, ce sont les instruments de l'OIT qui, en matière de construction, d'aménagement et d'équipement des navires, assurent aux gens de mer un logement et des lieux de travail décents. Ces préoccupations de l'OIT concernant le logement des gens mer sont antérieures à la MLC et à la C188. En effet, l'OIT a précédemment adopté plusieurs instruments internationaux relatifs au logement des gens mer. Il s'agit notamment de :

- La Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946 ;
- La recommandation (n° 78) concernant la fourniture d'articles de literie, d'ustensiles de table et d'articles divers (équipages de navires), 1946 ;
- La Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949 ;
- La Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970 ;
- La Recommandation (n° 140) sur le logement des équipages (climatisation), 1970 ;
- La Recommandation (n° 141) sur le logement des équipages (lutte contre le bruit), 1970.

743. Les conventions n° 75, n° 92 et n° 133 ont été révisées par la MLC, 2006, et sont à présent, fermées à la ratification. La MLC actualise et reprend, essentiellement sous la règle 3.1, le contenu des instruments antérieurs, adoptés en 1949 et en 1970. Elle assure un niveau de protection supérieur concernant plusieurs aspects du logement, comme la taille des cabines par occupant, tout en consolidant certaines dispositions des conventions n° 92 et n° 133 dans une série de principes directeurs très détaillés (pour l'équipement des réfectoires, par exemple)⁵⁸².

744. La MLC et la C188 accordent toutes les deux une importance capitale au logement des gens de mer. Comme nous l'avons vu, la MLC exige des États membres de veiller à ce que les navires battant leurs pavillons fournissent et entretiennent pour les gens de mer travaillant et vivant à bord un logement et des lieux de loisirs décents afin de promouvoir leur santé et leur bien-être. La MLC contient, à travers la Règles et la norme 3.1, plusieurs exigences techniques concernant le logement des gens de mer.

⁵⁸² OIT, *Instruments concernant le logement et les loisirs des équipages*, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), Genève, 19-23 avril 2021, TCMLC/Partie I/2021/Note technique 11.

Le principe général est que les lieux de vie soient aménagés et entretenus de manière à ce que leur utilisation garantisse la santé physique et mentale des gens de mer, qu'ils soient maintenus en état de propreté. En somme, elle règlemente entre autres : l'occupation des cabines⁵⁸³, la ventilation⁵⁸⁴, l'éclairage⁵⁸⁵, le chauffage⁵⁸⁶, le bruit et l'isolement⁵⁸⁷, les installations sanitaires⁵⁸⁸, les locaux d'infirmerie.

745. Il existe quelques dérogations concernant l'application des dispositions relatives au logement des gens de mer. En effet, les prescriptions du Code de la MLC, 2006 (partie A, lue conjointement avec la partie B) qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne concernent pas les navires existants (les navires qui ont été construits avant l'entrée en vigueur de la MLC), à moins que ces prescriptions soient déjà en vigueur dans l'ordre juridique interne. Ces navires restent tout de même soumis à l'obligation générale, énoncée à la règle 3.1 (et dans les autres dispositions pertinentes du code), d'offrir et conserver des moyens décentes de logement et de loisirs pour les gens de mer travaillant ou vivant à bord, dans une optique de promotion de la santé et du bien-être des gens de mer, conformément à la législation nationale⁵⁸⁹.

⁵⁸³ L'occupation maximale des cabines doivent être respectée. Par principe l'occupation maximale est d'une 1 personne par cabine sauf navires à passagers. Des dérogations sont possibles dans certaines limites pour les navires spéciaux et les navires d'une jauge brute inférieure à 3000 (paragraphe 9 a de la norme A3.1) ; - Chaque marin doit disposer en toute circonstance de sa propre couchette (Norme A3.1 paragraphe 9 d) ; - Des cabines séparés doivent être mise à dispositions des hommes et des femmes (Norme A3.1 Paragraphe b) ; Chaque cabine doit être meublé : armoire, tiroir, table ou bureau, sièges, miroir, petit placard pour les articles de toilettes, étagères (Norme A3.1 paragraphe 9 n et 9 o) ; - Protection contre les moustiques (Norme A3.1 Paragraphe 16).

⁵⁸⁴ Les locaux affectés logements doivent disposer d'une ventilation et d'air conditionné (Norme A3.1 Paragraphes 7a, 7b et 7c et principe directeur B3.1.2).

⁵⁸⁵ Les cabines et réfectoires doivent être éclairés par la lumière naturelle et par un éclairage artificiel adéquat et en état de fonctionnement (Norme A3.1 paragraphe 8 et principe directeur B3.1.4 Paragraphe 1) ; - Une lampe de lecture électrique devrait être placée à la tête de chaque couchette (principe directeur B3.1.4 Paragraphe 2).

⁵⁸⁶ Les logements, sauf dérogation, disposent d'une installation de chauffage. Ces installations sont protégées de manière à éviter le risque d'incendie. Les équipements mobiles sont interdits (Norme A3.1 paragraphe 7a, 7b et 7d et principe directeur B3.1.2).

⁵⁸⁷ Les revêtements, les cloisonnements, les ouvertures, les plafonds et les sols doivent être dans un état qui garantit une isolation satisfaisante Norme A3.1 Paragraphes 6b, 6e et 6f.)

⁵⁸⁸ Tous les points d'eau et installations sanitaires doivent être alimentés en eau douce chaude et froide (Norme A3.1 paragraphe 9f) ; Devrait exister des évacuations d'eau des installations sanitaires (principe directeur B3.1.7 Paragraphe 2) ; - Des installations sanitaires hommes et femmes séparés doivent être prévus (Norme A3.1 Paragraphe 11a) - Doit exister des installations de blanchisseries (Norme A3.1 Paragraphe 13).

⁵⁸⁹ BIT, Manuel : éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006 : modèle de dispositions nationales Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail. – Genève : BIT, 2012 1v.

746. La MLC prévoit également une certaine flexibilité, sur la base d'éléments tels que la jauge brute, ainsi que des ajustements spécifiques pour certaines catégories de navires tels que les navires à passagers ou les navires spéciaux. Elle prévoit également la possibilité pour les navires d'une jauge inférieure à 200 de déroger à certaines prescriptions, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées⁵⁹⁰.

747. Comme la MLC, la C188 prévoit également des dispositions relatives aux logements des gens de mer à bord des navires de pêche, à travers notamment ses articles 25, 26 et 28. Selon l'article 26 de la C188, « Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que le logement à bord des navires de pêche battant son pavillon sera d'une qualité et d'une taille suffisantes et qu'il sera équipé de façon adaptée au service du navire et à la durée du séjour des pêcheurs à bord. En particulier, ces mesures règlent, selon le cas, les questions suivantes : (a) approbation des plans de construction ou de modification des navires de pêche en ce qui concerne le logement ; (b) maintien du logement et de la cuisine dans des conditions générales d'hygiène, de sécurité, de santé et de confort; (c) ventilation, chauffage, refroidissement et éclairage; (d) réduction des bruits et vibrations excessifs; (e) emplacement, taille, matériaux de construction, ameublement et équipement des cabines, réfectoires et autres espaces de logement; (f) installations sanitaires, comprenant des toilettes et des moyens de lavage, et fourniture d'eau chaude et froide en quantité suffisante; et (g) procédures d'examen des plaintes concernant des conditions de logement qui ne satisfont pas aux prescriptions de la présente convention ».

748. Toutefois, les points énumérés à l'article 26 sont de nature générale et, selon la législation des pays, peuvent concerner l'ensemble des navires de pêche battant le pavillon du Membre. Pour les navires pontés neufs, l'autorité compétente doit se reporter aux prescriptions figurant à l'annexe III de la C188, qui contient toutes les spécifications techniques concernant notamment tous les locaux destinés à l'équipage : logement, cuisine, cambuse, lieu et équipements de stockage de la nourriture, ventilation, buanderie, *etc.*

⁵⁹⁰ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006). Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019.

749. Cependant, les dispositions de l'annexe III ne concernent pas uniquement les constructions neuves ou les transformations importantes de navires de pêche qui changent de pavillon. Lorsque cela est raisonnable et réalisable, elles peuvent s'appliquer aux navires existants engagés dans des opérations de pêche commerciale⁵⁹¹. Il faut noter également qu'un grand nombre des dispositions de l'annexe III ne s'applique qu'aux navires de pêche supérieurs ou égales à 24 mètres.
750. Si un navire n'effectue pas de voyages au cours desquels les gens de mer auront besoin de dormir à bord, des cabines ne sont pas nécessaires. Selon la C188, l'autorité compétente peut, après consultation, autoriser des dérogations aux dispositions pour des navires ne restant normalement en mer que pour des durées inférieures à 24 heures si les pêcheurs ne vivent pas à bord du navire lorsqu'il est au port. Dans le cas de tels navires, l'autorité compétente doit veiller à ce que les pêcheurs concernés aient à leur disposition des installations adéquates pour leurs repos, alimentation et hygiène. Les prescriptions détaillées concernant le logement de l'équipage tirent leur importance du fait qu'un navire est un lieu où les gens de mer sont amenés à travailler et à vivre durant de longues périodes.
751. Les États ouest africains qui ont ratifié les conventions doivent mettre en application les dispositions de celles-ci. Cependant, le fait que les dispositions des conventions internationales relatives aux logements doivent être appliquées dès la construction du navire, ou lors d'une transformation importante, peut laisser croire que les États de l'Afrique de l'Ouest ne sont pas directement concernés par lesdites dispositions, dans la mesure où, ces États ne disposent pas de véritables chantiers navals. Tel n'est pas forcément le cas, car l'État du pavillon est dans l'obligation de veiller au respect de ces dispositions pour tout navire qui doit battre son pavillon qu'il soit neuf ou lorsqu'il change de pavillon. Ce dernier cas, à savoir le changement de pavillon, pourrait bel et bien concerner les États ouest africains⁵⁹². Ainsi, à l'exception du Bénin qui ne prévoit que très peu de dispositions sur le logement des gens de mer, les autres États, soumis à notre étude, ont quant à eux prévu des dispositions non négligeables sur cette question.

⁵⁹¹ OIT, *Manuel pour l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*, 1^{er} éd, 2010.

⁵⁹² Si un navire doit changer de pavillon pour battre pavillon d'un État ouest africain, ce dernier doit veiller à ce que le navire respecte les normes de la MLC ou de la C188 relatives aux logements.

752. Cependant, au regard des conventions internationales, plusieurs limites de la législation maritime ouest africaine relative au logement apparaissent, ce qui n'est pas sans conséquence sur la sécurité et la santé des gens de mer. Par exemple, au Sénégal⁵⁹³, les dispositions relatives au logement ne s'appliquent pas aux navires ayant une jauge brute inférieure à trente tonneaux (article 384 du Code de la Marine Marchande, CMM). La même exclusion existe aussi en Côte d'Ivoire pour les navires de commerce ayant une jauge brute inférieure à cinq cents tonneaux (article 433 du Code maritime). Or, la norme A3.1, paragraphe 21 de la MLC et l'annexe III de la C188⁵⁹⁴, n'autorisent les dérogations que dans les cas expressément prévus dans lesdites conventions et seulement dans des circonstances particulières où des motifs solides peuvent être invoqués pour les justifier, sous réserve de protéger la santé et la sécurité des gens de mer.

753. Cette exclusion concerne une partie des navires de commerce et surtout de pêche, navigant dans les eaux ouest africaines. Quant à la pêche artisanale, cette exclusion concerne une très grande majorité des navires. D'ailleurs, l'article 433 du Code maritime ivoirien prévoit expressément l'exclusion des navires de pêches artisanaux et côtiers du champ d'application des dispositions relatives au logement.

754. Il faudra noter qu'en Afrique de l'Ouest, la configuration des navires de pêche artisanale (pirogues motorisées) ne permettent pas une application parfaite des dispositions de la C188 relatives au logement. Pourtant, ces pirogues motorisées sont effectivement des navires au regard du droit maritime, et certaines d'entre elles ont même une longueur supérieure à 24 mètres et les pêcheurs qui y travaillent peuvent effectuer plus de 3 jours en mer⁵⁹⁵. En outre, pour certaines de ces pirogues dites

⁵⁹³ Les prescriptions de la convention relatives au logement sont mises en œuvre à travers les articles 384 à 389 du CMM et les articles 130 à 137 du Décret fixant les modalités d'application de la loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande.

⁵⁹⁴ La C188 autorise l'usage de disposition équivalent dans l'ensemble mais également le paragraphe 84 de l'Annexe III prévoit que « l'autorité compétente peut, après consultation, permettre des dérogations aux dispositions de la présente annexe pour tenir compte, sans discrimination, des intérêts des pêcheurs ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et particulières, sous réserve qu'il n'en résulte pas des conditions qui, dans l'ensemble, seraient moins favorables que celles qui auraient découlé de l'application de l'annexe ».

⁵⁹⁵ CORNIER-SALEM (M.C), « Motorisation des pirogues et nouveaux espaces halieutiques en Afrique de l'Ouest », in J.P. CHAUVEAU et J.M. YUNG (éd.), *Innovation et sociétés : quelles agricultures ? quelles innovations ? : 2. Les diversités de l'innovation*, Institut de Recherche sur le Développement, IRD, Montpellier, 1995, pp. 195-205 https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers17-09/010008269.pdf - CHAUVEAU (J.P), JUL-LARSEN (E.) ET CHABOUD (C.) (eds.), *Les pêches piroguières en Afrique de l'Ouest, Pouvoirs, mobilités, marchés*,

« pirogues glacières », car équipée d'une caisse isotherme qui permet de conserver les captures dans la glace, les charges d'exploitation sont relativement élevées. En plus, avec des navigations pouvant atteindre 15 jours, les conditions de travail sont parfois tellement pénibles qu'il est difficile de trouver un équipage permanent et qualifié⁵⁹⁶.

755. Mais, comme nous l'avons souligné, la façon dont les pirogues sont construites ne permettent pas d'y installer des logements, cabines et autres installations convenables, tel que la C188 l'a prévu. Cela ne garantit pas la santé, le bien-être et la sécurité des gens de mer pêcheurs. Il conviendrait de s'intéresser à un stade précoce de la conception, à la manière de rendre les locaux d'habitation aussi agréables que possible. La conception, la construction et même l'équipement des navires de pêche dépendent de plusieurs facteurs. Ainsi, le navire peut être conçu et construit en tenant compte autant que possible de la sécurité et du confort de l'équipage, ou inversement, être conçu et équipé de telle manière qu'il est moins « habitable » et devient une source non intentionnelle de fatigue, d'accidents, voire de maladies. Ceci peut aussi être source d'incidences négatives sur le recrutement et le maintien en poste du personnel⁵⁹⁷. Faudra-t-il exiger la mise en place d'installations de logement à bord de ces pirogues ? Faudra-t-il limiter la longueur des pirogues ? Faudra-t-il limiter le nombre d'heures que ces pirogues passent en mer (moins de 24h, par exemple) ?

756. Les tentatives en Afrique de l'Ouest de modernisation de ces pirogues motorisées ont toutes échoué. Aucun prototype de pirogue moderne proposé n'a bénéficié de suffisamment d'atouts pour remplacer la pirogue traditionnelle. L'une des contraintes majeures de ces prototypes est que les technologies de fabrication étaient hors de portée des charpentiers sénégalais habituellement chargés de la construction et de la maintenance des pirogues. Les matériaux utilisés pour construire ces pirogues dites modernes étaient entièrement importés avec une faible valeur ajoutée locale. Aussi, le coût de fabrication équivalait à presque cinq fois le prix d'une pirogue traditionnelle de même taille. Les unités traditionnelles de pêche artisanale disposent d'importants

Ed Karthala, CMI et IRD, 2000 – M. DEME et D. THIAO, « Politiques de pêche et innovations adaptatives des pêcheries artisanales sénégalaises », *Natures Sciences Sociétés*, 2021, vol. 29, n° 2, pp. 174-184,

<https://doi.org/10.1051/nss/2021039>

⁵⁹⁶ M. DEME et D. THIAO, « Politiques de pêche et innovations adaptatives des pêcheries artisanales sénégalaises », *Natures Sciences Sociétés*, 2021, vol. 29, n° 2, pp. 174-184.

⁵⁹⁷ FAO/OIT/OMI, Directives pour l'application de la partie B du Recueil, des directives facultatives et des Mesures de sécurité recommandées, 2014.

atouts qui garantissent leur viabilité et leur résilience. D’abord, leur organisation et leur mode de fonctionnement permettent le partage des risques économiques entre armateurs et équipages. Ensuite, l’importance des pertes est souvent atténuée par leurs coûts d’exploitation relativement faibles⁵⁹⁸.

757. Toutefois, la C188 reconnaît que les Membres ne sont pas toujours en mesure d’appliquer pleinement les normes techniques relatives au logement, comme spécifiquement prescrit à l’annexe III. Les Membres sont autorisés à adopter des lois et règlements équivalents dans l’ensemble aux dispositions de l’annexe III. Les lois et règlements peuvent être considérés comme étant équivalents dans l’ensemble, si le gouvernement s’assure qu’ils sont propres à réaliser pleinement l’objectif et le but général de la disposition concernée et qu’ils en assurent la mise en œuvre⁵⁹⁹. Les États ouest africains peuvent bénéficier de cette flexibilité notamment pour le cas crucial des navires de pêche artisanale.

758. Outre l’exclusion de la pêche artisanale, plusieurs autres dispositions des conventions internationales relatives au logement ne sont pas mises en œuvre par les États ouest africains. C’est le cas du Sénégal et du Bénin, notamment sur l’inspection des logements par l’autorité compétente et les inspections du capitaine (norme A3.1, paragraphe 18 de la MLC)⁶⁰⁰.

759. Les dispositions existantes des États ouest africains nécessitent l’adoption de mesures réglementaires complémentaires en lien avec la mise en œuvre des prescriptions détaillées des conventions internationales. D’ailleurs les dispositions prévoient l’adoption de textes réglementaires, mais ceux-ci ne sont, dans la plupart des cas, pas

⁵⁹⁸ DEME (M.) et THIAO (D.), « Politiques de pêche et innovations adaptatives des pêcheries artisanales sénégalaises », *Natures Sciences Sociétés*, 2021, vol. 29, n° 2, pp. 174-184 – La Société des infrastructures et de réparation navale (Sirn) et ses partenaires financiers (la compagnie Locafrique et Wac Advisors), ont signé, en avril 2021, un protocole d’accord pour le financement du Programme de modernisation de la pêche artisanale. Une enveloppe d’environ 656 M EUR est prévue pour plusieurs projets, parmi lesquels la réalisation de ports de pêche et la construction de bateaux de pêche semi-industrielle pour remplacer 2600 pirogues de 24 mètres durant les 10 prochaines années ; les pirogues en bois seraient remplacées par des pirogues en fibre de verre. La coopération technique et financière entre les 3 structures prévoit la construction de bateaux de pêche semi-industrielle à travers 8 usines implantées à Dakar, Mbaling, Sandiara et Saint-Louis. Ces embarcations vont remplacer 2600 pirogues de 24 mètres, pour un coût évalué à environ 228 M EUR. Source : Le Quotidien, 27 avril 2021, <https://lequotidien.sn/peche-artisanale-modernisation-du-secteur-les-investissements-estimes-a-430-milliards/>

⁵⁹⁹ OIT, Questions fréquemment posées, Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007.

⁶⁰⁰ Voir Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Sénégal

adoptés. La Côte d'Ivoire a adopté un arrêté n° 114 *Minagra* portant réglementation des conditions d'hygiènes applicables à bord des navires. Mais celle-ci concerne plus l'hygiène des produits de pêche et reste incomplète au regard du droit international du travail maritime.

760. Il faut rappeler aussi que, lors de l'élaboration de prescriptions, l'autorité compétente devrait tenir compte des directives internationales applicables en matière de logement, d'alimentation, de santé et d'hygiène concernant les personnes qui travaillent ou qui vivent à bord de navires, y compris l'édition la plus récente du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche (FAO/OIT/OMI) ainsi que des directives facultatives pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions (FAO/OIT/OMI) pour les navires dont la longueur est comprise entre 12 et 24 mètres⁶⁰¹.

761. Les initiatives visant à améliorer la sécurité des navires, y compris ceux de la pêche industrielle et artisanale ne manquent pas. Mais, ces initiatives portent souvent sur un domaine trop restreint de sorte que l'ensemble des facteurs qui contribuent aux problèmes de sécurité et de santé ne sont pas pris en compte. Elles omettent parfois, de manière non intentionnelle, de s'intéresser à l'incidence des conditions de vie et de travail. Elles se concentrent uniquement sur des questions de sécurité déterminées.

762. Un logement convenable reste important mais ne suffit pas pour garantir des conditions de travail et de vie agréables à bord des navires. Ces derniers doivent également disposer d'installation de loisirs.

⁶⁰¹ Étant donné que ni la Convention de Torremolinos de 1977, ni la partie B du Code de sécurité ne sont applicables aux navires de pêche de moins de 24 m, et compte tenu du fait que la grande majorité de ces navires sont de taille inférieure, la FAO, l'OMI et l'OIT ont préparé en 1980 des directives facultatives visant la conception, la construction et l'équipement des navires dont la longueur est comprise entre 12 m et 24 m, sur la base des éléments indiqués dans les codes de sécurité. Comme dans le cas du Recueil de règles de sécurité, ces directives n'ont pas été conçues pour remplacer les lois nationales, mais pour que les personnes chargées de définir les lois et les règlements nationaux puissent s'en inspirer. Le Sous-Comité de l'OMI sur la stabilité et les lignes de charge et la sécurité des navires de pêche de l'OMI poursuit actuellement la révision - sous la responsabilité d'un groupe de correspondance dirigé par l'Islande - des deux publications en question (le Recueil de règles de sécurité FAO/OIT/OMI pour les pêcheurs et les directives facultatives FAO/OIT/OMI pour la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche de faibles dimensions).

B. Les installations de loisirs

763. L'impossibilité de quitter le navire même après les heures de travail, l'isolement dans un espace réduit exigent la mise en place d'installations de loisirs à bord. Tous les gens de mer doivent avoir accès à des installations, des équipements et des services de loisirs.

764. Les gens de mer doivent pouvoir avoir accès en dehors de leurs heures de service à un ou plusieurs emplacements sur un pont découvert. Cet espace doit avoir une superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et du nombre de gens de mer à bord. Ils doivent également avoir accès à des activités culturelles ou de loisirs à bord. Ces installations de loisirs doivent au minimum être équipées d'une bibliothèque et des moyens nécessaires pour lire et pour écrire et, si possible, de jeu. (MLC B.3.1.11.2). Sur les navires ayant une jauge brute égale ou supérieure à 8 000, doivent être aménagées une salle de détente ou une bibliothèque où la télévision et la vidéo peuvent être installées, ainsi qu'une salle destinée aux loisirs (tels que bricolage, jeux, sports d'intérieur, *etc.*) ; l'installation d'une piscine doit être envisagée (principe directeur B3.1.11 paragraphe 4). Par contre, à bord des navires d'une jauge brute inférieure à 500, les salles à manger ou réfectoires sont conçus, meublés et installés de façon à servir de local de récréation lorsqu'il ne peut en être prévu à bord.

765. Pour les navires d'une jauge supérieure ou égale à 500, il faut aussi envisager, selon le principe directeur B.3.1.11 paragraphe 4, de fournir gratuitement aux gens de mer :

- a. un fumoir ;
- b. la possibilité de regarder la télévision et d'écouter la radio ;
- c. la possibilité de regarder des films, dont le stock doit être suffisant pour la durée du voyage et, le cas échéant, être renouvelé à des intervalles raisonnables ;
- d. des articles de sport, y compris du matériel de culture physique, des jeux de table et des jeux de pont ;
- e. lorsque cela est approprié, des moyens de pratiquer la natation ;
- f. Une bibliothèque contenant des ouvrages de caractère professionnel et autre, en quantité suffisante pour la durée du voyage, et dont le stock doit être renouvelé à des intervalles raisonnables ;
- g. des moyens de réaliser des travaux d'artisanat pour se détendre ;

- h. des appareils électroniques tels que radios, télévisions, magnétoscopes, lecteurs de CD/DVD, ordinateurs, logiciels, magnétophones à cassettes ;
- i. s'il y a lieu, des bars pour les gens de mer, à moins que cela ne soit contraire aux habitudes nationales, religieuses ou sociales ;
- j. un accès raisonnable à des communications téléphoniques avec la terre ainsi qu'à des services de messagerie électronique et à internet, s'il y a lieu, le cas échéant pour un tarif raisonnable.

766. L'importance des installations de logement et de loisir pour la santé, le bien-être et la prévention des accidents ont conduit les groupements des gens de mer à mettre l'accent sur l'accès à internet et aux médias sociaux qui est un élément important, non seulement pour le loisir, mais aussi pour la communication⁶⁰². En effet, les groupements des gens de mer ont proposé un amendement de la MLC qui exige la fourniture d'un accès à internet et aux médias sociaux aux gens de mer afin de leur donner la possibilité de maintenir le lien avec leur famille. Ceci aurait des conséquences sociales positives. La capacité à interagir avec les proches en cas de besoin ainsi qu'à apporter un appui émotionnel et à être présent dans les moments difficiles est un facteur de bien-être⁶⁰³.

767. La proposition d'amendement a été adoptée par la Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime. Il consiste d'abord à remplacer le paragraphe 17 de la norme A3.1 par ce qui suit : « Des installations, commodités et services de loisirs appropriés, y compris la connectivité sociale, adaptés aux besoins particuliers des gens de mer qui doivent vivre et travailler à bord des navires, sont mis à la disposition de tous les gens de mer à bord, en tenant compte des dispositions de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des

⁶⁰² DAVID (A.J.) & PARFETT (M.C.), "Seafarers and The Internet - E-mail and Seafarers' Welfare", *Seafarers International Research Centre (SIRC)*, Cardiff University, 1998, https://www.sirc.cf.ac.uk/sirc_free_online_reports.aspx - LE MARCHAND, (A.) « La Convention du travail maritime et le marin connecté », *Netcom*, 2015, vol. 29, n° 1-2, pp. 133-152, <https://journals.openedition.org/netcom/1893> – SAMPSON (H.), ELLIS (N.), ACEJO (I), TURGO (N.) & TANG (L.), "The Working and living conditions of seafarers on cargo ships in the period 2011-2016", *Seafarers International Research Centre (SIRC)*, Cardiff University, 2018.

⁶⁰³ Propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, conformément à l'article XV de la convention, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Partie II Genève, 9-13 mai 2022.

accidents⁶⁰⁴ ». Ensuite, remplacer l'alinéa j) du paragraphe 4 du principe directeur B3.1.11 par ce qui suit : « un accès raisonnable à des communications téléphoniques avec la terre, s'il y a lieu, le cas échéant pour un tarif raisonnable »⁶⁰⁵. Il s'agira aussi, d'insérer dans le même principe directeur un nouveau paragraphe 8 comme suit : « Les armateurs devraient, pour autant que cela est raisonnablement possible, fournir aux gens de mer à bord de leurs navires un accès à internet, le cas échéant pour un tarif raisonnable ».

768. La C188 devrait également aller dans ce sens. Pour le moment, le paragraphe 71 de l'annexe III ne prévoit que les dispositions suivantes : « dans la mesure du possible, tous les pêcheurs à bord du navire doivent avoir raisonnablement accès à des équipements pour effectuer leurs communications à un coût raisonnable n'excédant pas le coût total facturé à l'armateur à la pêche ».

769. L'importance des loisirs à bord pour la santé et le bien-être des gens de mer est incontestable. Cependant, comme pour le logement, la mise en œuvre des dispositions des conventions internationales relatives aux installations de loisirs par les États ouest africains laisse à désirer. Les États ouest africains ne dissocient pas dans leurs législations nationales les paragraphes qui traitent du logement et ceux qui traitent des installations de loisir. De ce fait, les exclusions de certains navires, par conséquent de certains gens de mer des dispositions relatives au logement sont aussi valables pour les installations de loisir. En plus, à l'exception du Togo qui a mis en œuvre quelques dispositions de la MLC ayant trait aux installations de loisirs, aucun autre État ouest africain n'a adopté de telles dispositions. Des normes réglementaires doivent être adoptées dans ce sens afin de compléter les textes législatifs et surtout de mettre en œuvre les dispositions détaillées des conventions relatives aux logements et aux installations de loisir.

⁶⁰⁴ L'actuel Paragraphe 17 dispose : « Des installations, commodités et services de loisirs appropriés, adaptés aux besoins particuliers des gens de mer qui doivent vivre et travailler à bord des navires, sont mis à la disposition de tous les gens de mer à bord, en tenant compte des dispositions de la règle 4.3 et des dispositions correspondantes du code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des accidents ».

⁶⁰⁵ L'actuel alinéa dispose : « un accès raisonnable à des communications téléphoniques avec la terre ainsi qu'à des services de messagerie électronique et à internet, s'il y a lieu, le cas échéant pour un tarif raisonnable ».

770. La prise en compte des moyens de loisir des gens de mer ne doit pas se limiter qu'à bord du navire ; des installations de loisirs et de communications doivent également être mis en place au niveau des ports dans lesquels les gens de mer font escale.

Paragraphe 2 : Les installations de bien-être à terre

771. Les besoins du commerce maritime, par essence international, oblige les navires à effectuer des escales dans des pays différents. Pendant ces escales qui peuvent, dans certains cas, durées plusieurs jours, les gens de mer doivent disposer d'installation de bien-être. Le bien-être est défini dans le dictionnaire Larousse comme étant un « état agréable résultant de la satisfaction des besoins du corps et du calme de l'esprit » ou une « aisance matérielle qui permet une existence agréable »⁶⁰⁶. Bien que générale, la notion de bien-être en matière de travail maritime se rapporte à la possibilité, pour le gens de mer de descendre à terre et avoir accès à un certain nombre d'installation de loisir et de communication (A).

772. L'OIT a adopté plusieurs instruments relatifs à l'accès au bien-être des gens de mer : la recommandation (n° 48) sur les conditions de séjour des marins dans les ports, 1936 ; la recommandation (n° 138) sur le bien-être des gens de mer, 1970 ; la convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987 ; ainsi que la MLC. Les conventions internationales exigent des États du port de favoriser la mise en place d'installation de bien-être, mais ces derniers ne sont pas les plus actifs dans ce domaine. Les acteurs majeurs du bien-être des gens de mer dans les ports restent les associations d'accueil des gens de mer plus connues sous le nom anglais de *Seamen's club* (B).

A. L'accès aux installations de bien-être

773. Le premier problème de l'accès aux installations de bien-être reste la possibilité d'une descente à terre. En effet, la circulation internationale des marins, comme leur bien-être en cours d'escale, est non seulement confrontée aux normes et politiques des visas

⁶⁰⁶ Larousse dictionnaire [En ligne], <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais-monolingue> - FORSÉ (M.) et LANGLOIS (S.) (dir.), *Sociologie du bien-être*, L'Année Sociologique, PUF, Paris, Vol. 64, 2014/4 – CHAUMETTE (P.), « La notion de bien-être en droit social. Une notion pleine d'avenir », in *Le Bien-Être*, FLORIN (A.) & PRÉAU (M.) (dir.), L'Harmattan, Paris, coll. Logiques Sociales, 2013, pp. 193-210.

mises en place par les États pour règlementer l'affranchissement de leurs territoires par les étrangers, mais aussi au chantier de la sûreté portuaire et maritime, qui a pris une grande ampleur à la suite des attentats de New-York du 11 septembre 2001.

774. L'OMI a adopté, le 12 décembre 2002, le Code « *for international ship and port facility security* » (ISPS) relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires, qui révisé la Convention SOLAS, *Safety on Life at Sea*, et lui ajoute un nouveau chapitre 11⁶⁰⁷. En effet, le code ISPS prescrit la clôture des ports et exige des autorités de définir un plan de sûreté variable selon les niveaux de risques, plan qui aboutit à des restrictions de circulation des personnes sur le port, notamment des marins et des membres des associations d'accueil des marins. Il délimite le périmètre d'installations portuaires, avec des points de contrôle sur l'identité, le titre et la raison de l'entrée ou de la sortie des personnes. Ce qui confronte le bien-être des gens de mer aux exigences de sécurité⁶⁰⁸.

775. Toutefois, l'importance fondamentale de la permission à terre pour le bien-être des gens de mer est reconnue dans la Convention de l'OMI de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international (FAL), dans sa teneur modifiée, et dans la convention de l'OIT n° 108 relative aux pièces d'identité des gens de mer, ainsi qu'à la règle 4.4 de la MLC, 2006. Aussi, la règle 2.4 de la MLC, 2006, énonce le principe selon lequel des permissions à terre doivent être accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leur fonction.

776. Le dispositif de sûreté portuaire (ISPS) se trouve en confrontation avec les conventions internationales de l'OIT sur le bien-être, dont la finalité est de faciliter les déplacements, les loisirs et le repos des gens de mer en escale ou en transit. Aujourd'hui, c'est surtout la Convention 185 de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer qui se veut être une modalité de conciliation entre les mesures de sûreté portuaires et le respect des normes relatives aux droits de l'homme et aux droits des réfugiés, ainsi que le droit international humanitaire, y compris le bien-être des gens

⁶⁰⁷ CHAUMETTE (P.), « Du marin étranger en escale dans un port français, commentaire de l'arrêt de la cour administrative d'appel de Marseille - 15 MARS 2011 - Navire *Nourah of Riyad* N° 10MA01944 », *Le Droit Maritime Français*, n° 731, 1er décembre 2011.

⁶⁰⁸ A. CHARBONNEAU, *Marché international du travail maritime, un cadre juridique en formation*, PUAM, 2010, p. 381.

de mer⁶⁰⁹. Elle affirme en son article 6 paragraphe 4 que : « Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur doit autoriser, aussi rapidement que possible et à moins qu'il existe des raisons manifestes de douter de l'authenticité de la pièce d'identité des gens de mer, l'entrée sur son territoire à tout marin en possession d'une pièce d'identité des gens de mer valable, lorsque l'entrée est sollicitée pour une permission à terre de durée temporaire pendant l'escale du navire ».

777. Cette descente permettra aux gens de mer de se rendre dans les installations de loisirs portuaires. La MLC souligne l'importance qui s'attache à ce que les gens de mer aient accès à des installations et des services de bien-être à terre⁶¹⁰. Les dispositions de la règle 4.4 et du Code ne prévoient pas que l'État du port assume la responsabilité de la gestion de telles installations et tels services. L'État du port a cependant l'obligation d'en indiquer l'existence, de favoriser leur mise en place et, lorsqu'ils existent, de faire en sorte qu'ils soient accessibles à tous les gens de mer⁶¹¹. La norme A.4.4 exhorte également l'État du port à favoriser la création de conseils du bien-être des gens de mer, chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés, eu égard aux changements des besoins des gens de mer résultant de l'évolution de la technique, de l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes⁶¹².

778. Le principe directeur B4.4.2 de la MLC, sous son paragraphe 3, donne une liste non exhaustive de ce que ces installations devraient comprendre : « a) des salles de réunion et de détente, selon les besoins ; b) des installations de sport et autres installations de plein air, notamment pour des compétitions ; c) des installations pédagogiques ; d) le

⁶⁰⁹ A. CHARBONNEAU, *Marché international du travail maritime, un cadre juridique en formation*, idem

⁶¹⁰ Avant la MLC, l'OIT avait adopté d'autres instruments relatifs à l'accès au bien-être des gens de mer : La Recommandation (n° 48) sur les conditions de séjour des marins dans les ports, 1936 ; La Recommandation (n° 138) sur le bien-être des gens de mer, 1970 ; La convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987.

⁶¹¹ OIT, *Manuel, éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006 : modèle de dispositions nationales*, Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail, Genève : BIT, 2012, p.84.

⁶¹² En France, le décret n° 2007-1227 du 21 août 2007, relatif à la prévention des risques professionnels maritimes et au bien-être des gens de mer en mer et dans les ports, a créé un Conseil Supérieur des Gens de Mer, à l'échelon national, et des commissions portuaires de bien-être des gens de mer, à l'échelon local. La loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a prévu qu'une portion des droits de port participerait au bien-être des gens de mer en escale et donc aux associations d'accueil des gens de mer (Décret n° 2017-423 du 28 mars 2017 portant application de la loi pour l'économie bleue et modifiant le code des transports art. 2 et 6).

cas échéant, des installations permettant de pratiquer la religion et d'obtenir des conseils personnels ».

779. La MLC n'impose pas d'instrument d'une forme juridique spécifique pour la mise en œuvre de la norme 4.4. Le Togo a reproduit les dispositions de la convention relatives aux installations de bien-être dans sa législation nationale (articles 341 à 346 du CMM). Tel n'est pas le cas pour le Sénégal, la Côte d'Ivoire et le Bénin. Toutefois, ces États ouest africains disposent, dans leurs ports respectifs, des installations de bien-être. Des comités nationaux de bien-être des gens de mer ont aussi été mis en place dans tous les États ouest africains. Ces États n'ont pas non plus ratifié la Convention 185 de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer. Même si la fabrication de ces pièces paraît coûteuse pour certains États, elles seront d'une importance capitale pour la descente à terre des gens de mer et pour leur accès aux installations de bien-être.

780. Quant à la C188, elle ne contient pas de dispositions relatives aux installations de bien-être dans les ports. Pourtant, même s'il paraît rare, les navires de pêche font parfois des escales plus ou moins longues dans des ports étrangers. Rien n'empêche les pêcheurs de bénéficier des installations mises en place dans les ports ; il faut que les ports de pêche soient les mêmes que les ports de commerce ou qu'ils ne soient pas loin les uns des autres, mais tel n'est souvent pas le cas.

781. Dans tous les cas, des prescriptions relatives à des installations de bien-être à terre peuvent contribuer à assurer que les gens de mer (au commerce ou à la pêche) aient accès à des installations et services de cette nature à terre pour leur santé et leur bien-être. De telles installations, situées dans les ports ou à proximité de ceux-ci, permettent aux gens de mer, qui passent des périodes prolongées loin de la terre, d'avoir accès, lorsqu'ils font escale dans un pays étranger, à des moyens d'entretenir leur santé et leur bien-être et à un environnement social⁶¹³.

782. Les paragraphes 1 et 2 du principe directeur B4.4.2 de la MLC, 2006, prévoient que ces installations et services doivent être fournis, conformément aux conditions et à la pratique nationales, par une ou plusieurs des institutions suivantes : « a) les pouvoirs publics ; b) les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, en vertu des

⁶¹³ OIT, *convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006). Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019.

conventions collectives ou d'autres dispositions arrêtées d'un commun accord ; c) des organisations bénévoles ».

783. Dans la plupart des cas ce sont les organisations bénévoles qui fournissent des installations et services de bien-être au gens de mer.

B. Le rôle des associations d'accueil des gens de mer (Seamen's club) dans la mise en place et la gestion des installations de bien-être

784. Les associations bénévoles d'accueil existent depuis fort longtemps. Auparavant, leurs initiatives se fondaient, le plus souvent, sur l'aspect religieux : moraliser les gens de mer, les détourner de l'alcool, leur fournir en Bibles, mettre en place un office religieux, *etc.* Aujourd'hui, les motivations des associations sont tout autre ; ayant fait de l'accueil des gens de mer leur objet social, celui-ci est devenu, en grande partie grâce à eux, une obligation consacrée par les normes internationales⁶¹⁴.

785. La particularité du travail maritime, du travail en mer, l'isolement du navire, les dangers de la navigation, la vie à bord mêlant travail et repos sur un navire qui constitue en même temps un lieu de travail et de vie, pouvant être de longue durée, et parfois l'abandon des marins par leur armateur, sont divers facteurs qui ont conduit à mettre l'accent sur la réglementation de l'accueil des marins et leur bien-être dans les ports d'escale longtemps assurés par les associations. C'est le travail des associations d'accueil qui a permis d'avoir une vision globale des différentes difficultés relatives à l'accueil et au bien-être, afin d'y apporter des solutions pour une prise en charge des marins en escale.

786. Les associations d'accueil des marins sont présentes en Afrique de l'Ouest. La majeure partie des associations d'accueil ouest africaines sont membres de l'*International Christian Maritime Association (ICMA)*. L'ICMA est une association mondiale de 27 organisations caritatives chrétiennes vouées au service des marins, des pêcheurs et de leurs familles. Les membres de l'ICMA représentent collectivement

⁶¹⁴ CHARBONNEAU (A.), *Marché international du travail maritime, un cadre juridique en formation*, PUAM, 2010, p 385.

725 missions de gens de mer et de pêcheurs dans 80 pays. Ils sont présents au Sénégal, au Togo, en Côte d'Ivoire et dans plusieurs autres États africains⁶¹⁵.

787. En Afrique comme un peu partout dans le monde, le réseau des acteurs concourant au bien-être des gens de mer est important, et vit grâce au concours de nombreux bénévoles qui vont au-devant des marins en escale. Ils effectuent une mission d'accueil, de conseils, de services, donnant aux gens de mer la possibilité de communiquer avec les familles et de pouvoir acheter à prix modeste des objets nécessaires au quotidien. Ils mettent plus ou moins en place les installations listées au paragraphe 3 du principe directeur B4.4.2 de la MLC. Ils ont un autre rôle particulier en Afrique de l'Ouest, à savoir intervenir auprès des équipages traumatisés par les attaques de pirateries. En effet, la question de la piraterie au large des côtes africaines est bien connue. Si l'opération Atalante⁶¹⁶ dans la dernière décennie a permis une amélioration de la sécurité dans la région de la corne de l'Afrique, les marins restent craintifs de traverser cette zone maritime. Dans les dernières années, la situation de la piraterie dans le Golfe de Guinée est devenue beaucoup plus sensible⁶¹⁷.

788. Par ailleurs, comme pour la plupart des associations d'accueil, celles de l'Afrique de l'Ouest rencontrent parfois des difficultés pour leur fonctionnement au quotidien. Les difficultés rencontrées sont d'abord d'ordre financier, mais concernent aussi les ressources humaines et l'accès aux navires (code ISPS)⁶¹⁸. Basées sur le bénévolat, les associations d'accueils des marins (*Seamen's clubs*) ont d'énormes difficultés pour trouver des ressources et financer les actions allant dans le sens du bien-être des gens de mer. Or, l'aspect financier est très important pour assurer l'accueil et la prise en charge des marins abandonnés avec toute la logistique qui en découle (foyer décent,

⁶¹⁵ V. site de l'ICMA <https://icma.as/> (Consulté le 21/07/2023).

⁶¹⁶ L'opération ATALANTE est une mission militaire et diplomatique initiée par la France et mise en œuvre par l'Union européenne afin de lutter contre l'insécurité dans le golfe d'Aden et l'océan Indien, une zone maritime menacée par des pirates partant des côtes somaliennes. Cette opération s'inscrit dans le cadre de la Politique de sécurité et de défense commune (PSDC) et de la force navale européenne (Eunavfor).

⁶¹⁷ PIGEON (M.A.), « Bien-être des marins en Afrique francophone », *Mareport*, Novembre 2022. <http://marereport.namma.org/index.php/2019/11/26/bien-etre-des-marins-en-afrique-francophone/> (Consulté le 23/07/2023).

⁶¹⁸ PIGEON (M.A.), « Bien-être des marins en Afrique francophone », *idem*.

matériel nécessaire pour les besoins exprimés par les marins, accès internet, moyen de déplacement, *etc.*)⁶¹⁹.

789. Si le financement reste la difficulté majeure des services sociaux de bien-être, la question des ressources humaines reste cruciale. Le domaine maritime étant particulièrement technique et à la fois dangereux, la question de la professionnalisation des membres des foyers reste primordiale. Les foyers étant principalement composés de bénévoles, des difficultés surgissent en ce qui concerne la maîtrise de certains aspects nécessaires à la prise en charge des marins. Ainsi, les foyers font non seulement d'énormes efforts pour le recrutement et la fidélisation des bénévoles (par exemple en faisant appel aux étudiants) mais aussi, recrutent des professionnels qui sont rémunérés. Toutefois la nécessité de professionnaliser les bénévoles demeure⁶²⁰.

790. Aussi, comme nous l'avons vu, les associations d'accueil sont aussi confrontées à un problème d'accès à bord des navires. Cela est lié à la sécurisation du domaine portuaire par respect des dispositions du code ISPS.

791. S'il appartient au tissu associatif de remplir ces missions d'accueil, l'exigence par la MLC de l'instauration de conseils nationaux de bien-être chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés eu égard aux changements des besoins des gens de mer résultant de l'évolution de la technique, de l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes, peut apporter un appui aux associations et combler certaines défaillances d'ordre financier et d'effectif. Certains États, comme la France, vont même jusqu'à instaurer dans les ports des commissions portuaires de bien-être dont le rôle n'est en aucun cas de se substituer aux acteurs associatifs et aux Conseils de bien-être existants. Ces commissions remplissent, si nécessaire, un rôle de concertation, de coordination ; elles permettent, le cas échéant, de procéder aux tours de table afin de

⁶¹⁹ DIA (I.F.), « Bien-être et protection des droits des marins - Synthèse des journées d'études de l'Observatoire des droits des marins à Nantes, 21-22 juin 2018 », *Revue AFCAN*, Septembre 2018, et Observatoire des Droits des Marins, 17 juillet 2018, <https://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle=563> .

⁶²⁰ DIA (I.F) « Bien-être et protection des droits des marins - Synthèse des journées d'étude de l'Observatoire des droits des marins à Nantes, 21-22 juin 2018 », *idem*.

dégager des solutions pratiques ou des financements pour répondre aux besoins identifiés⁶²¹.

792. En somme, il faut retenir que les *Seamen's clubs* effectuent un travail extraordinaire pour l'accueil et le bien-être des gens de mer, leur coordination avec les autres services et l'intervention de l'État qui doit répondre aux exigences de la convention de travail maritime de 2006, constituent une avancée majeure dans l'accueil et le bien-être des gens de mer. Mais, les difficultés demeurent malgré les efforts. L'OIT doit mieux encadrer le bien-être des gens de mer. Celui-ci est dévolu aux services sociaux, alors même qu'il est un élément de contrôle.

793. L'existence d'installations convenables, à bord comme à terre, reste primordiale pour la santé physique et mentale du gens de mer. De la même manière, l'interdépendance entre milieu de travail et lieu de vie nécessite de prendre en compte des données touchant à l'approvisionnement des gens de mer en nourriture et en eau potable.

Section 2 : L'approvisionnement des gens de mer en alimentation

794. On ne saurait sous-estimer l'importance de l'alimentation pour les gens de mer. La santé et le moral de l'équipage dépendent dans une large mesure de la nourriture qui lui est servie. Sans repas sains, nourrissants et appétissants, les gens de mer ne sont pas en mesure de s'acquitter convenablement de leurs tâches à bord⁶²². Les conventions internationales reconnaissent l'importance qui s'attache à ce qu'une nourriture et de l'eau potable d'une qualité appropriée soient servies à bord (Paragraphe 1), cette nourriture devant être préparée par un personnel qualifié (Paragraphe 2).

⁶²¹ Ministère de la mer, *L'accueil des marins dans les ports*, Secrétariat d'État chargé de la Mer, 01/2023 <https://www.mer.gouv.fr/laccueil-des-marins-dans-les-ports> (Consulté le 10/05/2023).

⁶²² OIT, *directives sur la formation des cuisiniers de navire*, Bureau International du Travail, Département des activités sectorielles, Genève, 2014.

Paragraphe 1 : La nourriture et l'eau potable à bord

795. Les gens de mer doivent avoir accès à une nourriture et une eau de boisson d'une qualité et d'une valeur nutritionnelle adéquates, fournies en quantité suffisante. L'OIT a adopté dès 1946, la convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires). Elle entend promouvoir l'établissement d'un niveau satisfaisant d'alimentation et de service de table. La convention n° 68 précise que les fonctions suivantes seront exercées par l'autorité compétente: a) l'élaboration et l'application de règlements concernant les provisions de vivres et d'eau et le service de table, ainsi que la construction, l'emplacement, l'aération, le chauffage, l'éclairage, l'installation d'eau et l'équipement de la cuisine et des autres locaux du bord affectés au service général, y compris les cambuses et les compartiments frigorifiques; b) l'inspection à bord des provisions de vivres et d'eau, ainsi que des locaux, aménagements et équipement pour l'emmagasiner, la manipulation et la préparation des denrées d'alimentation, *etc.*⁶²³.

796. La MLC actualise les principaux éléments de la convention n° 68. La règle 3.2 de la MLC dispose que tout Membre doit veiller à ce que les navires qui battent son pavillon transportent à bord et fournissent gratuitement une nourriture de qualité et de quantité suffisante (A). De l'eau potable doit également être disponible à bord et servie en respectant des conditions d'hygiène (B).

A. Qualité, quantité et gratuité de la nourriture

797. La règle 3.2 de la MLC prévoit que les gens de mer à bord d'un navire sont nourris gratuitement jusqu'à la fin de l'engagement. La C188 prévoit également que « la nourriture et l'eau potable doivent être fournies par l'armateur à la pêche sans frais pour le pêcheur. Toutefois, conformément à la législation nationale, les frais peuvent être recouverts sous forme de coûts d'exploitation pour autant qu'une convention collective régissant un système de rémunération à la part ou que l'accord d'engagement du pêcheur le prévoit » (article 27 de la C188). La gratuité n'est donc pas absolue pour la C188.

⁶²³ OIT, *Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)*, Genève, 19-23 avril 2021

798. Les vivres fournis doivent être d'une valeur nutritive, d'une qualité et d'une variété satisfaisantes, compte tenu du nombre de gens de mer à bord, de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire, ainsi que de la durée et de la nature du voyage⁶²⁴. Les armateurs devraient établir des normes et des procédures minimales pour garantir la qualité et la quantité des vivres à bord. Ils doivent également veiller à ce qu'il y ait des examens systématiques et réguliers de la quantité et de la qualité des vivres pour s'assurer qu'une évaluation adéquate et des mesures correctrices puissent avoir lieu au moment opportun afin que l'on puisse assurer à tout moment à l'équipage des repas convenables, variés et nutritifs tenant compte de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire⁶²⁵.
799. Des installations adaptées sont essentielles pour préserver la qualité des nourritures. L'armateur devrait ainsi s'assurer que l'équipement de la cuisine et des magasins est adapté pour permettre le stockage adéquat de l'avitaillement en volume suffisant pour la durée du voyage⁶²⁶, un milieu de travail sûr et adapté, la préparation de repas variés et nutritifs et servis dans des conditions d'hygiène conformément aux principes généraux sur les procédures suffisantes concernant la sécurité et l'entretien de l'équipement et la sécurité du travail énoncés dans la MLC, 2006, et le Code ISM⁶²⁷.
800. La Norme A3.2 fait obligation au capitaine, ou à une personne désignée par ce dernier, de s'assurer que des inspections documentées sont fréquemment menées à bord des navires pour vérifier qu'il y a suffisamment de vivres de bonne qualité et d'eau potable à bord et que l'équipement et les installations de stockage de la cuisine sont en bon état⁶²⁸.
801. Toutes ces exigences de la convention évoquées sont de la responsabilité et de l'obligation de l'armateur. Cependant, il convient à l'État du pavillon de le prévoir en amont dans sa législation nationale. Les dispositions relatives à la nourriture et à l'eau potable exigent qu'une législation soit élaborée et promulguée par l'État membre. Ces

⁶²⁴ Norme 3.2.2 alinéas a) de la MLC.

⁶²⁵ OIT, *Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)*, Genève, 19-23 avril 2021

⁶²⁶ Le navire devrait posséder des installations en nombre suffisant pour stocker les produits congelés, réfrigérés et secs.

⁶²⁷ OIT, *Directives sur la formation des cuisiniers de navire*, Bureau international du Travail, Département des activités sectorielles, Genève, 2014.

⁶²⁸ Norme A3.2 paragraphe 7.

derniers doivent « adopter une législation ou d'autres mesures visant à garantir des normes minimales en ce qui concerne la quantité et la qualité de l'alimentation et de l'eau potable ainsi que des normes relatives au service de table pour les repas servis aux gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon et doit, par des activités éducatives, faire connaître les normes visées par la convention et en promouvoir l'application »⁶²⁹.

802. Concernant les États ouest africains, si les législations nationales togolaises et ivoiriennes prévoient que l'armateur est tenu de fournir aux marins, à titre gratuit et jusqu'à la fin de leur engagement⁶³⁰, la nourriture et une eau potable en qualité et quantité suffisante⁶³¹, tel n'est pas le cas pour les autres États ouest africains. Au Sénégal, par exemple, le seul article du CMM consacré à la nourriture et à l'eau potable (article 383) dispose que « le marin a droit à la nourriture pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage. Les aliments fournis doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante, d'une valeur nutritive certaine et suffisamment variée ». Cette disposition ne précise pas que les gens de mer sont nourris gratuitement. Alors que tel devrait être le cas, comme le prévoit la convention.

803. Quant au Bénin, l'article 264 du Code maritime dispose que « les marins ont droit à la nourriture ou à une allocation équivalente pendant toute la durée de leur inscription au rôle d'équipage, les jours de repos et de congés. Les aliments doivent être sains, de bonne qualité et en quantité suffisante ». Cette allocation équivalente autrement dit, indemnité de nourriture est aussi prévue par d'autres États à tradition maritime, comme la France⁶³². L'indemnité de nourriture est-elle conforme à la MLC ? La réponse est certainement négative. La convention ne prévoit pas cette possibilité et ne dispose pas de dérogation à ce sujet. La possibilité donnée aux armateurs de payer une indemnité à la place de la nourriture peut, dans certains cas, rendre indisponible la

⁶²⁹ Normes A3.2 Paragraphe 1 de la MLC.

⁶³⁰ Pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage, pour l'article 426 du Code maritime de la Côte d'Ivoire.

⁶³¹ Article 264 du Code de la Marine marchande de la Côte d'Ivoire.

⁶³² Tout marin a droit gratuitement à la nourriture ou à une indemnité pendant toute la durée du contrat d'engagement maritime. Le montant de cette indemnité et les modalités de son versement sont déterminés par voie d'accord collectif de branche. Par dérogation au premier alinéa, à la pêche maritime, un accord collectif de branche peut prévoir une période ouvrant droit à indemnité inférieure à la durée du contrat d'engagement maritime. Cette période ne peut être inférieure à la durée de l'embarquement effectif. A défaut d'accord collectif applicable à un type de navires, un décret précise le montant de l'indemnité ». Article L5542-18 du code français des transports.

nourriture à bord. La Côte d'Ivoire prévoit cette possibilité que pour les navires affectés à la navigation côtière. Ce qui semble plus logique vu la courte durée que ces navires passent en mer. Mais cela reste toujours non conforme à la MLC.

804. Les législations nationales ouest africaines prévoient tout de même les dispositions relatives à la qualité de la nourriture à bord et à l'installation d'aménagements et d'équipements appropriés pour la réception et la conservation des vivres : c'est l'exemple des articles 122 à 129 du décret fixant les modalités d'application de la loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant Code sénégalais de la marine marchande ; des articles 426 à 432 du Code maritime de la Côte d'Ivoire ; des articles 264 à 274 du CMM du Togo ; de l'article 264 du Code Maritime du Bénin et l'article 71 de la Loi n° 98-015 du 12 mai 1998 portant Statut Général des Gens de Mer en République du Bénin⁶³³.

805. Cependant, ces dispositions ne couvrent pas toutes les exigences minimales de la MLC. En effet, elles prévoient et nécessitent l'adoption de mesures réglementaires complémentaires. Mais, les mesures règlementaires prévues ne sont toujours pas adoptées, que ce soit pour le Sénégal ou pour la Côte d'Ivoire. C'est dans ce sens que la Commission d'Experts de l'Application des Conventions et des Recommandation (CEACR) demande au Sénégal d'adopter des mesures règlementaires pour préciser « 1) la composition de la ration journalière minimum de la nourriture qui doit être fournie aux marins sur les différentes catégories de navires ; 2) les conditions d'inspection, à bord des navires sous pavillon sénégalais, des provisions en vivres et en eau ainsi que des locaux, aménagements et équipements destinés à la réception, à la conservation et à la préparation des denrées d'alimentation ; 3) les conditions dans lesquelles, à des intervalles de temps déterminés, le Capitaine ou un Officier spécialement désigné par lui à cet effet, accompagné d'un membre de l'équipage du navire, procède à l'inspection des provisions en vivres et en eau, ainsi que des équipements et locaux de conservation des vivres et de l'eau, de préparation et de service des repas »⁶³⁴.

⁶³³ Pour le Bénin, les dispositions prévoient des dispositions sur la qualité et la quantité de la nourriture, mais ne précisent pas l'exigence d'installations appropriées pour le stockage.

⁶³⁴ OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Sénégal.*

806. La MLC est beaucoup plus détaillée que la C188, surtout sur les questions relatives à la nourriture. Les États ouest africains qui ont ratifié les deux conventions pourront étendre certaines dispositions de la MLC à la pêche.

807. Comme pour la nourriture, l'eau potable doit aussi être disponible à bord.

B. Disponibilité et respect des conditions d'hygiène concernant l'eau potable

808. L'accès à une eau de boisson saine est une condition indispensable à la santé, un droit de l'homme essentiel et une composante clé des politiques efficaces de protection sanitaire⁶³⁵. L'accès à l'eau potable est un droit fondamental, et le lien entre eau potable et bien-être, y compris santé mentale, est bien documenté et étudié par des organisations médicales et de santé, reconnues au plan international⁶³⁶. Si la fourniture gratuite de la nourriture est explicitement prévue par la MLC, tel n'est pas le cas pour l'eau potable. La MLC ne prévoit pas explicitement la fourniture d'eau gratuite. Mais, ses dispositions peuvent être fortement interprétées dans ce sens⁶³⁷. Toutefois, les amendements au Code de la MLC adoptés en 2022 à la Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, prévoient explicitement la gratuité de l'eau potable.

809. L'eau peut aussi être source de transmission de maladies infectieuses à bord de navire. D'une manière générale, les plus grands risques microbiologiques sont liés à l'ingestion d'eau qui a été contaminée par des excréments humains et animaux. Une contamination chimique peut également se produire sur les navires à la suite du transfert d'eau en vrac contaminée sur le navire⁶³⁸. Cependant, s'agissant des normes de qualité de l'eau de boisson à bord, la MLC, 2006, prévoit que cette question relève de la réglementation de l'État du pavillon. Toutefois, les directives concernant la

⁶³⁵ OMS, *Directives de qualité pour l'eau de boisson*, 4e éd., intégrant le premier additif [*Guidelines for drinking-water quality: 4th ed. incorporating first addendum*], Organisation mondiale de la Santé, Genève, 2017.

⁶³⁶ Propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, conformément à l'article XV de la convention, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Partie II Genève, 9-13 mai 2022

⁶³⁷ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006). Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019.

⁶³⁸ OMS, *Directives de qualité pour l'eau de boisson*, 4e éd., intégrant le premier additif [*Guidelines for drinking-water quality: 4th ed. incorporating first addendum*], Organisation mondiale de la Santé, Genève, 2017, p.109.

formation des cuisiniers de navire, adoptées en 2013⁶³⁹, proposent certaines pistes à cet égard. Selon les directives, « Les armateurs devraient fournir un système de distribution d'eau potable garantissant un approvisionnement en eau potable salubre. La qualité de l'eau pourra être testée pour vérifier sa conformité avec les normes nationales, régionales ou celles de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) »

810. Il est clair que contrairement à une installation à terre, les installations de plomberie à bord des navires comprennent de nombreux réseaux de canalisation pour le transport de l'eau potable, de l'eau de mer, des eaux usées et du carburant dans un espace relativement confiné. Ces réseaux sont normalement étendus et complexes, ce qui rend difficile leur inspection, leur réparation et leur entretien⁶⁴⁰. C'est dans ce sens que les directives concernant la formation des cuisiniers de navire rajoutent que « L'armateur devrait établir des procédures et des normes minimales pour la quantité et la qualité de l'eau potable à bord de chaque navire compte tenu de la nature du voyage, du nombre de gens de mer à bord, *etc.* Les systèmes de distribution à bord sont normalement entretenus par des mécaniciens. Les armateurs devraient s'assurer que les mécaniciens sont qualifiés pour faire fonctionner les systèmes de distribution d'eau potable et vérifier régulièrement la qualité de l'eau. Il devrait également y avoir un plan pour l'entretien du système de distribution d'eau, y compris une documentation sur la qualité de l'eau ainsi qu'un plan d'action d'urgence lorsque les tests révèlent un problème dans la qualité de l'eau. Les procédures devraient également indiquer les rôles et responsabilités des membres d'équipage pour ce qui a trait à l'eau potable. L'armateur et le capitaine devraient prendre des mesures pour réduire au minimum les risques liés à la pollution de l'eau de mer et à la consommation de fruits de mer issus de ces eaux »⁶⁴¹.

811. Comme pour la nourriture, les États ouest africains n'ont pas pris toutes les mesures pour régler dans les détails la quantité et la qualité de l'eau à fournir au gens de mer à bord des navires. Compte tenu du fait que l'accès à une eau de boisson saine influe également de manière importante sur la santé des gens de mer, ces États doivent

⁶³⁹ OIT, *Directives sur la formation des cuisiniers de navire*, Bureau international du Travail, Département des activités sectorielles, Genève, BIT, 2014, p.19.

⁶⁴⁰ OMS, *Directives de qualité pour l'eau de boisson*, 4^{ème} éd., 2017 et *Guide to ship sanitation*, 3^{ème} éd., 2011.

⁶⁴¹ OIT, *Directives sur la formation des cuisiniers de navire*, Bureau international du Travail, Département des activités sectorielles, Genève, BIT, 2014, p.19.

dans les meilleurs délais adopter les dispositions nécessaires. Pour ce faire, il faut dûment tenir compte des directives de l'OIT sur la formation des cuisiniers de navire et des directives de l'OMS de qualité pour l'eau de boisson.

812. L'importance de la nourriture et de l'eau potable concernant la santé des gens de mer a obligé les conventions internationales à exiger la présence d'un cuisinier professionnel à bord des navires.

Paragraphe 2 : L'exigence d'un cuisinier à bord

813. La MLC prévoit que non seulement les navires doivent avoir un cuisinier à bord, mais celui-ci doit, conformément au paragraphe 3 de la norme A3.2, être formé, qualifié et reconnu compétent pour le poste conformément aux dispositions de la législation du pays concerné. Concernant la pêche, la recommandation (n° 199) sur le travail dans la pêche, 2007, prévoit aussi que les pêcheurs faisant office de cuisinier devraient être formés et compétents pour occuper ce poste à bord (A). Il existe toutefois des exceptions. Dans certains cas, un cuisinier qualifié n'est pas exigé (B).

A. Qualification des cuisiniers de navire

814. Le cuisinier assure l'élaboration des repas pour l'équipage et/ou les passagers. L'exigence d'un cuisinier qualifié à bord implique la nécessité de suivre avec succès un cours de formation agréé ou reconnu par l'autorité compétente, portant sur l'aptitude pratique à cuisiner, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, la protection de l'environnement, la santé et la sécurité dans le service de cuisine et de table. La MLC n'apporte pas plus de précision sur le contenu et la durée de la formation des cuisiniers de navire, ni sur le brevet sanctionnant le suivi et la réussite de ladite formation. Ces questions doivent être réglées par la législation nationale.

815. Ainsi, pour apporter une aide pratique à tout gouvernement sur l'adoption de la législation nationale concernant la qualification des cuisiniers de navire, les directives sur la formation des cuisiniers de navire ont été adoptées en septembre 2013, lors d'une réunion tripartite d'experts qui a rassemblé des représentants de gouvernements

et d'organisations d'armateurs et de gens de mer, assistés de leurs conseillers techniques, ainsi que des observateurs gouvernementaux ou envoyés par des organisations internationales. Le Conseil d'administration du BIT a autorisé leur publication à sa session de mars 2014.

816. Les directives apportent ainsi des précisions détaillées sur entre autres : la préparation des aliments, compétences de base des cuisiniers, les compétences pratiques en cuisine, les méthodes de préparation des repas, la présentation et service des repas, la cuisine pratique dans des situations imprévues, formation en matière d'hygiène alimentaire et personnelle, prévention des maladies d'origine alimentaire. Elles ne sont pas obligatoires, mais les directives offrent aux gouvernements une aide concrète qui leur permet d'élaborer leurs propres législations nationales.

817. Dans tous les cas, et au regard de la norme A3.2.4 de la MLC, l'autorité compétente doit approuver ou reconnaître les cours de formation destinés aux cuisiniers de navire. Autrement dit, elle doit évaluer les établissements de formation pour s'assurer que le niveau d'acquisition des compétences essentielles requises de la part des cuisiniers est suffisant pour permettre aux gens de mer concernés de préparer une nourriture nutritive et convenable durant le voyage. Elle doit également dresser une liste des établissements agréés pour la formation des cuisiniers de navire et prescrire une période minimale de service en mer avant de pouvoir exercer la fonction de cuisinier de navire⁶⁴².

818. Pour reconnaître la qualification d'un gens de mer comme cuisinier de navire et faciliter les inspections, l'autorité compétente doit fournir à l'issue de la formation et d'un examen, une attestation ou tout autre document justifiant la capacité de cuisinier de navire. L'approche privilégiée est le brevet de capacité. En effet, La MLC, 2006, n'exige pas que les cuisiniers de bord disposent d'un brevet de capacité. Toutefois, le principe directeur B3.2.2 permet de penser que la justification d'un brevet de capacité devrait être l'approche privilégiée⁶⁴³. L'État membre doit alors prévoir les conditions de délivrance de diplômes ou de certificats de capacité.

⁶⁴² BIT Directives sur la formation des cuisiniers de navire, Bureau international du Travail, Département des activités sectorielles, Genève, BIT, 2014 p 14

⁶⁴³ Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006). Questions fréquentes. Cinquième édition, 2019, p 83.

819. Le Sénégal a prévu à travers l'article 122 du Décret fixant les modalités d'application de la Loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande que « Sur tout navire à bord duquel les marins sont nourris par l'armateur, il doit y avoir un cuisinier ayant une qualification suffisante, âgé de 18 ans au moins. Si l'équipage comprend plus de vingt hommes, le cuisinier ne peut être appelé à exercer une autre fonction à bord du navire ». Cependant, il n'existe aucune disposition qui fixe les conditions de délivrance de diplômes ou de certificats de capacité aux membres du personnel pour lesquels des qualifications déterminées sont exigées.
820. Le Togo a quant à lui repris toutes les dispositions de la MLC concernant le cuisinier de navire. Il reste, tout de même, important d'envisager des mesures réglementaires pour notamment mettre en œuvre les orientations pertinentes des directives de l'OIT relatives au cuisinier de navire.
821. Le Bénin et la Côte d'Ivoire n'ont pas encore prévu dans leur législation nationale, l'exigence d'un cuisinier qualifié à bord des navires. La Côte d'Ivoire n'a pas encore ratifié la MLC, mais le Bénin est quant à lui en non-conformité manifeste de la MLC, sachant que l'alimentation doit faire l'objet d'inspection par l'État du pavillon, préalablement à la délivrance du certificat de travail maritime, mais aussi de contrôle de l'État du port.
822. Ces États doivent prendre toutes les mesures pour mettre en œuvre les dispositions de la MLC concernant la qualification de cuisinier de navire en prenant en compte les directives précitées. Un cuisinier professionnel à bord est important pour l'hygiène, la santé des gens de mer et la sécurité à bord. Mais, même en dehors des questions de santé et d'hygiène, le rôle du cuisinier à bord d'un navire reste important. Le repas est un moment de convivialité après l'effort pour l'équipage, sa qualité culinaire va conditionner en partie l'ambiance à bord.
823. Il ne faut pas perdre de vue que les cuisiniers sont considérés à la pêche et au commerce, comme des gens de mer. Le doute peut toutefois s'installer à la pêche, car dans de nombreux grands navires de pêche, les effectifs (cuisiniers) ne participent pas aux opérations de pêche à proprement parler, mais font partie de l'équipage étant considéré comme personnel de soutien. Le terme gens de mer pêcheur inclut normalement les personnes engagées dans des opérations de pêche réelles, le

personnel affecté à la transformation du poisson à bord du navire, les navigateurs, les mécaniciens et les cuisiniers⁶⁴⁴.

824. Dans certains cas un cuisinier qualifié n'est pas requis à bord.

B. Les exceptions à l'exigence d'un cuisinier qualifié à bord

825. La MLC prévoit deux exceptions par rapport à l'exigence de cuisinier qualifié dans ses paragraphes 6 et 7 de la norme A3.2. D'abord, les navires opérant avec un effectif prescrit de moins de dix personnes, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation, peuvent ne pas être tenus par l'autorité compétente d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié. Ensuite, dans des circonstances d'extrême nécessité, l'autorité compétente peut délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois.

826. Dans tous les deux cas, quiconque prépare la nourriture dans la cuisine doit avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord. Il faut garder à l'esprit que, la connaissance de la manipulation et du stockage des aliments dans le respect des règles d'hygiène, est essentielle pour prévenir les maladies d'origine alimentaire. D'où l'obligation de détenir ces connaissances pour un cuisinier à bord.

827. La norme A3.2 n'exige pas que les cuisiniers soient employés à plein temps. La taille du navire et le nombre des repas devant être servis chaque jour seront les facteurs qui détermineront si les cuisiniers doivent être employés à plein temps ou à temps partiel. Cependant, la prescription concernant la formation et les qualifications des cuisiniers s'applique aussi bien à ceux qui sont employés à plein temps qu'à ceux qui le sont à temps partiel.

828. En Afrique de l'Ouest, le Togo est le seul État à avoir repris les dispositions de la MLC concernant les exceptions précitées.

⁶⁴⁴ OIT, *Manuel pour l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*, 1^e éd, 2010, p. 2.

829. Il faut impérativement que les États ouest africains pensent à prendre les dispositions nécessaires pour mettre en œuvre, dans les détails, au moins les dispositions minimales des conventions internationales, y compris celles relatives aux conditions de travail, surtout de vie à bord. Son lieu de travail et de vie étant le même, le respect des dispositions relatives aux conditions de travail et de vie est alors primordial pour le gens de mer. La sécurité et les conditions du logement des gens de mer à bord sont essentielles. Bien transposer ces dispositions, permettra à l'armateur de veiller à fournir aux gens de mer travaillant et vivant à bord un logement et des lieux de loisirs sûrs, décents et entretenus afin de promouvoir leur santé et leur bien-être. La continuité du respect des conditions décentes de vie doit être garantie même dans les ports pour les gens de mer en escale afin d'assurer leur bien-être, même à terre.

830. L'équilibre dans ce travail réglementaire visera la conception de navires compétitifs tout en respectant les règles relatives aux conditions de vie et de travail des gens de mer à bord. Ce respect des conditions de travail et de vie implique également l'accès des gens de mer à une alimentation saine. Si l'accès gratuit à la nourriture et à l'eau potable, dans les conditions définies dans les conventions internationales, est important pour la santé des gens de mer, il existe tout de même plusieurs autres dispositions des conventions destinées exclusivement à garantir la santé et la sécurité au travail.

Chapitre 2 : Santé et sécurité au travail à bord des navires ouest africains au regard du droit international

831. La santé et la sécurité au travail sont généralement définies comme la science de l'anticipation, de l'identification, de l'évaluation et de la maîtrise des dangers apparaissant sur le lieu de travail ou découlant de celui-ci et susceptibles de nuire à la sécurité, à la santé et au bien-être des travailleurs⁶⁴⁵. Il s'agit notamment de promouvoir et de maintenir le plus haut degré de bien-être physique, mental et social dans toutes les professions⁶⁴⁶.
832. La santé et la sécurité au travail sont aujourd'hui d'une importance capitale pour tout salarié. Elles sont ainsi au centre du droit social. Nombreuses sont les dispositions qui leurs sont consacrées que ce soit dans les conventions internationales, comme dans les législations nationales. Pour le secteur maritime, les caractéristiques physiques, ergonomiques, chimiques, biologiques, psychologiques et sociales de l'environnement de travail peuvent être à l'origine d'accidents du travail et de maladies professionnelles. Les gens de mer travaillent dans des conditions difficiles, ils sont isolés et effectuent parfois de longues journées de travail. Ils doivent aussi se plier à une organisation du travail rigide et sont soumis à un niveau élevé de stress et de fatigue⁶⁴⁷.
833. Ce dont il faut également tenir compte dans le secteur maritime, c'est l'internationalisation accrue de ce secteur. En effet, l'engagement des gens de mer s'opère aujourd'hui sur un marché internationalisé⁶⁴⁸, selon des modalités (différences

⁶⁴⁵ OIT, *Etude d'ensemble relative à la Convention (n°155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, à la Recommandation (n°164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981 et au Protocole de 2002 relatif à la convention sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981*, Rapport III (Partie 1B), Conférence internationale du Travail, 98e session, Genève, 2009 (« Etude d'ensemble relative aux normes de l'OIT en matière de sécurité et de santé au travail »)

⁶⁴⁶ OIT, *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006*, Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles et Département des normes internationales du travail, Genève, BIT, 2015, p.3.

⁶⁴⁷ OIT, *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006*, idem, p.3. V. aussi LUCAS (D.), JEGOC (C.), CRESTEN (O.), JENSEN (E.), LODDEA (B), POUUNET (R), DEWITTE (D.), SAUVAGE (T.) et JEGADEN (D.), « Santé mentale chez les gens de mer : connaissances actuelles et impact de la pandémie COVID 19 », *Archives des Maladies Professionnelles et de l'Environnement*, Elsevier Masson SAS, 2021, pp. 619-623.

⁶⁴⁸ V. CHARBONNEAU (A.), *Marché international du travail maritime un cadre juridique en formation*, PUAM, Aix-Marseille, 2009.

culturelles, linguistiques, normative, *etc.*) qui rendent compliquées les communications à bord et donc l'effectivité des règles en matière de santé et sécurité au travail. Ceci montre alors l'importance de la réglementation internationale de la santé et de la sécurité au travail pour harmoniser les normes et les pratiques.

834. L'OIT s'est bien évidemment intéressée aux questions de santé et sécurité au travail dans le secteur maritime. Elle adopte en 1970, la Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer) et la Recommandation (n° 142) sur la prévention des accidents (gens de mer). La MLC, telle qu'amendée, révisé et reprend les principaux éléments de la Convention n°134 et de la Recommandation n°142 en les complétant et les actualisant de manière substantielle.

835. En effet, les règles de la MLC relatives à la santé et la sécurité sont principalement inédites, inspirées d'instruments et de directives de l'OIT et de l'OMI : la sécurité de l'équipage passe d'abord par la sécurité du floteur, la navigabilité du navire. Les conventions SOLAS, MARPOL, COLREG et STCW sont ainsi essentielles, mais ne suffisent pas. L'objectif des conventions de l'OIT est de faire en sorte que le milieu de travail des gens de mer à bord des navires contribue à leur santé et sécurité au travail⁶⁴⁹. L'OIT a par ailleurs adopté en octobre 2014 à l'issue d'une réunion tripartite à laquelle ont participé des experts désignés par les gouvernements, les organisations d'armateurs et les organisations de gens de mer, ainsi que leurs conseillers, et des observateurs de gouvernements et d'organisations internationales, les directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006⁶⁵⁰. L'organisation avait précédemment adopté un recueil de directives pratiques intitulé « Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996 ».

836. Les normes de santé et sécurité au travail visent principalement à évaluer et à gérer les risques professionnels au moyen de l'application de mesures de prévention (Section 1). Toutefois, malgré les mesures strictes de prévention, le risque pourra toujours se réaliser. Comme le dit l'adage, « le risque zéro n'existe pas ». Ainsi, en

⁶⁴⁹ OIT, *Instruments concernant la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)*, Genève, 19-23 avril 2021.

⁶⁵⁰ V. OIT, *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006*, Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles et Département des normes internationales du travail, Genève, BIT, 2015.

plus des mesures de prévention qui sont destinées à éviter la survenance d'un sinistre, des mesures de protection qui empêchent son extension doivent être prises. C'est la raison pour laquelle les instruments internationaux accordent également une attention particulière aux mesures de protection (Section 2) contre les maladies professionnelles et les accidents de travail maritime⁶⁵¹.

Section 1 : Les mesures de prévention des maladies professionnelles et accidents de travail maritime

837. Dans le rapport du BIT sur « l'enregistrement et les déclarations des accidents du travail et des maladies professionnelles et la liste des maladies professionnelles », l'accident du travail est défini comme « tout accident survenu du fait du travail ou pendant le travail et ayant entraîné des lésions professionnelles mortelles ou des lésions professionnelles non mortelles ». Il définit la maladie professionnelle comme « toute maladie contractée à la suite d'une exposition à des facteurs de risque découlant d'une activité professionnelle »⁶⁵².

838. Pour le secteur maritime, ni la MLC, ni les directives de l'OIT sur la santé et la sécurité au travail maritime n'ont défini l'accident de travail maritime et la maladie professionnelle maritime. Ceci peut s'expliquer par le fait que la définition de l'accident de travail maritime peut ne pas être différente de celle du droit commun du travail. Toutefois, la Convention n° 134 sur la prévention des accidents (gens de mer) apporte une définition non moins spécifique : « l'accident de travail maritime s'applique aux accidents dont sont victimes les gens de mer du fait ou à l'occasion de leur emploi ».

839. Pour une vision plus claire de l'accident de travail maritime, nous pourrions évoquer, à titre d'exemple, la définition relevée par le Professeur Patrick Chaumette, se fondant sur le Décret français du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du

⁶⁵¹ La prévention est l'ensemble des mesures visant à prévenir un risque en réduisant ou en supprimant sa probabilité, par exemple en évitant d'entreposer des cartons près d'une source de chaleur. La protection est l'ensemble des mesures visant à combattre et limiter un sinistre lorsque celui-ci survient, par exemple en mettant en place des extincteurs. Deux sujets distincts mais complémentaires à ne négliger ni l'un ni l'autre.

<https://www.jeandenisleven.com/prevention/conseils-pratiques.html> (Consulté le 12/07/2023).

⁶⁵² OIT, *Enregistrement et déclarations des accidents du travail et des maladies professionnelles et liste des maladies professionnelles*, Conférence internationale du Travail, 90^e session, juin 2002.

régime d'assurance des marins : « L'accident du travail maritime s'entend d'un événement imprévisible et soudain, survenu au cours et à l'occasion du travail afférent au métier de marin et entraînant pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux. La notion d'accident professionnel recouvre des situations diverses, notamment les accidents survenus à bord du navire, les accidents de trajet, qui engendrent les obligations armatoriales. Elle concerne également les accidents de travail terrestres survenus à un marin, lors d'un travail terrestre entre deux embarquements, lors d'un détachement comme sédentaire de l'armement ou au sein des sociétés de classification »⁶⁵³. Selon le même Décret, « la maladie professionnelle maritime est une maladie qui a trouvé son origine dans un risque professionnel, à savoir celle essentiellement et directement causée par l'exercice d'une activité maritime et provoquant soit le décès de la victime, soit une incapacité physique permanente ».

840. De nos jours, la prévention reste la méthode capitale pour assurer la santé et la sécurité au travail, y compris celles des gens de mer. C'est une condition essentielle à l'amélioration durable de la santé et la sécurité au travail. Les dispositions relatives à la prévention sont assez nombreuses dans la MLC et la C188. Certaines de ces dispositions ont déjà fait l'objet de notre étude, notamment celles relatives au logement et à l'alimentation. Il conviendra de voir alors comment l'État du pavillon, l'État du port, l'armateur et les gens de mer doivent chacun participer à la gestion de ce qui est à la base de la prévention maritime, à savoir le risque professionnel maritime (Paragraphe 1), mais aussi la manière dont ils doivent participer à l'organisation des préventions (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La gestion du risque maritime

841. Le secteur maritime est un secteur particulièrement accidentogène, l'un des plus dangereux pour les travailleurs, surtout celui de la pêche. Toutefois, la difficulté d'accès aux signalements d'accidents du travail et de lésions et maladies professionnelles dans les États du pavillon et leur fiabilité limitée et le manque de

⁶⁵³ P. CHAUMETTE, « Accident du travail maritime, marin : comment les définir ? Cass. ciV. 2è, 3 septembre 2009, n° 08-12732, El Harouat c/ ENIM », *Neptunus e-revue*, Nantes 2009, pp 1-5.

statistiques relatives à la santé et sécurité au travail dans ce secteur, ne nous permet pas d'explicitier nos propos avec des chiffres exacts d'accident de travail et de maladie professionnelle dans le secteur maritime, surtout pour les États de l'Afrique de l'Ouest. Toutefois, la pandémie de Covid-19 a soulevé la question des décès à bord, de leur enregistrement et déclarations, notamment par l'État du pavillon. La Commission spéciale tripartite a accepté en mai 2022 un amendement imposant cette déclaration de tout décès à bord et d'une notification au Bureau International du Travail⁶⁵⁴.

842. Les chiffres communiqués par la France peuvent donner une idée de la dangerosité du secteur maritime. En 2020, le taux de mortalité⁶⁵⁵ est de 1,68 pour 10 000 marins. Alors que pour tous les secteurs d'activités en France, le taux est de 0,28 accidents de travail mortels pour 10 000 salariés (550 décès pour 19 344 473 salariés). Pour le secteur d'activité du BTP : 0,64 pour 10 000 salariés (115 sur 1 777 316 salariés hors bureaux). Pour le secteur d'activité du transport et de l'énergie : 0,53 pour 10 000 salariés (113 sur 2 120 348 salariés). Le secteur maritime connaît un taux de mortalité plus élevé que les autres secteurs d'activités en France. Les accidents mortels y sont plus importants que la moyenne française et plus fréquents que dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, secteur réputé le plus accidentogène en France⁶⁵⁶. Or, la France n'est certainement pas le pays où les accidents de travail maritime et maladies professionnelles sont les plus fréquents.

843. Si le secteur de la marine marchande reste dangereux, la pêche est le secteur placé en tête de la plupart des listes de métiers mortels. Les pêcheurs sont souvent exposés à des risques professionnels. Ce travail implique le transport et l'utilisation d'équipements et d'engins lourds et la manipulation de prises parfois dangereuses. Le

⁶⁵⁴ Proposition d'amendement au code n° 4 concernant l'ajout de nouveaux paragraphes 5 et 6 à la norme A4.1, et de nouveaux paragraphes 4 et 5 au principe directeur B4.1.3 de la MLC, 2006. [En ligne] https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_853113.pdf (Consulté le 19/06/2023). https://www.obs-droits-marins.fr/bibli/articlesPage/611/docs/commission_tripartite_speciale_observatoire.pdf [En ligne], (Consulté le 19/06/2023).

⁶⁵⁵ Le taux de mortalité est le nombre d'accidents mortels survenant sur une année pour 10 000 marins

⁶⁵⁶ Rapport annuel 2020 « L'assurance maladie- Risques professionnels », L'assurance maladie-Risques professionnels, Paris, 2020, p. 113. [En ligne], <https://assurance-maladie.ameli.fr/etudes-et-donnees/2020-rapport-annuel-assurance-maladie-risques-professionnels> (Consulté le 19/06/2023).

travail dans le secteur de la pêche commerciale peut donc avoir de graves conséquences sur la santé et provoquer des accidents, des blessures et des décès⁶⁵⁷.

844. Pour toutes ces raisons, la santé et la sécurité au travail dans le secteur maritime mérite une attention très particulière. L'approche contemporaine de l'OIT de la sécurité et de la santé au travail, et d'une évolution de l'attention sur les accidents et maladie professionnelle est orientée vers une priorité accordée à la prévention, en ayant recours à la gestion des risques. C'est dans ce sens qu'il faut comprendre les dispositions de la Règle 4.3 de la MLC relatives à la protection de la santé et de la sécurité et de la prévention des accidents⁶⁵⁸.

845. Le risque professionnel maritime peut être défini comme la probabilité que des gens de mer subissent un préjudice ou des effets nocifs pour leur santé en cas d'exposition à un danger. Ce dernier est ce qui est intrinsèquement susceptible de causer des lésions corporelles ou des dommages ou de nuire à la santé des gens de mer. Le risque professionnel est le risque inhérent au travail à l'exercice d'une profession, le risque lié au travail⁶⁵⁹. Le danger peut provenir de sources multiples, par exemple de propriétés intrinsèques, de situations données, d'une énergie potentielle, de l'environnement ou de facteurs humains⁶⁶⁰. Un risque n'est pas seulement un risque d'accident ici et maintenant, mais aussi un risque d'atteinte de la santé à plus ou moins long terme. La gestion des risques en matière de sécurité nécessite d'abord d'identifier le risque (A), évaluer la probabilité qu'un risque se produise et gérer les risques associés (B). La gestion des risques en matière de sécurité favorise une meilleure prise de décision et améliore la santé et sécurité des gens de mer.

⁶⁵⁷ FAO, *La sécurité dans le secteur de la pêche*, FAO, 2023. [En ligne], <https://www.fao.org/fishing-safety/risk-management/occupational-hazards/fr/>. (Consulté le 19/06/2023).

⁶⁵⁸ La MLC et la C188 ne sont pas les seuls instruments internationaux à prévoir des normes concernant la gestion de sécurité à bord des navires. Le Code International de Gestion de la Sécurité (Code ISM) prévoit la gestion de la sécurité à bord des navires auxquels il s'applique. En effet, le Code ISM a pour objet de mettre en place au sein des compagnies maritimes, un système de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et de la prévention de la pollution. Certaines de ses dispositions se recoupent avec celles de la MLC sur la santé et sécurité au travail.

⁶⁵⁹ COLLE (C.), « Santé du marin et sécurité du navire : Les enjeux de la prévention du risque professionnel maritime », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, ADMO, université de Nantes, tome XXXI, 2013 p. 346.

⁶⁶⁰ OIT, *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime*, 2006, Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles et Département des normes internationales du travail, Genève, 2015, p. 13.

A. Identification des risques professionnels maritimes

846. L'identification du risque professionnel maritime afin de prévenir les accidents de travail maritime (ATM) et les maladies professionnelles maritimes (MPM) à bord sont en principe de la responsabilité de l'armateur. Cependant, l'armateur n'est tenu de cette responsabilité que si la législation nationale le prévoit. De ce fait, il appartient tout d'abord à l'État du pavillon de prévoir dans sa législation nationale de telles dispositions. Le paragraphe 2 b) de la norme A4.3 de la MLC prévoit que les lois et la réglementation nationales et autres mesures d'application des dispositions de la MLC relatives à la santé et à la sécurité doivent « indiquer clairement l'obligation qu'ont les armateurs, les gens de mer et les autres personnes intéressées de se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et de santé au travail, une attention particulière étant accordée à la sécurité et à la santé des gens de mer de moins de 18 ans ».

847. Le Code ISM prévoit également que l'armateur devrait mettre en place des politiques et programmes de sécurité et de santé au travail et mettre au point de bonnes pratiques de gestion de la sécurité⁶⁶¹. Mais, si le Code ISM s'affirme comme un outil utilisé pour garantir la sécurité de l'exploitation du navire et par la même celle du personnel, la démarche de la MLC, quant à elle, se situe dans une préoccupation de la sécurité, mais aussi de la santé au travail et la prise en compte de son adaptation dans toutes les composantes du travail : humaine, organisationnelle, environnementale.

848. L'État du pavillon a donc l'obligation d'élaborer et de promulguer des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires battant son pavillon, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer. Les obligations essentielles énoncées aux paragraphes 1 à 3 de la Règle 4.3 de la MLC, qui ont trait à ce que l'on désigne généralement par les termes de « sécurité et santé au travail dans le secteur maritime », incombent à l'État du pavillon. Pour la pêche aussi, la C188, notamment les articles 31 à 33 et surtout la Recommandation 199 prescrivent des obligations de l'État du pavillon relatives à la santé et la sécurité au travail des gens de mer. En effet, le paragraphe 45

⁶⁶¹ OIT, *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006*, Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles et Département des normes internationales du travail, Genève, 2015.

de la Recommandation 199 dispose que « lors de l'élaboration de méthodes et de programmes relatifs à la sécurité et à la santé dans le secteur de la pêche, l'autorité compétente devrait prendre en considération toutes les directives internationales pertinentes concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail, y compris les Principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail, ILO-OSH 2001 ».

849. La norme A4.3 de la MLC et son principe directeur B4.3 fournissent à ce sujet de nombreuses indications et des précisions techniques. La norme A4.3 précise les domaines dans lesquels une politique et des programmes de sécurité et de santé au travail doivent être adoptés, effectivement mis en œuvre et encouragés à bord des navires. Ces points, y compris l'identification des risques professionnels maritimes doivent également faire l'objet d'instruments juridiques concernant la protection de la sécurité et de la santé au travail et la prévention des accidents⁶⁶².

850. Pour faciliter l'identification des risques professionnels maritimes, la MLC aborde de nombreux facteurs qui peuvent influencer la sécurité et la santé au travail. Ces facteurs peuvent être humains ou résulter des modes d'exploitation du navire (risques inhérents aux navires et risques d'exposition).

851. Concernant les facteurs humains, il faut noter que l'élément humain est omniprésent dans la survenance des accidents maritimes. Les accidents maritimes tels que celui du *Herald of free* dans le port de Zeebrugge en 1987, du pétrolier Exxon Valdez en 1989, du ferry *Scandinavian Star* en 1990, du pétrolier *Braer* en 1993, en sont de parfaites illustrations⁶⁶³. Les facteurs humains interviennent au sein d'une organisation technique et au sein de l'organisation du travail ; l'erreur humaine est souvent le facteur déclenchant de l'accident, qui n'interviendrait pas sans l'enchaînement des causes, qui lui permettent d'entraîner des conséquences dommageables. La prévention a pour but que l'erreur humaine n'ait pas de conséquences, car elle est inévitable, comme les pannes techniques. « On ne réduit pas la fréquence de l'erreur humaine, on la déplace. Le manque de compétence n'est la source que d'un tiers des accidents, les deux autres tiers sont liés à l'organisation et aux relations entre acteurs du système. La

⁶⁶² OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006). Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019.

⁶⁶³ V. BOISSON (Ph.), *Politique et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, Paris, 1998.

sécurisation des systèmes par ajout des procédures augmente le nombre de déficiences »⁶⁶⁴.

852. Dans ce cadre, les facteurs de risques liés à la santé et la sécurité au travail sont innombrables. Ces facteurs humains sont constitués d'erreurs humaines dues généralement à une mauvaise condition physique de l'équipage. Parmi les situations à risque dues à la mauvaise condition physique se trouve la fatigue, qui est une cause fréquente d'accident⁶⁶⁵. Outre la fatigue, nous pouvons citer les conduites addictives comme la consommation de drogue et d'alcool⁶⁶⁶. À cela, il faut également ajouter les risques psychosociaux, notamment l'exposition professionnelle des gens de mer aux facteurs de stress physiques et psychologiques dus généralement au nombre d'heures de travail et l'éloignement de la sphère familiale⁶⁶⁷.

853. Cependant, l'erreur humaine quel que soit son rôle, ne peut jamais être considérée comme cause exclusive de l'accident maritime. Les accidents et maladies professionnelles peuvent provenir d'autres facteurs comme les effets de l'exposition à

⁶⁶⁴ CLOSTERMANN (J.P.), « La conduite du navire marchand – Facteurs humains dans une activité à risques », *InfoMer*, Rennes, 2010, p 19.

⁶⁶⁵ Diminution des capacités physiques et/ou mentales à la suite d'un effort physique, mental ou affectif qui peut affaiblir la quasi-totalité des capacités physiques, à savoir : résistance, rapidité, délai de réaction, coordination, prise de décisions ou équilibre. Les causes de fatigue les plus courantes pour les marins sont le manque de sommeil, la mauvaise qualité du repos, le stress et la surcharge de travail. Voir, OMI: Guidelines on Fatigue, annexe du document Guidance on Fatigue Mitigation and Management, MSC/Circ.1014. <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/VisionPrinciplesGoals/Documents/1014.pdf> (Consulté le 21/06/2023).

⁶⁶⁶ L'abus de drogues et d'alcool par les gens de mer, ou leur dépendance à ces substances, peut réduire leur efficacité au travail, entraîner des problèmes de discipline et de supervision, et être source de dangers pour les personnes à bord et pour le navire. L'alcool peut altérer le jugement et accroître le risque d'accident. A long terme, l'abus d'alcool peut provoquer des problèmes de santé et, dans des cas extrêmes, la mort. L'abus de drogues par les gens de mer est extrêmement dangereux. Un marin qui abuse de drogues risque de mettre en danger sa propre personne, les autres individus à bord et le navire. V. OIT, *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006*, Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles et Département des normes internationales du travail, Genève, BIT, 2015.

⁶⁶⁷ LUCAS (D.), JEGOC (C.), CRESTEN (O.), JENSEN (E.), LODDEA (B.), POUUNET (R.), DEWITTE (D.), SAUVAGE (T.), JEGADENC (D.), « Santé mentale chez les gens de mer : connaissances actuelles et impact de la pandémie COVID 19 », *Archives des Maladies Professionnelles et de l'Environnement*, Elsevier Masson SAS, 2021, pp. 619-623.

des substances chimiques, le bruit⁶⁶⁸, les vibrations⁶⁶⁹, l'éclairage artificiel, les rayonnements ultraviolets, les rayonnements non ionisants, les températures extrêmes. Il existe également des risques inhérents au travail à bord d'un navire, comme les caractéristiques structurelles du navire, les moyens d'accès et risques liés à l'amiante, le travail dans des espaces confinés, l'utilisation de l'équipement et des machines, les mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous, cargaisons dangereuses, la santé mentale au travail, les violences sur le lieu de travail, *etc.*⁶⁷⁰.

854. Tous ces risques précités ont été identifiés par le principe directeur B4.3 notamment dans ses paragraphes 2, 3 et 4. Ils sont explicités dans les directives de l'OIT pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006. À la pêche, la Recommandation R199 précise aussi qu'une liste des maladies communes du secteur de la pêche devrait être dressée par les autorités.

855. Cependant, si la MLC contenait déjà de nombreuses prescriptions visant à garantir aux gens de mer des conditions de santé et de sécurité effectives, elle ne traitait pas de manière spécifique un risque fréquent dans les navires, à savoir le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel. Mais, depuis l'adoption des amendements de 2016 de la MLC, entrés en vigueur le 8 janvier 2019, les politiques de sécurité et les programmes de prévention mis en œuvre à bord des navires devraient prendre en considération les « Orientations sur l'élimination du harcèlement et de l'intimidation à bord des navires » publiées par l'*International Chamber of Shipping*⁶⁷¹ et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). Cependant, ce risque demeure toujours présent à bord. Si aujourd'hui on peut se réjouir d'une présence des

⁶⁶⁸ Aux fins de ce principe directeur, le terme « bruit » vise tout son qui peut entraîner une perte d'audition ou être nocif pour la santé, ou dangereux à d'autres égards. Travailler dans des lieux trop bruyants peut entraîner des accidents, des lésions et des maladies, et avoir des effets néfastes sur la santé à court et long terme. V. OIT, *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006*, idem.

⁶⁶⁹ Les vibrations sont des mouvements oscillatoires transmis par le biais d'un matériel solide. Les vibrations peuvent toucher l'ensemble du corps du fait des mouvements du navire ou de la proximité des machines qui vibrent, ou les mains et les bras uniquement lors de l'utilisation d'outils émettant des vibrations. Elles peuvent être transmises au corps humain et avoir des incidences sur les structures anatomiques. Elles peuvent également être à l'origine d'effets nocifs pour la santé soit directement, soit par l'intermédiaire des conséquences de contractions musculaires réflexes sur les structures anatomiques. V. OIT, *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006*, idem.

⁶⁷⁰ V. OIT, *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006*, idem.

⁶⁷¹ L'association professionnelle mondiale des armateurs et des exploitants.

femmes à bord, il ne faudrait cependant pas ignorer les réalités qu'elles vivent. Le métier de marin demeure toujours un milieu fortement masculin où la femme peut souvent être victime de discriminations et de harcèlements, tant verbaux que physiques⁶⁷². Or, le harcèlement et l'intimidation, y compris les agressions sexuelles et le harcèlement sexuel, peuvent peser lourdement sur les gens de mer.

856. L'OIT a également adopté lors de la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006 - Partie II (5 au 13 mai 2022), la Résolution sur le harcèlement et l'intimidation, y compris les agressions sexuelles et les harcèlements sexuels, dans le secteur maritime. Selon cette Résolution : « Le Conseil d'administration prend note de la demande du Comité de la sécurité maritime visant à inclure la question du harcèlement et de l'intimidation, y compris les agressions sexuelles et le harcèlement sexuel, dans le secteur maritime, et de considérer qu'il s'agit d'un point que le Groupe de travail tripartite mixte doit examiner, à la première occasion, au titre du paragraphe 4 c) de son mandat et de sa liste de priorités, dans le but de garantir un lieu de travail sûr et inclusif aux gens de mer ».

857. Comme nous l'avons vu ci-dessus, les risques identifiés par la MLC doivent être intégrés dans les politiques et les programmes de sécurité et de santé au travail des États. Les États de l'Afrique de l'Ouest disposent de normes relatives à la sécurité et la santé au travail, y compris la prévention. Ces normes sont généralement adoptées dans un cadre du travail commun (terrestre)⁶⁷³ et moins dans un cadre spécifique au secteur maritime. Nous retrouvons toutefois quelques dispositions spécifiques au secteur maritime. Au Togo, les articles 276 et 310 du CMM traitent de la protection

⁶⁷² AGBAVON (D.K.), « Les droits des femmes au sein de la profession de marin en France », *Neptunus e revue*, Université de Nantes Vol. 27, 2021/2.

⁶⁷³ Pour la Côte d'Ivoire, le Décret n° 67-321 du 21 juillet 1967 portant codification des dispositions réglementaires prises pour l'application du Titre VI "Hygiène et Sécurité - Service médical" de la Loi n° 64-290 du 1er août 1964 portant Code du travail. Pour le Sénégal, le Code du travail et plusieurs textes réglementaires dont le Décret n° 2006-1256 du 15 novembre 2006 fixant les obligations des employeurs en matière de sécurité au travail. Pour le Togo, le Code travail et plusieurs textes réglementaires, comme entre autres le Décret n° 70-164 du 2 octobre 1970 fixant, en application des dispositions de l'article 134 du Code du travail, les mesures générales d'hygiène et de sécurité applicables aux travailleurs des établissements de toute nature et l'arrêté interministériel n° 005/2011/MTESS/MS du 7 octobre 2011 fixant les conditions dans lesquelles sont effectuées les différentes surveillances de la santé des travailleurs, du milieu de travail, la prévention, l'amélioration des conditions de travail et le suivi-évaluation des activités, pris conformément aux articles 175 et 194 du Code du travail. Pour le Bénin, le Code du travail et plusieurs textes réglementaires dont l'Arrêté n° 22/MFPTRA/DC/SGM/DT/SST du 19 avril 1999 portant mesures générales d'hygiène et de sécurité au travail et l'Arrêté n° 5253/IGTLS/AOF du 19 juillet 1954 sur les obligations des employeurs en matière d'hygiène et de sécurité.

de la santé, de la sécurité et la prévention des accidents. Pour le Sénégal, ce sont les articles 350, 387 et les articles 425 à 428 du CMM, mais aussi le décret n° 2016-933 du 5 juillet 2016 relatif à la santé des gens de mer qui traitent de la question. Pour la Côte d'Ivoire, nous pouvons citer les l'article 464, 482 et 483 du CM et les arrêtés du 04 aout 1997 portant Médecine du travail maritime et du 8 juillet 1996 portant règlementation des conditions d'hygiène applicable à bord des navires de pêche. Au Bénin, c'est l'article 69 de la Loi n° 98-015 du 12 mai 1998 portant statut général des gens de mer en République du Bénin qui régit la question.

858. Il faut retenir que si les États ouest africains disposent de normes maritimes sur la santé et la sécurité au travail, ils n'ont cependant pas, une réelle politique et un programme de sécurité et de santé au travail spécifique au domaine maritime. Ces politiques et programmes existent, toutefois, dans la législation commune du travail. Pour la mise en œuvre de ces dispositions générales, les États ouest africains élaborent des politiques nationales et des programmes nationaux de sécurité et santé au travail sur la base des prescriptions des conventions de l'OIT n° 155 sur la sécurité et la santé des travailleurs et n° 187 sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail. Par exemple, le Sénégal a adopté la Politique nationale de Sécurité et Santé au Travail (PNSST), adoptée en Conseil des Ministres le 29 mars 2017. Mais aussi, pour la mise en œuvre opérationnelle de la PNSST, des programmes nationaux de santé et sécurité au travail reposant sur un plan stratégique et un plan d'action ont été élaborés et validés de manière tripartite et sont régulièrement mis à jour.

859. En l'absence de normes suffisantes et claires relatives aux politiques, programmes, directives dont il est fait référence dans la règle 4.3, faut-il étendre ces politiques de santé et sécurité au travail, en vigueur dans d'autres secteurs d'activités, notamment aux gens de mer au sens de la MLC ? Une telle politique ou de tels programmes de portée générale doivent pouvoir couvrir le secteur maritime. Parfois, il n'est besoin que de la ou les compléter de manière que toutes les conditions inhérentes au travail à bord soient prises en considération. D'une manière générale, pour les gens de mer, il faudrait résolument prendre en compte la MLC, la C188 et les instruments internationaux auxquels elles font référence, notamment dans les principes directeurs afférents (MLC), afin de se conformer rapidement aux standards en vigueur.

860. Au regard de ce qui précède, il apparaît clairement que les États de l'Afrique de l'Ouest n'ont pas identifié tous les risques maritimes énumérés par la MLC et les directives de 2014. Par exemple, au Sénégal, le décret n° 2016-933 du 5 juillet 2016 relatif à la santé des gens de mer se limite à dresser une liste des « maladies, lésions, troubles et affections incompatibles avec la navigation », mais il n'énumère pas tous les risques. Les États ouest africains n'identifient que des risques généraux. Ceux-ci doivent alors être complétés ou adaptés afin de couvrir spécifiquement les situations pouvant se présenter à bord des navires. L'état actuel de la législation maritime ouest africaine ne permet pas une bonne évaluation des risques professionnels maritimes, telle que préconisée par la MLC.

B. Évaluation des risques

861. L'identification du risque professionnel maritime permet d'évaluer le risque, afin de déterminer ce qui peut être nuisible aux gens de mer ainsi qu'aux biens et à l'environnement, notamment au milieu de travail, pour mettre au point et appliquer des mesures de prévention et de protection adéquates. Il peut être question d'identifier les risques et leurs conséquences, et de les gérer en vue de les réduire. Pour adopter des mesures de prévention et de protection efficaces, planifier et organiser le travail et réduire l'exposition aux dangers, il est indispensable d'évaluer les risques professionnels. Il existe de nombreuses techniques d'évaluation des risques de pertinence équivalente et facilement adaptables au secteur maritime.

862. En effet, la Règle 4.3 de la MLC (protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents) ne se contente pas de reprendre le contenu de la Convention n°134 et recommandation n°142 de l'OIT sur la prévention des accidents (gens de mer) de 1970. Elle procède à une modernisation du dispositif de prévention en abordant, notamment, la notion d'évaluation des risques⁶⁷⁴. Les directives de l'OIT pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la MLC reprennent la méthode générique d'évaluation des risques du « guide en 5 étapes à l'intention des employeurs, des travailleurs et de leurs représentants sur la réalisation des évaluations des risques sur le lieu de travail », de l'OIT. Celui-ci illustre le processus de gestion des risques :

⁶⁷⁴ CHARBONNEAU (A.), « Travail maritime et prévention », *Semaine Sociale Lamy*, N° 1655, 8 décembre 2014.

- Etape 1. Identifier les dangers ;
- Etape 2. Identifier les personnes qui pourraient subir un dommage et de quelle façon ;
- Etape 3. Evaluer le risque – identifier et déterminer les mesures de contrôle des risques en matière de sécurité et de santé ;
- Etape 4. Noter par écrit le nom de la personne responsable de la mise en œuvre des mesures de contrôle des risques, les mesures dont il s’agit et l’échéancier ;
- Etape 5. Noter par écrit les conclusions, contrôler et passer en revue l’évaluation des risques et la mettre à jour si nécessaire.⁶⁷⁵

863. Selon toujours les mêmes directives, les risques identifiés par l’approche générique peuvent être évalués à l’aide d’une méthodologie des risques, par exemple une grille des risques, afin de déterminer le niveau de risque en tenant compte de la probabilité qu’un risque survienne et de la gravité des conséquences qu’il pourrait avoir. En somme, l’armateur évalue les risques auxquels sont exposés les gens de mer et les mesures pour y remédier. Dans la plupart des États, cette évaluation est consignée dans un document appelé document unique d’évaluation des risques professionnels ou document unique de prévention des risques professionnels, selon les pays. Ce document, qui est exigé aux entreprises terrestres, n’est pas étendu à bord des navires par les États ouest africains, alors que cela pourrait constituer un important outil pour l’évaluation des risques.

864. A la pêche, la R199 recommande que des évaluations des risques soient conduites avec la participation des gens de mer et que les Membres adoptent une législation assurant un système de gestion participative de la sécurité et de la santé au travail. Il est aussi stipulé qu’un mécanisme de facilitation devrait être mis en place, afin d’assurer l’application d’une telle législation et ce, dans le respect de l’édition la plus récente du « Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche, Partie A (FAO/OIT/OMI) ». La MLC aussi se focalise sur l’évaluation des risques a priori.

865. Les normes ouest africaines existantes font défaut en ce qui concerne la prévention par l’évaluation des risques professionnels maritimes. En Afrique de l’Ouest, aucune méthode d’évaluation des risques spécifique au secteur maritime n’a été adoptée. Les

⁶⁷⁵ OIT, *Directives de l’OIT pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime*, 2006, BIT, 2014.

normes qui obligeraient les armateurs ou patrons de pêche à évaluer les risques professionnels maritimes manquent.

866. Si en Afrique de l'Ouest, l'armateur a l'obligation de prévention dans le secteur de la marine marchande et celui de la pêche industrielle, le secteur de la pêche artisanale se contente la plupart du temps de l'intervention des États (fourniture de matériels de sécurité). Les aspects de santé et sécurité sont une préoccupation importante du sous-secteur artisanal, dont les institutions compétentes manquent de ressources pour promouvoir la présence des équipements de sécurité et les problématiques de sécurité au travers des formations⁶⁷⁶. Pour ce secteur particulier, les États devraient mettre en place ou renforcer des structures nationales chargées de sensibiliser les acteurs concernés aux questions de sécurité, santé, prévention et gestion des risques du métier de pêcheur artisanal. Ils peuvent aussi attribuer cette mission aux médecines des gens de mer. La mise en place et le bon fonctionnement d'une telle structure impliquerait l'accompagnement logistique et financier du gouvernement.

867. En Afrique de l'Ouest, les dispositions relatives à la protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents nécessitent l'adoption de mesures réglementaires complémentaires afin de donner pleinement effet à la règle 4.3 et à la norme A4.3 de la MLC, ainsi que celles de la C188 et de la R199, notamment les dispositions relatives à l'identification et à l'évaluation des risques professionnels maritimes. Une fois le risque connu, il serait plus simple d'organiser la prévention des ATM et MPM à bord et à terre.

Paragraphe 2 : L'organisation de la prévention des ATM et MPM à bord et à terre

868. Outre l'évaluation des risques, les instruments internationaux relatifs à la santé et sécurité au travail à bord (MLC, C188, R199) exigent rigoureusement une politique de prévention, visant à réduire les maladies professionnelles et les accidents de travail, largement fondée sur l'implication du gens de mer. Celui-ci doit donc être formé à la

⁶⁷⁶ ANDERSEN (P.), *Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans le secteur de la pêche au Sénégal*, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Madrid (España), Organisation Internationale du Travail, Genève, Octobre 2008.

sécurité, être sensibilisé aux risques pour ainsi veiller à sa santé et sécurité à bord ainsi qu'à celle des autres membres de l'équipage (A).

869. Aussi, un autre élément important de la prévention à ne pas négliger dans les prescriptions minimales de santé et sécurité est la politique de prévention basée sur une analyse des données statistiques maritimes (B). En effet, la Convention OIT n° 164 sur la protection de la santé et des soins médicaux des gens de mer incitait déjà les États à établir des statistiques sur les accidents de travail maritimes et maladies professionnelles des gens de mer, ce qui permet une politique de prévention mieux adaptée et un suivi des évolutions en la matière. La MLC et la C188 reprennent ces exigences.

A. Le rôle de l'équipage dans la prévention des ATM et MPM

870. En coopération avec l'armateur et le capitaine, le membre de l'équipage doit, pour mettre en œuvre les politiques et les autres mesures de sécurité et de santé au travail prescrites, participer activement à la promotion d'une culture de la sécurité et exposer son point de vue sur les conditions de travail sûres et salubres et l'évaluation des risques⁶⁷⁷. Ainsi, pour une meilleure participation à la gestion de sécurité, y compris la prévention, le gens de mer doit suivre une formation de sécurité (1) et s'il le souhaite, être chargé de la prévention des risques professionnels ou faire partie du comité de sécurité (2).

1. Formation et instruction des gens de mer

872. L'exigence d'un personnel formé à bord a longtemps figuré au premier rang des préoccupations internationales. La STCW exige que le personnel soit qualifié pour l'accomplissement des tâches pertinentes et nécessaires à l'exploitation efficace et sans danger du navire. La formation pour les gens de mer répondant aux dispositions en matière de formation de la Convention STCW inclut certaines questions relatives à la sécurité et à la santé au travail.

⁶⁷⁷ OIT, *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006*, Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles et Département des normes internationales du travail, Genève, BIT, 2015, p. 42.

873. La MLC précise aussi, à travers sa Norme A1.3 que, pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation ou être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions et qu'il doit avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires. La norme A4.3, paragraphe 1 a), requiert également que les politiques et programmes de sécurité et de santé au travail comprennent la formation et l'instruction des gens de mer⁶⁷⁸.
874. Pour la pêche, la C188 prescrit également aux États d'adopter des mesures exigeant la formation des pêcheurs à l'utilisation des engins de pêche dont ils se serviront, et à la connaissance des opérations de pêche qu'ils auront à effectuer (article 31 de la C188). Pour les navires supérieurs à 24 mètres, l'armateur doit veiller à ce que tous les pêcheurs à bord aient reçu une formation de base en matière de sécurité, approuvée par l'autorité compétente. Cette dernière peut cependant accorder une dérogation écrite lorsque les pêcheurs démontrent qu'ils possèdent des connaissances et une expérience équivalente (article 32 de la C188).
875. Que ce soit à la pêche ou à la marine marchande, les gens de mer devraient être formés à la sécurité relative aux conditions d'exécution du travail auquel ils sont affectés. Les législations nationales doivent donner une définition de la formation de base en matière de sécurité et déterminer les moyens qui permettent d'attester un niveau de connaissances et d'expériences équivalentes.
876. Cette formation en santé et sécurité peut être prévue par les dispositions réglementant les brevets maritimes. Elle peut aussi comporter la formation à la sécurité individuelle prévue par le paragraphe 2 de la règle 1.3 de la MLC et les prescriptions de la Convention et du Code STCW sur la familiarisation des gens de mer avec la sécurité à bord ainsi que la familiarisation prévue par le Code ISM. En effet, les gens de mer ont l'obligation de suivre un processus de familiarisation lors de l'embarquement, sous la conduite d'un officier ou d'un membre d'équipage supérieur, qui connaît déjà le navire et qui va encadrer le nouveau membre d'équipage. Selon les « directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail », l'autorité compétente devrait veiller à ce que les armateurs envisagent d'inclure les

⁶⁷⁸ OIT, *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006*, Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles et Département des normes internationales du travail, Genève, 2015.

thèmes relatifs à la santé et aux risques encourus lors d'expositions dangereuses en tant que partie intégrante des programmes de familiarisation avec la sécurité à bord.

877. A l'issue de cette familiarisation, le membre d'équipage atteste qu'il a pris connaissance des informations qui lui ont été transmises par la signature d'un document détaillant ses fonctions et les aspects d'ordre sécuritaire et sanitaire associés, dont il reçoit un exemplaire accompagné d'un catalogue des précautions à prendre et des procédures à suivre⁶⁷⁹. Cependant, lorsque la formation de base en santé et sécurité n'est pas intégrée dans le programme de familiarisation à la sécurité, l'armateur n'a pas l'obligation de donner aux gens de mer formés une attestation ou une preuve de la délivrance de la formation. Il faut noter également qu'une attention particulière devrait être accordée à la formation des jeunes gens de mer de moins de 18 ans⁶⁸⁰.

878. En Afrique de l'Ouest, si le matériel et les vêtements adéquats à la prévention des risques d'accidents, de blessures et de maladies sont clairement prévus par les législations nationales, il n'est pas fait référence à la formation obligatoire des marins contre les dangers et les risques en mer, ni de mécanisme de consultation et d'information à la disposition des gens de mer. Toutefois, la formation générale des gens de mer du commerce à la sécurité a été mise en application conformément aux normes de la STCW 95. Pour ces États, il faudra donc juste adopter des normes complémentaires intégrant la formation à la santé et sécurité à bord, surtout pour le volet prévention, à l'instar de ce qui existe déjà pour les premiers soins médicaux (formation minimale portant sur les mesures médicales d'urgence)⁶⁸¹.

879. C'est surtout la formation des pêcheurs ouest africains qui n'a pas bien évolué : les formations de base à la sécurité du type qualification de base de lutte contre l'incendie, les techniques individuelles de survie en mer, la sécurité des personnes et responsabilités sociales, les premiers secours, *etc.*, ne sont pas incluses dans la formation des gens de mer de la pêche. La ratification de la STCW-F 95 rendrait

⁶⁷⁹ OIT, *Manuel pour l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*, OIT, 1^e éd, 2010.

⁶⁸⁰ Principe directeur B4.3.10 de la MLC.

⁶⁸¹ Par exemple, cette formation est prévue par l'article 15 du décret n° 2016-933 du 5 juillet 2016 relatif à la santé des gens de mer pour, le Sénégal.

obligatoire cet aspect de la formation au métier⁶⁸², mais ces États ouest africains n'ont pas ratifié cette convention. La C188 exige également que l'armateur veille à ce que les pêcheurs soient suffisamment et convenablement familiarisés avec l'équipement et son utilisation, y compris avec les mesures de sécurité s'y rapportant, avant d'utiliser cet équipement ou de participer aux opérations concernées.

880. Le sous-secteur artisanal reste le plus problématique. Les pêcheurs artisanaux ne suivent généralement aucune formation. Pour réduire les accidents dans ce sous-secteur très accidentogène, faudra-il instaurer une formation de base obligatoire pour les pêcheurs artisanaux ? L'obligation de formation, si elle est rigoureusement appliquée, limitera-t-elle considérablement l'accès au métier de pêcheur artisanal ? À l'exemple de la C188, il faudra réserver les dispositions les plus rigoureuses aux navires de plus grande taille. Pour des besoins pratiques et de sécurité alimentaire, les États ouest africains peuvent ne pas imposer aux patrons de pêche artisanale les formations de base en santé et sécurité. Cependant, il faudra toutefois, développer de pertinents programmes de sensibilisation au danger avec davantage de ressources, et en mettant sur pied des formations périodiques (premier secours, sauvetage, incendie, etc.).

2. Les membres de l'équipage chargés de la prévention

881. Le Code ISM a maintenu les prérogatives du capitaine, au moins en apparence, puisqu'il lui appartient de mettre en œuvre la politique de la compagnie en matière de sécurité, de donner tous ordres et consignes appropriés⁶⁸³. La MLC abonde, à peu près, dans le même sens, en prévoyant l'établissement d'un comité de sécurité et la nomination ou l'élection d'un délégué à la sécurité sur les navires à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus. Le comité de sécurité devrait inclure le capitaine, et/ou une personne désignée par lui, pour assumer la responsabilité particulière de la mise en œuvre et du respect de la politique et du programme du navire en matière de sécurité

⁶⁸² ANDERSEN (P.), *Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans secteur de la pêche au Sénégal*, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Madrid (España) Organisation Internationale du Travail, Genève, Octobre 2008

⁶⁸³ P. CHAUMETTE, « Du capitaine responsable de la préservation du navire et de sa cargaison et de la sécurité des personnes se trouvant à bord » *ADMO*, T. XXVI, Université de Nantes, 2018, p. 411.

et de santé au travail, ainsi que les délégués à la sécurité (MLC normes A4.3, paragraphe 2 d).

882. Le mandat et l'objectif du comité de sécurité sont de s'assurer que le capitaine et les gens de mer, à tous les niveaux et dans tous les services à bord des navires, œuvrent ensemble à l'amélioration et à la promotion de la sécurité et de la santé et à la résolution des problèmes qui surviennent dans l'environnement de travail à bord du navire⁶⁸⁴.

883. Conformément à la MLC, les procédures nationales doivent donc prévoir la création d'un comité de la sécurité, la définition de sa composition et l'attribution des responsabilités relatives à la tenue de réunions sur la sécurité, au cours desquelles les procédures de prévention des accidents sont examinées à la lumière des expériences récoltées à bord. Le nombre de membres et la composition d'un comité de la sécurité à bord peut dépendre de la taille du navire et des effectifs à bord.

884. Les législations nationales devraient aussi encourager, voire exiger des armateurs de constituer un comité de la sécurité à terre, afin que soient examinés leurs politiques et registres propres en matière de sécurité et de santé, ainsi que tout autre événement ayant eu lieu à bord de leurs navires. L'ordre du jour de ces réunions pourrait s'inscrire dans la lignée des thèmes abordés lors des réunions du comité de la sécurité à bord, et traiter de tous les futurs règlements ou de ceux nouvellement introduits en matière de sécurité et de santé, se rapportant à la fois aux opérations à bord des navires et à terre, ainsi que les résultats de toute évaluation des risques qui aurait été menée⁶⁸⁵.

885. Les législations nationales devraient veiller à ce que les armateurs prennent les dispositions nécessaires pour la nomination ou l'élection de délégués à la sécurité. Un officier chargé de la sécurité peut également être nommé, notamment pour les petits navires. En effet, pour les navires dont l'équipage comprend moins de cinq membres, le capitaine reste le responsable de la sécurité et peut nommer un membre de l'équipage qui en assure la responsabilité. Les directives pour la mise en œuvre des

⁶⁸⁴ OIT, *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime*, 2006, Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles et Département des normes internationales du travail, Genève, BIT, 2015.

⁶⁸⁵ OIT, *Manuel pour l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*, 1^e éd, 2010.

dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la MLC définissent le rôle du comité de sécurité.

886. En Afrique de l'Ouest, à l'exception de celle du Togo, aucune autre législation nationale spécifique au secteur maritime ne prévoit, pour le moment, l'exigence de la mise en place d'un comité de sécurité ou l'élection d'un délégué à la sécurité. Le Togo qui le prévoit, n'est d'ailleurs pas en totale adéquation avec la MLC. En effet, l'article 358 du CMM du Togo prévoit que « sur chaque navire de plus de dix marins, des délégués d'équipage titulaires et des délégués suppléants sont obligatoirement élus dans les conditions fixées par les dispositions légales et réglementaires en vigueur », alors que, comme nous l'avons vu, la norme A4.3, paragraphe 2 d) prévoit la mise en place d'un comité de sécurité du navire sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus au lieu de dix.

887. La prévention implique donc d'éviter les risques, évaluer les risques qui ne peuvent pas être évités, combattre les risques à la source, adapter le travail par l'homme, en particulier en ce qui concerne la conception des postes de travail, l'information, la formation et l'organisation du travail⁶⁸⁶. Un autre aspect important de la prévention reste les enquêtes et les déclarations des accidents de travail et maladies professionnelles.

B. Déclaration des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles et enquêtes sur leurs causes

888. Plusieurs instruments internationaux veillent à ce que les accidents du travail, les lésions et les maladies professionnelles fassent l'objet d'une déclaration et d'une enquête. L'OMI a adopté plusieurs dispositions exigeant des déclarations et des enquêtes des accidents de travail maritime à l'instar du « Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer, 2008 », du « Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, 2011 » (résolution A.1054) et du Code ISM. Quant à l'OIT, tous ses instruments concernant la santé et sécurité au travail contiennent des dispositions sur la déclaration et enquêtes des accidents de travail et maladies

⁶⁸⁶ CHAUMETTE (P.), « Du capitaine responsable de la préservation du navire et de sa cargaison et de la sécurité des personnes se trouvant à bord », *ADMO*, T. XXVI, Université de Nantes, 2018, p. 428.

professionnelles. C'est le cas du Recueil de directives pratiques du BIT intitulé « Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996 », de la MLC et des directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la MLC.

889. La Norme A4.3, paragraphe 5 de la MLC, prévoit que l'autorité compétente doit veiller à ce que : « a) les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés, en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation Internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail et des maladies professionnelles ; b) des statistiques complètes de ces accidents et maladies soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les tendances générales et les risques identifiés; c) les accidents du travail fassent l'objet d'une enquête ».

890. Comme nous l'avons évoqué, les nouveaux amendements de 2022 de la MLC qui doivent entrer en vigueur prochainement prévoient aussi que tous les décès de gens de mer fassent l'objet d'une enquête appropriée, soient dûment enregistrés et soient déclarés chaque année au Directeur général du Bureau International du Travail en vue de leur publication dans un registre mondial. Cela permettra d'avoir plus facilement des données sur les accidents mortels⁶⁸⁷.

891. Les armateurs devraient donc signaler les accidents du travail, les maladies professionnelles et les incidents dangereux à l'autorité compétente. Tous les accidents dont sont victimes les gens de mer et qui entraînent des pertes de vies humaines ou de graves lésions corporelles devraient être portés immédiatement à la connaissance de l'autorité compétente.

892. Les directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la MLC, définissent les mesures à prendre par l'État du pavillon pour veiller à ce que les armateurs déclarent les accidents du travail et les lésions professionnelles de tous les gens de mer travaillant à bord de leurs navires et spécifient les informations devant être collectées et déclarées. Les armateurs devraient également procéder à des enquêtes sur tous les accidents et quasi-accidents, analyser leurs causes

⁶⁸⁷ OIT, *Amendements au code concernant les règles 1.4, 2.5, 3.1, 3.2, 4.1, et 4.3 et aux annexes A2-I et A4-I de la MLC, 2006*. [En ligne], https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_845317.pdf (Consulté le 17/06/2023).

profondes et, le cas échéant, en tirer un enseignement pour l'ensemble de la compagnie maritime. Les armateurs devraient aussi envisager un système pour établir des rapports sur les quasi-accidents⁶⁸⁸. En l'absence d'une enquête approfondie sur la question de savoir pourquoi un incident s'est produit, le risque est grand de ne jamais pouvoir identifier les facteurs déterminants, de façon à éviter que des incidents semblables ne se reproduisent.

893. La déclaration de l'armateur permettra à l'État du pavillon de faire à son tour des enquêtes pour que des statistiques détaillées soient établies, analysées et publiées, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les tendances générales et les risques identifiés⁶⁸⁹. En effet, en plus de celle de l'armateur, l'État du pavillon devrait également entreprendre une enquête sur les causes et les circonstances de tous les accidents du travail et de toutes les lésions et maladies professionnelles entraînant des pertes de vies humaines ou de graves lésions corporelles, ainsi que sur tous les autres cas spécifiés par la législation nationale⁶⁹⁰. Certains points pouvant faire l'objet d'une enquête par l'État du pavillon sont énumérés au paragraphe 2 du principe directeur B4.3.6 de la MLC et par les directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la MLC. La déclaration et l'enquête doivent tenir compte de la protection des données personnelles des gens de mer concernés.

894. Au Sénégal, l'article 428 du CMM exige de l'armateur la déclaration des accidents de travail maritimes : « tout accident ou maladie constaté en cours d'embarquement fait l'objet d'un rapport détaillé de blessure ou de maladie, établi par le Capitaine et contresigné par deux témoins. Le contenu de ce document ainsi que la procédure de déclaration et d'enquête sont fixés par décret ». Cependant, le décret auquel il renvoie n'apporte que quelques précisions. Le Décret renvoie à son tour à un arrêté tout en indiquant les précisions que doivent apporter l'arrêté : « Un arrêté fixe le contenu de ce document qui mentionne de la façon la plus précise possible : - la date et le lieu de la constatation de l'accident ou de la maladie ; - les mesures d'urgence prises par le bord ; - les circonstances exactes de l'accident ou les faits ayant pu occasionner la maladie constatée, la durée de l'incapacité prévue ainsi que la procédure de la

⁶⁸⁸ OIT, *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, BIT, 2^e édition, 1996,

⁶⁸⁹ Norme A4.3.5 b) de la MLC.

⁶⁹⁰ Principe directeur B4.3.6 de la MLC.

déclaration et d'enquête applicables »⁶⁹¹. Le Décret prévoit aussi, que sur la base du rapport détaillé de blessure ou de maladie établi par le capitaine et contresigné par deux témoins, « le médecin des gens de mer constate tout accident et/ou affection survenu au cours d'embarquement, entraînant pour le marin soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux, et pouvant par sa nature, être considéré comme ayant un lien avec l'exercice de la profession »⁶⁹².

895. La législation maritime ivoirienne a les mêmes exigences. Selon l'article 464 du code maritime, « l'armateur est tenu, à cet effet, de signaler à l'autorité maritime administrative tous les accidents de travail, de fournir toutes informations, notamment le nombre, la nature, les causes et les conséquences des accidents du travail et de préciser dans quelle partie du navire et en quel lieu l'accident s'est produit ». C'est l'équivalent de l'article 310 du Code de la marine marchande du Togo.

896. En somme, les législations ouest africaines prévoient des dispositions relatives à la déclaration des accidents de travail maritimes. Mais, c'est au niveau des rapports d'accidents de travail et de maladies professionnelles que des insuffisances sont constatées. En effet, les données relatives aux accidents du travail maritime ne sont pas disponibles. Par exemple, au Sénégal, c'est la Caisse de sécurité sociale qui dresse les rapports d'accident de travail dans un cadre général contenant des chiffres du secteur maritime, mais il n'existe pas, pour le moment, des rapports spécifiques d'accidents de travail et maladies professionnelles maritimes prenant en compte toutes les données nécessaires. Ce qui ne permet pas de veiller à ce que l'expérience acquise de par les accidents et maladies professionnelles maritimes, serve de base à l'amélioration continue des politiques et programmes de sécurité et de santé au travail.

897. La prévention des risques professionnels est un élément essentiel des politiques et programmes de santé et sécurité au travail. Les instruments juridiques internationaux ont accordé une importance capitale à la prévention. Cependant, quelles que soient les mesures de prévention prises, certains risques restent susceptibles de se réaliser. Ainsi, à côté des mesures de prévention il est aussi primordial de prendre des mesures de protection.

⁶⁹¹ Article 13 du décret n° 2016-933 du 5 juillet 2016 relatif à la santé des gens de mer, Sénégal.

⁶⁹² Article 13, idem.

Section 2 : Les mesures de protection contre les maladies professionnelles et les accidents de travail

898. Les navires sont des espaces de vie, mais aussi de travail. A cet égard, les marins ont droit, comme tout travailleur, à la protection de leur santé. La santé de l'équipage passe par de nombreux aspects : vie à bord, recrutement, cadre de vie, nourriture, repos, protections individuelles (équipements de protection individuel), procédures de travail, *etc.* Cette protection s'organise autour de la prévention du risque comme nous l'avons vu, mais aussi de la prise en charge des gens de mer malades ou accidentés (Paragraphe 1). Cette protection relève d'une manière générale de la responsabilité des armateurs. Les instruments juridiques internationaux insistent tout particulièrement sur l'obligation faite aux armateurs et aux États de mettre en place des garanties de prise en charge des marins malades ou accidentés (Paragraphe 2). Le capitaine joue également un rôle central en la matière.

Paragraphe 1 : Prise en charge des gens de mer malades ou accidentés au travail

899. La plupart des prescriptions internationales tendent à ce que l'État du pavillon assure que des mesures adéquates soient prises pour la protection de la santé des gens de mer naviguant à bord de navires battant son pavillon. En effet, l'OIT s'est penchée sur la question de la prise en charge des gens de mer malades ou accidentés, notamment celle des soins médicaux depuis 1987, à travers l'adoption de la Convention n°164 sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987. L'objectif de cette convention est de s'assurer que tout Membre veille à ce que soient adoptées des mesures assurant aux gens de mer à bord une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris des dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux⁶⁹³.

⁶⁹³ OIT, « Instruments concernant les soins médicaux, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) », Genève, 19-23 avril 2021.

900. La MLC regroupe les principaux éléments de la convention n°164, tout en actualisant et faisant progresser plusieurs principes fondamentaux. La règle 4.1 et le code sur les soins médicaux à bord des navires et à terre prévoient les mesures que les Membres doivent adopter, dont des dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux. Les articles 29 et 30 de la C188 prévoient également des prescriptions relatives aux soins médicaux. Pour un certain nombre de ces prescriptions en matière de soins médicaux, on retrouve la terminologie et les normes établies par la convention STCW de l'OMI.

901. Ces instruments obligent aux États de prévoir des dispositions (lois et des règlements) ou d'adopter des mesures pour assurer la fourniture de services de soins médicaux et de protection de la santé à bord des navires (A) et de garantir aux gens de mer l'accès à des soins médicaux à terre (B). Certaines dispositions s'adressent également à l'État du port ou à l'État riverain, à l'armateur, ou même au capitaine.

A. Soins médicaux à bord des navires

903. Conformément à la règle 4.1 de la MLC, l'État du pavillon doit garantir 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, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales. Il doit exiger des armateurs d'assurer, en principe gratuitement, aux gens de mer à bord de leurs navires, la protection de la santé et l'accès à des soins médicaux⁶⁹⁴. La C188 exige également des États d'adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que « les navires de pêche soient dotés de fournitures et d'un matériel médicaux adaptés au service du navire, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage ».

904. Pour permettre aux gens de mer d'avoir accès aux soins médicaux à bord, les conventions internationales exigent la présence de certaines installations médicales à bord. En effet, le paragraphe 12 de la norme A3.1 sur le logement et les loisirs exige que tout navire embarquant 15 marins ou plus et affecté à un voyage d'une durée de

⁶⁹⁴ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006). Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019.

plus de trois jours dispose d'une infirmerie distincte réservée à des fins exclusivement médicales. L'autorité compétente peut accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière. Lors de l'approbation de l'infirmerie, l'autorité compétente doit s'assurer qu'elle est facile d'accès par tous les temps et que ses occupants sont confortablement logés et peuvent recevoir rapidement les soins nécessaires. En plus de l'infirmerie, le paragraphe 4 a) de la norme A4.1 de la MLC, 2006, prévoit que tout navire doit disposer « d'une pharmacie de bord, de matériel médical et d'un guide médical, dont les spécifications sont prescrites par l'autorité compétente et qui sont inspectés régulièrement par elle. Les prescriptions nationales doivent tenir compte du type de navire, du nombre de personnes à bord, de la nature, de la destination et de la durée des voyages ainsi que des normes médicales recommandées sur les plans national et international ».

905. S'agissant du contenu de la pharmacie de bord et des nombreuses questions s'y rapportant ainsi que pour le guide médical que tout pays est libre d'élaborer, le principe directeur B4.1.1 se réfère, sous son paragraphe 4 aux recommandations internationales dans ce domaine, y compris à l'édition la plus récente du Guide médical international de bord⁶⁹⁵.

906. Les navires doivent aussi disposer, selon les instruments internationaux, d'un personnel médical professionnel ou un gens de mer formé pour prendre en charge certains soins médicaux. En effet, tout navire ayant à son bord 100 personnes ou plus et effectuant normalement des voyages internationaux de plus de trois jours doit disposer d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux⁶⁹⁶. La législation nationale détermine également, compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions du voyage et le nombre des gens de mer, quels autres navires doivent disposer d'un médecin à bord.

907. Pour les navires qui n'ont pas de médecin à bord du fait de l'effectif ou de la nature de leur voyage, l'alinéa C du paragraphe 4 de la norme A4.1 exige qu'ils aient « au moins un marin chargé des soins médicaux et de l'administration des médicaments dans le cadre de ses fonctions normales ou un marin apte à administrer les premiers

⁶⁹⁵ OIT, « Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006). Questions fréquentes » Cinquième édition, 2019

⁶⁹⁶ Normes A4.1.4 b) de la MLC et le paragraphe 36 de la Recommandation (n° 199) sur le travail dans la pêche, 2007.

secours ». Les gens de mer chargés d'assurer les soins médicaux à bord et ceux chargés d'administrer les premiers secours, qui ne sont pas médecins, doivent avoir suivi avec succès une formation aux soins médicaux, pour les premiers, et une formation aux premiers secours, pour les seconds. Ces formations doivent être conformes aux dispositions de la STCW. La législation nationale précise le niveau de formation exigé, compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions des voyages, ainsi que le nombre de gens de mer à bord.

908. Les États doivent donc adopter des instruments juridiques obligatoires pour mettre en œuvre ces prescriptions des normes internationales dans l'ordre juridique interne. Ils seront tenus de garantir l'application aux gens de mer de toutes dispositions nationales générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux qui concernent leur service, ainsi que de toutes les dispositions spéciales spécifiques au travail à bord d'un navire.

909. Les États ouest africains ont incorporé dans leur législation nationale un nombre non négligeable de dispositions relatives aux soins médicaux à bord des navires. Au Sénégal par exemple, le Code de la marine marchande et la Conventions collective précitée établissent clairement l'obligation de l'armateur d'avoir à bord une pharmacie et un livret d'instructions médicales. Les navires de plus de quinze personnes affectées à un voyage de plus de quinze jours doivent en outre, disposer d'une infirmerie à bord. Le Décret 2016-933 du 5 juillet 2016 relatif à la santé des gens de mer spécifie que le matériel, les instructions et les fournitures en question doivent être conformes aux normes internationales. Il met aussi l'accent sur la teneur des contrôles périodiques en matière de soins médicaux.

910. Cependant, l'ensemble de ces trois textes ne corrèle pas avec toutes les dispositions prévues par les instruments internationaux (MLC, C188, R199), notamment sur la confidentialité de l'information médicale et l'exigence de médecin à bord des navires de plus de 100 personnes. En effet, l'article 21 c) du décret dispose qu'« un arrêté du Ministre chargé de la marine marchande détermine, en fonction de la durée des voyages, des conditions dans lesquelles ils sont effectués, du type de navire et du nombre de marins ou de passagers à bord, les navires tenus d'avoir un médecin ou un infirmier dans l'équipage » ; or l'arrêté en question n'a jamais été adopté. Donc, la législation et la réglementation en vigueur ne font pas obligation à tout navire ayant à

son bord 100 personnes ou plus et effectuant normalement des voyages internationaux de plus de trois jours, de disposer d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux⁶⁹⁷.

911. En plus, l'article 431 du CMM sénégalais dispose que « le marin blessé pendant qu'il se trouve au service du navire, ou tombé malade pendant le cours de son embarquement, après que le navire ait quitté le port où le marin a été débarqué, a droit à tous les soins médicaux nécessaires à la charge de l'armateur ». La responsabilité de l'armateur est également prévue pour le « marin qui tombe malade entre la date de son embarquement et la date du départ du navire, ou postérieurement à la date de son embarquement et avant tout autre embarquement auprès du même armateur. Dans ce dernier cas, il doit être établi que la maladie a été contractée au service du navire ». Selon la CEACR, cette disposition ne clarifie pas « si les armateurs doivent prendre à leur charge le coût pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates, conformément à la norme A4.2.1, paragraphe 1 a) »⁶⁹⁸.

912. La situation est assez similaire pour les autres États ouest africains. Le Togo par exemple, n'a ni adopté toutes les normes, ni pris toutes les mesures nécessaires pour garantir l'accès aux soins des marins travaillant sur les navires battant son pavillon, notamment en ce qui concerne le matériel médical et le personnel médical. Pour la Côte d'Ivoire, le Titre V du Livre IV du Code maritime qui traite de la médecine des gens de mer ne comporte pas beaucoup de dispositions relatives aux soins médicaux. Pour mieux prendre en compte les instruments internationaux, en cas de ratification, des adaptations sont nécessaires pour notamment se conformer aux obligations posées par la MLC. En Côte d'Ivoire, il pourrait être intéressant, avant tout, de diviser le Titre V en deux chapitres : un qui sera intitulé « *de la médecine des gens de mer* » et un autre qui pourrait être intitulé « *des soins médicaux des gens de mer* ». Ce dernier tiendrait compte des exigences internationales sur la question.

⁶⁹⁷ Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Sénégal.

⁶⁹⁸ OIT, Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Sénégal.

913. La situation est encore pire à la pêche artisanale. Dans tous les États ouest africains soumis à notre étude, la pêche artisanale est oubliée des dispositions relatives aux soins médicaux, et les navires pontés n'observent pas toutes les recommandations⁶⁹⁹. Ces manquements sont aussi valables pour la pêche industrielle. Malgré les quelques dispositions qui existent sur la question, dans la pratique, les infirmeries ne sont pas systématiquement établies, il est rare qu'une pièce leur soit réservée ; le manque de directives quant au matériel précis que doit contenir la pharmacie de bord ne permet pas de définir les fournitures de base obligatoires ; le capitaine est souvent le seul membre de l'équipage à être formé aux premiers secours⁷⁰⁰. Ainsi, en plus de l'impératif d'adopter des normes législatives et/ou réglementaires pour se mettre en conformité, les États ouest africains doivent aussi miser sur l'augmentation des contrôles de l'application des normes en quantité et en qualité.

914. Certains soins ne pouvant être dispensés à bord, les instruments internationaux exigent que les gens mer aient accès à des soins à terre.

B. Accès aux soins médicaux à terre

915. Comme nous l'avons vu, la profession de marin, est l'une des plus exposées aux accidents. La situation d'éloignement s'oppose à la classique proximité terrestre des structures de soins⁷⁰¹. Tout malade ou blessé sur un navire se retrouve loin des professionnels de santé auxquels il aurait pu avoir recours à terre. En l'absence de médecin à bord (navire de moins de 100 personnes), il est d'une importance vitale que les gens de mer qui tombent malades au moment où ils sont au travail à bord d'un navire reçoivent des soins médicaux à terre. Cette importance de la prise en charge des gens de mer malades et/ou des blessés à bord des navires a justifié l'adoption de plusieurs normes internationales sur l'accès aux soins à terre.

916. En effet, l'obligation de porter secours aux marins en détresse, ce qui comprend l'assistance médicale, est inscrite dans plusieurs conventions internationales :

⁶⁹⁹ ANDERSEN (P.), « Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans le secteur de la pêche au Sénégal », Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Madrid (España) Organisation Internationale du Travail, Genève (Suisse) p. 160.

⁷⁰⁰ ANDERSEN, (P.) « Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans le secteur de la pêche au Sénégal », idem.

⁷⁰¹ Préfet maritime de la Manche du Nord, *Aide médicale en mer un savoir-faire à entretenir*, novembre 2020. [En ligne], <https://www.premar-manche.gouv.fr/page/aide-medicale-en-mer-un-savoir-faire-a-entretenir> (Consulté le 10/07/2023).

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ; la Convention sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR) ; la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (FAL) ; la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Montego Bay).

917. En vertu de la MLC et de la C188, les gens de mer ont le droit, lorsque cela est réalisable, de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale. Par ailleurs, tout État ayant ratifié la convention doit s'assurer que, les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur son territoire, ont accès à ses installations médicales à terre, s'ils requièrent des soins médicaux immédiats. Selon le principe directeur B.4.3, des mesures appropriées devraient être prises pour faciliter le traitement des gens de mer malades. En particulier, les gens de mer devraient être promptement admis dans les cliniques et les hôpitaux à terre, sans difficulté et sans distinction de nationalité ou de confession, et, dans la mesure possible, des dispositions devraient être prises pour assurer, lorsque cela est nécessaire, la continuité du traitement complétant l'action des services sanitaires qui leur sont ouverts.

918. Cependant, les débarquements des gens de mer pour recevoir des soins urgents restent un problème : non seulement dans la pratique, certains États ne facilitent pas le débarquement des gens mer malades ou accidentés, mais aussi les conventions internationales ne fournissent pas des orientations sur les cas dans lesquels il faudrait considérer qu'un marin a besoin d'un traitement médical immédiat. Ceci ne permet pas de traiter promptement tout marin devant être débarqué en raison de son état de santé et de protéger les autres membres de l'équipage contre une infection dans le cas où le marin concerné est atteint d'une maladie contagieuse.

919. Les problèmes de débarquement des gens de mer pour des soins médicaux ont été accentués par la Covid-19. En effet, pendant la pandémie, il y a eu de nombreux cas de gens de mer à qui l'on a refusé la permission d'aller à terre pour recevoir des soins médicaux, même s'ils souffraient de problèmes de santé urgents, mais non liés à la COVID-19⁷⁰². L'OMI a alors adopté des recommandations à l'intention des États du port et côtiers sur le débarquement rapide des gens de mer devant recevoir des soins

⁷⁰² OMI, *L'OMI approuve des directives pour garantir l'accès des gens de mer à des soins médicaux à terre*, juillet 2023. <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/pages/21-medical-care-seafarers.aspx> (Consulté le 10/07/2023).

médicaux à terre pendant la pandémie de COVID-19. C'est dans ce sens que les organisations de gens de mer et d'armateurs ont proposé des amendements de la MLC concernant les soins médicaux. Ces amendements ont été adoptés à la Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC. Ils consistent à ajouter à la norme A4.1 de nouveaux paragraphes 5 et 6. Le nouveau paragraphe 5 dispose : « Tout Membre s'assure que les gens de mer ayant besoin de soins médicaux immédiats soient rapidement débarqués des navires qui se trouvent sur son territoire et aient accès à des installations médicales à terre pour recevoir un traitement approprié »⁷⁰³.

920. D'autres amendements permettront, à travers le principe directeur B.4.1.3, de lister les cas dans lesquels on peut considérer que le gens de mer malade ou accidenté a besoin de soins médicaux immédiats. Ils consistent à insérer de nouveaux paragraphes 4 et 5, comme suit : « 4. Chaque Membre devrait veiller à ce que les gens de mer ne soient pas empêchés de débarquer pour des raisons de santé publique et à ce qu'ils puissent réapprovisionner les magasins du navire et reconstituer ses réserves en carburant, eau, vivres et provisions. 5. Les gens de mer devraient être considérés comme requérant des soins médicaux immédiats entre autres dans les cas suivants : a) lésion ou maladie grave ; b) lésion ou maladie qui pourrait entraîner une incapacité temporaire ou permanente ; c) maladie transmissible risquant de se propager à d'autres membres de l'équipage ; d) lésion due à une fracture, un saignement important, une dent cassée ou une inflammation dentaire ou une brûlure grave ; e) douleurs intenses ne pouvant pas être traitées à bord du navire, compte tenu du mode d'exploitation de ce dernier, de la disponibilité d'analgésiques appropriés et des effets sur la santé de la prise prolongée desdits analgésiques ; f) risque de suicide ; g) traitement à terre recommandé par un service consultatif de télé-médecine ».

921. En pratique, loin et isolé, le marin malade ou blessé ne peut parfois compter que sur les seules compétences et les seuls moyens du bord pour être soigné, les

⁷⁰³ OIT, *L'industrie maritime adopte des amendements à la Convention du travail maritime pour améliorer les conditions des marins*, Genève, 16 mai 2022, https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_845147/lang--fr/index.htm - Commission tripartite spéciale, Convention du Travail Maritime de 2006 de l'OIT – 5-13 mai 2022, Observatoire des Droits des Marins, 20 mai 2022, <https://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle=611> - PERCHER (A), CHARBONNEAU (A.) et P. CHAUMETTE, « La Convention du travail maritime de l'OIT et ses amendements : la protection effective des gens de mer par temps de crises », *Droit Social*, Dalloz, janvier 2023, pp. 29-37.

débarquements pour des soins à terre pouvant être longs. Les conventions internationales ont ainsi prévu des consultations via la télémédecine. En effet, selon l'alinéa d) du paragraphe 4 de la norme A4.1 de la MLC : « l'autorité compétente prend les mesures voulues pour que des consultations médicales par radio ou par satellite, y compris des conseils de spécialistes, soient possibles pour les navires en mer, à toute heure. Ces consultations médicales, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, sont assurées gratuitement à tous les navires, quel que soit leur pavillon ». Le paragraphe d) de l'article 29 de la C188 prévoit les mêmes exigences.

922. Aujourd'hui, avec les progrès des télécommunications, la télémédecine maritime est un moyen d'apporter à toute personne malade ou blessée sur un navire les soins médicaux appropriés à son état. Elle vise à apporter à toute personne malade ou blessée à bord d'un navire des soins de qualité équivalente à ceux qu'elle aurait pu recevoir à terre.

923. Les États ouest africains, s'ils font des avancées considérables en matière de médecine des gens de mer, ne sont pas en total conformité avec les conventions internationales sur les soins médicaux à terre. Des manquements sont constatés que ce soit du point de vue législatif ou du point de vue des structures et dispositif matériel devant permettre l'accès facile des gens de mer au soins médicaux à terre. Le Sénégal a introduit dans le décret de 2016 des dispositions exigeant la mise en place des consultations médicales par radio ou par satellite, tel n'est pas le cas pour certains États ouest africains soumis à notre étude.

924. Il faut rappeler que, parmi les leviers potentiels pour une meilleure protection des marins, se trouve l'accès aux soins de santé pour les marins à travers la promotion de la médecine de mer. Aussi, en plus de la nécessité d'adopter des normes afin de respecter les obligations qui leur incombent en vertu des instruments internationaux émanant des organisations internationales compétentes (l'OMS, OIT, OMI, et la FAO)⁷⁰⁴, il est aujourd'hui primordial pour les États ouest africains de mettre en place des infrastructures publiques appropriées, dotées de services sociaux adéquats.

⁷⁰⁴ COMHAFAT, *Quelle Protection des Marins Pêcheurs à travers la Promotion de la Médecine Maritime ?*, Rapport d'étude, 27-29 Juillet 2021, Tanger (Maroc). [En ligne] https://www.comhafat.org/fr/files/publications/doc_publication_0148.pdf (Consulté le 12/07/2023).

Autrement dit, ils doivent doter les ports de structures et des équipements nécessaires pour faciliter l'accès des gens de mer aux soins de santé préventifs et curatifs adéquats et surtout mieux promouvoir et mieux développer la formation en médecine des gens de mer, y compris en télémédecine.

925. La prise en charge des travailleurs en général et des gens de mer malades et accidentés en particulier peut s'avérer coûteuse ; ainsi des systèmes de prévoyance permettant aux gens de mer de faire face aux conséquences financières des risques professionnels ont été mis en place.

Paragraphe 2 : Les garanties de prise en charge des marins malades ou accidentés

926. Non seulement les conventions internationales disposent de plusieurs prescriptions en matière de protection de la santé et de soins médicaux à bord et à terre, mais encore elles prescrivent une protection des gens de mer contre les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec leur emploi. En effet, selon la MLC, l'État du pavillon doit veiller à ce que tous les gens de mer employés à bord des navires bénéficient d'une aide et d'une assistance matérielle de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant, tandis qu'ils travaillent dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou qu'ils sont au bénéfice d'un tel contrat⁷⁰⁵. L'armateur a ainsi l'obligation de prévoir une garantie financière suffisante en cas de décès ou d'invalidité de longue durée des marins résultant d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel (A). L'armateur peut satisfaire à cette obligation en souscrivant à une assurance privée ou en faisant recours au système de sécurité sociale (B).

A. Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur

927. Avant d'évoquer la garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur, il est nécessaire de rappeler au préalable en quoi consiste la responsabilité de l'armateur en matière de prise en charge des gens de mer malades ou blessés. En effet, l'OIT s'est

⁷⁰⁵ Paragraphe 1 de la Règle 4.2 de la MLC.

très tôt préoccupée de la prise en charge financière des gens de mer malades ou accidentés en adoptant dès 1936 la Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, qui met à la charge de l'armateur des obligations devant couvrir les risques de maladie ou d'accident survenus entre la date stipulée dans le contrat d'engagement pour le commencement du service et l'expiration de l'engagement, et de décès résultant d'une telle maladie ou d'un tel accident⁷⁰⁶.

928. La MLC reprend et complète le contenu de la convention n° 55. Les dispositions de la règle A4.2 complétées par celles de la règle 4.1 relatives aux soins médicaux à bord des navires et à terre et la protection à plus long terme prévue par la règle 4.5 relative à la sécurité sociale étendent la responsabilité des armateurs pour qu'ils prennent à leur charge les coûts pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates.

929. Cependant, la législation nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur en matière de prise en charge des soins médicaux, de la nourriture ou du logement (lorsque le marin est malade ou blessé hors de son domicile), ainsi que son obligation de verser tout ou partie du salaire, à une période qui ne pourra être inférieure à 16 semaines. Elle peut aussi autoriser certaines limitations de la responsabilité de l'armateur et même l'exclusion de cette responsabilité. C'est le cas : lorsque l'accident n'est pas survenu au service du navire ; lorsque l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé ou lorsqu'elle est dissimulée volontairement au moment de l'engagement⁷⁰⁷ ; dès lors que la responsabilité en est assumée par les autorités publiques⁷⁰⁸.

⁷⁰⁶ OIT, *Instruments concernant la responsabilité des armateurs, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)*, Genève, 19-23 avril 2021.

⁷⁰⁷ Paragraphe 5 de la norme A4.2.1 de la MLC

⁷⁰⁸ Paragraphe 6 de la norme A4.2.1 de la MLC. Aussi, selon le paragraphe 2 du principe directeur B4.2.1, la législation nationale peut prévoir que l'armateur cesse d'être tenu de prendre en charge les frais d'un marin malade ou blessé dès que celui-ci peut bénéficier de prestations médicales dans le cadre d'un régime d'assurance-maladie ou d'assurance-accident obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés.

930. Les conséquences financières en question incluent la perte de salaire et le coût des soins médicaux et autres frais. Toutefois, la détermination exacte de ces conséquences financières relève de la législation nationale. Dans tous les cas, la norme A4.2.1 de la MLC, 2006, prescrit, sous ses paragraphes 1 à 4 et à son paragraphe 7, qu'elles doivent englober au minimum : « les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité ; lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié ; la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoient la législation nationale ou les conventions collectives, à partir du rapatriement ou du débarquement du marin jusqu'à sa guérison ou, si cette dernière éventualité survient plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre concerné »⁷⁰⁹.

931. En outre, le paragraphe 1 c) de la norme A2.5.1 sur le rapatriement prévoit que les gens de mer ont le droit d'être rapatriés gratuitement lorsqu'ils ne sont plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de leur demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières, ce qui, conformément au principe directeur B2.5.1, inclut la maladie, ou l'accident, ou une autre raison d'ordre médical qui exige leur rapatriement quand les gens de mer sont reconnus médicalement en état de voyager⁷¹⁰.

932. Les États ouest africains ont, à la seule exception du Bénin, mis en application les exigences internationales liées à la prise en charge des gens de mer malades ou accidentés. C'est l'exemple des dispositions des articles 431 du et 432 du CMM sénégalais. L'article 432 dispose que « les soins cessent d'être dus par l'armateur au plus tard à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter du jour où le marin a été débarqué à terre, au Sénégal. Ils cessent également d'être dus à partir du jour où, après avoir été débarqué à terre, le marin a été pris en charge par le régime d'assurance maladie. Toutefois, si le marin a été débarqué hors du Sénégal, les soins sont dus, s'il

⁷⁰⁹ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019

⁷¹⁰ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019.

y a lieu, au-delà du délai de quatre mois prévus à l’alinéa précédent, et ce, jusqu’au rapatriement ». Ce délai de quatre mois correspond aux seize semaines prévues par la MLC. Il faut rappeler également que la C188 prévoit les mêmes exigences que la MLC, mais l’article 34 de ladite convention ne dispose aucune limite dans le temps concernant la prise en charge. Le Togo et la Côte d’Ivoire ont adopté les mêmes dispositions que le Sénégal. Il s’agit de l’article 327 et suivants du CMM pour le premier et l’article 481 du CM pour le second.

933. La MLC ne se limite pas simplement à déterminer la responsabilité des armateurs, elle prévoit aussi, comme nous l’avons évoqué, que les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d’incapacité de longue durée des gens de mer résultant d’un accident du travail, d’une maladie professionnelle ou d’un risque professionnel. L’étendue de cette couverture financière est indiquée dans les amendements à la convention, adoptés en juin 2014 et entrés en vigueur le 18 janvier 2017⁷¹¹. En effet, à la suite de l’adoption des amendements de 2014, de nouvelles dispositions et une nouvelle norme (norme A4.2.2 – *Traitement des créances contractuelles*) ont été ajoutées au titre de la règle 4.2, afin de préciser ce mécanisme.

934. La norme A4.2.2, paragraphe 2, ajoutée en vertu des amendements de 2014 au code de la MLC, dispose que « le dispositif de garantie financière peut prendre la forme d’un régime de sécurité sociale, d’une assurance, d’un fonds ou de tout autre dispositif équivalent », et que « cette forme est déterminée par le Membre après consultation des organisations d’armateurs et de gens de mer intéressées ». Si, à l’heure actuelle, la grande majorité des pays ont recours à des assurances privées, certains ont mis en place un régime de sécurité sociale⁷¹². La norme A4.2.1, paragraphe 8, énonce, de manière détaillée, les exigences minimales auxquelles doit satisfaire le dispositif de garantie financière destiné à garantir l’indemnisation prévue pour les créances contractuelles.

⁷¹¹ OIT, *Instruments concernant la responsabilité des armateurs, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu’amendée (MLC, 2006)*, Genève, 19-23 avril 2021.

⁷¹² OIT, « Instruments concernant la responsabilité des armateurs, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime », *idem*.

935. Selon la MLC, la souscription par l'armateur de la garantie financière est prouvée, par la détention à bord, d'un certificat ou tout autre document attestant de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie. Lorsque la couverture est assurée par plusieurs prestataires, les documents délivrés par chaque prestataire sont détenus à bord. Une copie du ou des certificats ou toute autre preuve documentaire est affichée à bord dans les locaux accessibles aux gens de mer. Le certificat, ou toute autre preuve documentaire, est établi dans une ou plusieurs langues comprenant au moins l'anglais⁷¹³.

936. Il faut préciser que les armateurs de navires de pêche ne sont pas concernés par la garantie décès et incapacité longue durée des gens de mer. Seuls les armateurs de navires autres que de pêche doivent souscrire une garantie financière décès et incapacité des gens de mer.

937. Au regard de ce qui précède, les États ouest africains doivent imposer aux armateurs la constitution d'une garantie financière pour l'exécution de leurs obligations en matière d'indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée frappant des gens de mer par suite d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un aléa. Cependant, force est de constater que les législations et les réglementations ouest africaines en vigueur ne prennent pas en compte les amendements de 2014 concernant la responsabilité des armateurs (normes A4.2.1 et A4.2.2) et que les conditions de mise en œuvre de cette garantie financière ne sont pas précisées dans le cadre des dispositions nationales des États de l'Afrique de l'Ouest. Ceci, malgré le fait que la MLC exige que le dispositif de garantie financière soit soumis à des inspections de la part de l'État du pavillon et de l'État du port pour garantir une indemnisation aux gens de mer et à leur famille en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de

⁷¹³ CHARBONNEAU (A.) & CHAUMETTE (P.), « Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006. Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles », *Droit social* 2014, n° 10, pp. 802-810 – X.M. CARRIL VASQUEZ, “La protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo y en caso de abandono de la tripulación, en el Convenio número 188 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre el trabajo en la pesca (2007)”, *Nueva revista española de derecho del trabajo*, n°. 203, 2017, págs. 67-89 – FOTINOPOULOU-BASURKO (O), “La Directiva 2018/131 y la garantía financiera frente al abandono y reclamaciones relacionada con la muerte o discapacidad prologada de la gente de mar: ¿Que impacto para España?”, *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, Madrid vol. 48, 2018, pp. 180-194.

mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel.

938. Ainsi, les navires de ces États se retrouvent en non-conformité avec la MLC et peuvent être inquiétés lors des contrôles de l'État du port, car la garantie financière est soumise au contrôle et à l'inspection. Le Togo indique dans son dernier rapport adressé à la Commission d'Expert de l'application des conventions et de recommandations (CEACR) que le dispositif relatif à la garantie financière n'a pas été adopté, mais que, en pratique, les armateurs souscrivent à une police d'assurance ou adhèrent aux P&I clubs et que la garantie financière est assurée à travers le régime de prévoyance et d'assurance sociale applicable au Togo et éventuellement les assurances privées (articles 323 à 326 et 347 du CMM). Toutefois, la CEACR indique en réponse au Togo que « ces dispositions du CMM ne précisent pas les prescriptions minimales concernant la garantie financière prévue par les normes A4.2.1 et A4.2.2 et que le gouvernement admet que le régime actuel ne donne pas effet à certaines de ces prescriptions minimales (obligation de détenir à bord un certificat ou toute autre preuve documentaire de la garantie financière délivrée par le prestataire de cette garantie ; préavis) »⁷¹⁴. De ce fait, le Togo comme tous les autres États ouest africains doivent prévoir des dispositions mettant en application les exigences internationales en ce qui concerne les garanties financières évoquées ci-dessus.

939. La pêche étant le secteur le plus important en Afrique de l'Ouest en termes de personnel navigant, les États ou les organisations de gens de mer devraient proposer des amendements afin que la C188 puisse prévoir de telles garanties financières.

940. Il faut toutefois rappeler que cette garantie peut être assurée par un système de sécurité sociale.

B. La sécurité sociale des gens de mer ouest africains et le droit international

941. Aujourd'hui, il est largement admis que la sécurité sociale est un aspect fondamental de l'instauration de la cohésion sociale, de la poursuite de l'intégration politique et du développement de la démocratie. Elle apparaît également comme un instrument déterminant pour la prévention de la pauvreté ou le recul de celle-ci à travers le progrès

⁷¹⁴ OIT, « Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) - Togo »

de la productivité⁷¹⁵. Pour une définition globale et internationale de la sécurité et de la protection sociale, nous nous référerons aux réponses des questions fréquentes sur la Convention du travail maritime, 2006, établie par le BIT, qui apporte une distinction assez claire des deux notions.

942. Selon le BIT : « la notion de sécurité sociale à laquelle on se réfère couramment à l'OIT couvre l'ensemble des mesures consistant en prestations, en nature ou en espèces, destinées à assurer une protection, notamment contre l'absence de revenu du travail ou l'insuffisance de ce revenu résultant de la maladie, de l'invalidité, de la maternité, d'un accident du travail, du chômage, de la vieillesse, ou du décès d'un membre de la famille. Elle vise à agir contre le défaut d'accès à des soins de santé ou le coût prohibitif de cet accès, contre l'insuffisance du soutien familial, en particulier pour les enfants ou les adultes dépendants, et contre la pauvreté et l'exclusion sociale ». Les régimes de sécurité sociale peuvent reposer sur le principe de cotisations (assurances sociales) ou, au contraire, avoir un caractère non contributif.

943. La protection sociale, quant à elle, « se réfère à l'ensemble des mesures publiques dont une société se dote pour prémunir ses membres contre les conséquences économiques et sociales de l'absence d'un revenu du travail ou d'une réduction substantielle de celui-ci par suite de divers événements (maladie, maternité, accidents du travail/maladie professionnelle, chômage, invalidité, vieillesse, décès du soutien de famille), pour assurer l'accès aux soins de santé et certaines prestations aux familles avec enfants . La notion de protection sociale trouve également son expression dans diverses normes de l'OIT. La définition de la protection sociale est à la fois plus étendue et plus inclusive que la sécurité sociale, puisqu'elle comprend des moyens non statutaires ou privés d'octroi de prestations sociales tout en incluant les dispositifs traditionnels de sécurité sociale tels que l'assistance sociale, l'assurance sociale et les prestations universelles de sécurité sociale. Il convient de noter qu'il existe des différences considérables d'une société à l'autre, y compris quant aux institutions et à la manière dont les sociétés définissent et conçoivent la protection sociale »⁷¹⁶.

⁷¹⁵ OIT, *Manuel : éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006 : sécurité sociale pour les gens de mer*, Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail. – Genève : BIT, 2012, p 4.

⁷¹⁶ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) Questions fréquentes Cinquième édition, 2019*, (www.ilo.org/mlc) p 97.

944. La sécurité sociale est inscrite en tant que droit de l'Homme dans la Déclaration universelle des Droits de l'Homme⁷¹⁷, ainsi que dans les autres grands instruments internationaux relatifs aux droits de l'Homme adoptés sous les auspices des Nations Unies. Ceci montre l'importance capitale de la sécurité sociale, notamment pour tout travailleur. Ainsi, l'OIT dont la sécurité sociale est l'un de ses sujets fondamentaux a très tôt adopté des normes relatives à la sécurité sociale. Toutefois, la convention n°102 qui établit les principes généraux de la protection sociale exclut spécifiquement de son champ d'application les gens de mer et les pêcheurs, à l'instar des normes les plus élevées en matière de sécurité sociale.

945. En raison des spécificités du secteur maritime, des dispositions relatives à la protection des gens de mer et des pêcheurs ont été établies dans plusieurs instruments. Nous pouvons en citer : la recommandation (n°10) sur l'assurance-chômage (marins), 1920⁷¹⁸ ; la Convention (n°56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936⁷¹⁹ ; la Convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946⁷²⁰ ; la Recommandation (n° 75) sur les accords en matière de sécurité sociale des gens de mer, 1946⁷²¹ ; la Recommandation (n° 76) sur la fourniture de soins médicaux aux

⁷¹⁷ ONU, *Déclaration universelle des Droits de l'Homme*, résolution 217A (III) de l'Assemblée générale des Nations Unies, 1948, art. 22 et 25

⁷¹⁸ Elle recommande que chaque État Membre « organise pour les marins un système effectif d'assurance contre le chômage résultant de naufrage ou de toute autre cause » pour garantir l'application de la partie III de la Recommandation (n° 1) sur le chômage, 1919.

⁷¹⁹ Elle dispose que « Toute personne employée à bord d'un navire, autre qu'un navire de guerre, immatriculé dans un territoire pour lequel la présente convention est en vigueur et qui pratique la navigation maritime ou la pêche maritime, sera assujettie à l'assurance-maladie obligatoire, que la personne soit employée comme capitaine ou comme membre de l'équipage, ou à un autre titre au service du navire. »

⁷²⁰ La convention précise que tant qu'ils résident et se trouvent effectivement dans le territoire d'un Membre, les gens de mer et les personnes qui sont à leur charge ont droit, en raison de l'emploi du marin à bord ou au service de navires immatriculés dans le territoire de ce Membre, aux prestations suivantes: i) des prestations médicales (pour les gens de mer et les personnes à leur charge); ii) des prestations en espèces pour les gens de mer en cas d'incapacité de travail (qu'elle résulte ou non d'un dommage physique du fait de l'emploi) ou de chômage ou de vieillesse; iii) des prestations en espèces en cas de décès d'un marin (aux personnes à sa charge).

⁷²¹ Elle recommande aux États Membres de « conclure des accords pour que tout marin appartenant à un pays signataire et employé à bord ou au service d'un navire d'un autre pays signataire soit assujetti, pour l'assurance sociale obligatoire et la réparation des accidents du travail, soit au régime de son pays, soit au régime correspondant de l'autre pays ». Elle émet aussi des recommandations quant au contenu de tels accords.

personnes à la charge des gens de mer, 1946⁷²² ; La convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987⁷²³.

946. Aujourd'hui, la MLC, 2006, est l'instrument à jour reflétant le consensus tripartite sur ce sujet. Elle prescrit que tous les gens de mer doivent bénéficier d'une protection sociale. Cela comprend un certain nombre de prescriptions complémentaires, notamment une démarche basée sur la prévention en ce qui concerne la sécurité et la santé au travail, les examens médicaux, la durée du travail, le repos et l'alimentation. La protection sociale est abordée principalement sous le titre 4, dans le contexte des soins médicaux (règle 4.1), de la responsabilité des armateurs (règle 4.2) et de la sécurité sociale (règle 4.5). La règle 4.5 et la norme correspondante A4.5 traduisent une démarche qui reconnaît la diversité considérable des systèmes nationaux de sécurité sociale, y compris sur le plan de l'extension de leur couverture⁷²⁴. En plus, l'article IV de la MLC présente la protection sociale comme un droit de tous les gens de mer, et les États qui ratifient la convention ont l'obligation de garantir ce droit.

947. Cependant, la protection sociale est sans doute l'un des aspects les plus critiques du travail décent, mais aussi l'un de ceux qui sont le plus complexes à mettre en œuvre. Déjà, en elle-même, la question de l'internationalisation de la protection sociale est complexe, en particulier dans un secteur aussi mondialisé que peut l'être le secteur maritime, où travailleurs et employeurs sont souvent basés dans des pays différents, caractérisés par des conceptions différentes de la sécurité sociale et des niveaux de développement économique et social non moins différents⁷²⁵. Donc, en raison même

⁷²² Elle recommande que les États Membres « s'efforcent de fournir aux personnes à la charge des gens de mer des soins médicaux appropriés et suffisants, en attendant la création d'un service de soins médicaux qui comprendrait dans son champ d'application les travailleurs en général et les personnes à leur charge ».

⁷²³ L'application de la convention est étendue à la pêche maritime commerciale, dans la mesure où l'autorité compétente le juge possible. La convention dispose que les gens de mer et, le cas échéant, les personnes à leur charge et leurs survivants, qui sont protégés par la législation d'un Membre, doivent bénéficier de prestations de sécurité sociale dans au moins trois des branches suivantes: soins médicaux, indemnités de maladie, prestations de chômage, prestations de vieillesse, prestations d'accidents du travail et de maladies professionnelles, prestations familiales, prestations de maternité, prestations d'invalidité et prestations de survivants. Elle révisé les conventions n°56 et 70. Elle a reçu trois ratifications, mais les trois États parties à la convention ont ensuite ratifié la MLC, 2006, ce qui a mené à la dénonciation « automatique » de la convention n°165. Elle n'est donc plus en vigueur.

⁷²⁴ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019 (www.ilo.org/mlc) p 98.

⁷²⁵ OIT, *Manuel : éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006 : sécurité sociale pour les gens de mer*, Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail. – Genève : BIT, 2012 p 5.

de l'internationalisation de la marine marchande, caractérisée par la liberté d'immatriculation du navire, donc une mise en concurrence des législations sociales, envisager la protection sociale des gens de mer est un travail herculéen⁷²⁶.

948. Ainsi, nous verrons la manière dont les États assurent la protection et la sécurité sociale des gens de mer, telle que prescrites par les instruments internationaux (1). Cependant, en Afrique de l'Ouest le problème le plus répandu en matière de protection et de sécurité sociale reste la couverture des travailleurs du secteur informel, y compris les nombreux gens de mer du secteur de la pêche artisanale (2).

1. La mise en œuvre en Afrique de l'Ouest des instruments internationaux relatifs à la sécurité sociale des gens de mer

948. Comme nous l'avons vu précédemment, la protection incombant à l'armateur contre les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec l'emploi des gens de mer travaillant à bord de leurs navires, peut être assurée par un système de sécurité sociale. En effet, la MLC comporte une série de dispositions qui a trait à une protection sociale plus immédiate, fondée sur la responsabilité de l'armateur et qui couvre les soins médicaux pendant la période d'emploi. Il s'agit de l'obligation pour l'État du pavillon qui ratifie la MLC, 2006, d'assurer l'accès aux soins médicaux à bord et de donner aux gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur son territoire l'accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats (règle 4.1) et la protection par l'armateur (en règle générale moyennant un système d'assurance) contre les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec l'emploi des gens de mer travaillant à bord de leurs navires, et ce sans considération de la nationalité ou du lieu de résidence de l'intéressé (règle 4.2).

949. Ces aspects intégrants de la protection sociale ont déjà fait l'objet de notre étude. De ce fait, nous aborderons ici, la protection complémentaire essentielle afférent à la couverture des risques à plus long terme en garantissant une couverture sociale aux gens de mer et leurs ayants droits après la fin de leur période d'emploi ou en cas d'interruption de celle-ci.

⁷²⁶ CHAUMETTE (P.), « Quelle sécurité sociale pour les marins résidant en France, embarqués sous pavillon étranger », *Le Droit Maritime Français*, N° 776, 2016, p 3.

950. En effet, selon la MLC la protection à court terme est censée être complétée au moment de la ratification par la protection à plus long terme prescrite par la règle 4.5, ou à être combinée avec celle-ci, dans au moins trois branches⁷²⁷. La protection à court terme relève de la relation de travail et l'autre, la complémentaire, a une dimension familiale, concernant les gens de mer et les personnes à leur charge⁷²⁸. Plus précisément, selon la norme A4.5 des mesures doivent être prises, compte tenu de la situation du pays, pour assurer que tous les marins qui résident ordinairement dans le pays (ainsi que les personnes à leur charge, dans la mesure prévue par la législation nationale) aient droit à une protection dans les branches de sécurité sociale pour lesquelles le pays avait fait une notification au Directeur général du Bureau international du travail au moment de la ratification de la convention de sécurité sociale pertinente. Les branches en question doivent être au minimum au nombre de trois et figurer parmi l'une des neuf suivantes : soins médicaux, indemnités de maladie, prestations de chômage, prestations de vieillesse, prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, prestations familiales, prestations de maternité, prestations d'invalidité et prestations de survivant.

951. Pour les États de l'Afrique de l'Ouest, le Bénin a choisi : les prestations de vieillesse ; les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle ; les prestations familiales ; les prestations de maternité ; les prestations d'invalidité et les prestations de survivant⁷²⁹. Le Sénégal a choisi : les soins médicaux ; les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle ; les prestations familiales ; les prestations de vieillesse ; les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle et les prestations d'invalidité⁷³⁰. Le Togo a précisé les

⁷²⁷ OIT, *Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) Questions fréquentes*, Cinquième édition, 2019 (www.ilo.org/mlc) p 99.

⁷²⁸ P. CHAUMETTE, « Quelle sécurité sociale pour les marins résidant en France, embarqués sous pavillon étranger », *Le Droit Maritime Français*, n° 776, 2016, p 3 et s. ; « Étendre la protection sociale des gens de mer », *Droit Maritime Français*, 2022, n° 847, n° sp. « Pierre BONASSIES, 70 ans de publications au DMF », pp. 515-520.

⁷²⁹ V. OIT, Profils par pays concernant la MLC - Bénin [En ligne] https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:80021:0::NO:80021:P80021_COUNTRY_ID:103028 (Consulté le 11/08/2023).

⁷³⁰ V. OIT, Profils par pays concernant la MLC – Sénégal [En ligne], <https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:80001:0> (Consulté le 11/08/2023).

branches de sécurité sociale suivantes : prestations de vieillesse ; prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle et prestations d'invalidité⁷³¹.

952. Il faut toutefois, préciser que l'objectif est que les gens de mer bénéficient d'une protection sociale pas moins favorable, donc équivalente à celle dont jouissent les travailleurs terrestres, en commençant par la couverture de seulement trois risques sociaux, puis une extension est souhaitée. Ces États ouest africains doivent alors effectuer une extension de cette protection.

953. Les États ouest africains disposent déjà d'un système de sécurité sociale applicable aux gens de mer avant même l'adoption de la MLC. C'est le régime général de sécurité sociale qui s'applique aux gens de mer. Les risques vieillesse, famille et accidents du travail et maladies professionnelles (dès lors que l'armateur n'est plus responsable) relèvent du régime général de sécurité sociale⁷³², nonobstant le fait que ce sont des textes spéciaux qui prévoient les dispositions relatives à la sécurité sociale (maladies et blessures ; prestations familiales ; retraite ; accidents du travail et maladies contractées à bord). Par exemple, pour le Sénégal, c'est le Code de la Marine Marchande qui contient des dispositions relatives à la sécurité sociale des gens de mer. Il faut y rajouter la convention collective fixant les conditions des officiers de la marine marchande sénégalaise, 1976, qui contient certaines clauses relatives à la maladie, à l'accident du travail et l'hospitalisation. En somme, dans tous les États soumis à notre étude, les marins sont affiliés au régime général de sécurité sociale que ce soit pour les prestations familiales, pour la prévoyance des maladies, ou pour la retraite.

954. Cependant, un très grand nombre de gens de mer ouest africains embarqués sur des navires étrangers sont exclus de cette protection du régime général. Les dispositions pertinentes relatives à la sécurité sociale ne prennent en compte que les gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon des États ouest africains. Tandis qu'au regard de la MLC, si la Règle 4.1 relative aux soins médicaux et la Règle 4.2 relative

⁷³¹ V. OIT, Profils par pays concernant la MLC – Togo. [En ligne], <https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:80001:0> (Consulté le 11/08/2023).

⁷³² CHARBONNEAU (A.), « Promouvoir et contrôler l'application de la Convention du travail maritime

2006 : Retour d'expérience sur des missions conduites en Afrique francophone de l'Ouest et du Centre, in P. CHAUMETTE (coord.), *Gens de mer : un marché international du travail en perspectives*, Editorial Gomylex, Bilbao, 2016, pp.175-202, sp. p. 198, hal-01470332.

à la responsabilité des armateurs en cas d'accident, de maladie ou de décès au service du navire sont d'application pavillonnaire, les autres risques énoncés à la règle 4.5 sont couverts selon le critère de la résidence du marin. En Afrique de l'Ouest, l'affiliation fondée sur la résidence n'est donc pas prévue et la couverture des marins par application du régime général n'a dans une certaine mesure qu'une portée textuelle⁷³³, avec une application très minime, car compte tenu de l'absence de flotte importante en Afrique de l'Ouest, la grande partie des gens de mer sont embarqués sur des navires battant pavillon étranger. Il faut aussi rappeler qu'avec la mondialisation de la profession de marin, les gens de mer de tous les pays peuvent travailler à bord d'un navire immatriculé dans un pays qui n'est pas celui de leur résidence habituelle ou de leur nationalité et qui est la propriété ou l'outil d'un armateur qui peut être ressortissant d'un autre pays encore⁷³⁴.

955. Si nous prenons l'exemple du Sénégal, en vertu de l'article 34 de la Convention collective fixant les conditions des officiers de la marine marchande sénégalaise, 1976, : « les marins embarqués sur les navires sénégalais ont droit aux prestations familiales du Régime Générale Sénégalais ». Cet article est complété par l'article 421 du Code de la Marine Marchande : « ceux embarqués sur des navires étrangers, bénéficient également des mêmes prestations à condition qu'il soit prévues dans leur contrat, qu'ils sont affiliés à une institution de sécurité sociale du Sénégal et que le représentant de l'armateur domicilié au Sénégal verse effectivement les cotisations audit organisme ». Les dispositions sont identiques pour la retraite et les autres risques (articles 422 et suivants du CMM). Au regard de ces dispositions, si le contrat ne prévoit pas une prestation ou si le représentant de l'armateur n'est pas domicilié au Sénégal, le gens de mer qui travaille à bord d'un navire étranger, même s'il est domicilié au Sénégal, risque de perdre les droits aux prestations de sécurité sociale dont il bénéficie dans son pays d'origine. Il risque également de se heurter à des

⁷³³ CHARBONNEAU (A.), « Promouvoir et contrôler l'application de la Convention du travail maritime

2006 : Retour d'expérience sur des missions conduites en Afrique francophone de l'Ouest et du Centre », idem.

⁷³⁴ OIT, *Manuel : éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006 : sécurité sociale pour les gens de mer*, Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail. – Genève : BIT, 2012

conditions restrictives dans le pays d'accueil en ce qui concerne sa couverture sociale par les institutions nationales compétentes.

956. Ces exemples de non-conformité sont aussi valables pour les autres États ouest africains. Au Togo le problème est inversé. En effet, l'affiliation des gens de mer à la Caisse nationale de sécurité sociale, bien que prévue par la législation nationale togolaise, n'est en pratique pas assurée, et aucune mesure n'a été adoptée pour fournir des prestations sociales à des gens de mer qui ne résident pas sur le territoire national, qui travaillent sur des navires battant son pavillon et qui n'ont pas une couverture sociale suffisante. Les procédures équitables et efficaces pour le règlement des différends en matière de sécurité sociale des gens de mer n'ont pas encore été définies⁷³⁵.

957. Pour le Bénin, en ce qui concerne la couverture des risques vieillesse, prestations familiales, prestations de maternité, les articles 268 du Code maritime et 73 du Statut général des gens de mer prévoient une affiliation au régime de droit commun. Cependant, il est possible d'y déroger avec l'accord des parties, selon des modalités qui ne sont pas précisées. En plus, il n'existe dans la législation nationale béninoise aucune disposition expresse du Code de la sécurité sociale prévoyant l'affiliation des marins qui résident habituellement sur le territoire béninois⁷³⁶.

958. Cette situation a conduit la Commission d'Expert sur l'Application des Conventions et des recommandations (CEACR) à faire des demandes directes à ces États ouest africains afin que ceux-ci indiquent l'ensemble des mesures adoptées ou en préparation donnant pleinement effet à la règle 4.5 et à la norme A4.5 et fournissent des informations détaillées sur la manière dont la couverture de sécurité sociale prévue par le CMM et le code de la sécurité sociale est concrètement octroyée aux gens de mer qui résident habituellement dans leurs territoires⁷³⁷.

⁷³⁵ BIT, « Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110ème session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Togo »

⁷³⁶ V. Demande directe (CEACR) - adoptée 2018, publiée 108ème session CIT (2019) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Bénin.

⁷³⁷ OIT, « Rapport de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations », X Application des normes internationales du travail, 2023 Rapport III (partie A), Conférence internationale du Travail 111e session, 2023.

959. Au regard des textes nationaux, les États ouest africains sont déjà dotés d'un système de sécurité sociale nationale auquel sont rattachés les travailleurs, y compris les gens de mer et, s'il y a lieu, les personnes à leur charge. De ce fait, ils n'auront normalement que très peu d'ajustements textuels à faire pour mettre en œuvre les dispositions de la MLC et de la C188. Le grand défi est de couvrir tous les gens de mer, plus particulièrement ceux qui travaillent à bord de navires battant pavillon étranger ou les étrangers travaillant à bord d'un navire battant pavillon de ces États. Ce problème peut être résolu, comme le prévoit la MLC, par la mise en œuvre, par exemple, d'accords bilatéraux ou multilatéraux. En effet, la MLC prévoit que, dans la mesure compatible avec leur législation et leur pratique nationale, les Membres coopèrent, par voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements, pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, qu'ils soient assurés par des systèmes contributifs ou non contributifs, acquis ou en cours d'acquisition par les gens de mer, indépendamment de leur lieu de résidence.

960. Dans tous les cas, les pays ouest africains qui n'en sont qu'à un stade précoce d'instauration d'une couverture de sécurité sociale pour tous les gens de mer peuvent se prévaloir, lorsqu'il y a lieu, de la flexibilité prévue par le paragraphe 4 de la norme A4.5 de la MLC. Cette disposition prévoit en effet la possibilité d'établir d'autres règles, par des accords bilatéraux ou multilatéraux ou par des dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique. Un élément supplémentaire de flexibilité est également prévu dans les modalités selon lesquelles le pays assure cette protection : le paragraphe 7 de la norme A4.5 énonce que cette protection peut être prévue par la législation, des régimes privés, des conventions collectives ou une combinaison de ces moyens⁷³⁸.

961. Donc ces États disposent de tous les outils normatifs pour mettre en place et étendre les branches de la sécurité sociale pour tous les gens de mer. Le manuel intitulé : « *Éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006 : sécurité sociale pour les gens de mer* » mis en place par le Bureau International

⁷³⁸ OIT, *Manuel : éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006 : sécurité sociale pour les gens de mer*, Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail. – Genève : BIT, 2012

du Travail est un excellent guide pour les États désireux de mettre en place une sécurité sociale conforme à la MLC.

962. En plus, le système mis en place par la Côte d'Ivoire, alors même qu'elle n'a pas ratifié la MLC et surtout la C188, n'est pas inintéressant. En effet, la Côte d'Ivoire a prévu une assurance complémentaire envisagée pour les marins pêcheurs sur les navires espagnols, en vue de garantir leur sécurité sociale en Côte d'Ivoire⁷³⁹. Ceci pourra servir d'exemple aux autres États.

963. Les dispositions nationales sur la sécurité sociale que nous avons étudiées s'appliquent aux pêcheurs, notamment du secteur industriel au même titre que les gens de mer de la marine marchande. La Convention C188, dans ses articles 34 à 39 exige que les pays développent progressivement la couverture par la sécurité sociale de l'intégralité des pêcheurs et des personnes à leur charge, sans considération de nationalité, et au maintien de ces droits, indépendamment du lieu de résidence des personnes. Donc, en Afrique de l'Ouest au niveau de la protection et de la sécurité sociale des marins, le régime de protection de la Marine marchande pourra couvrir la plupart des prescriptions de la MLC et de la C188. Le grand fossé à combler à ce niveau concerne la protection des pêcheurs artisans.

2. Le problème de la couverture des pêcheurs artisanaux en Afrique de l'Ouest

965. Il faut rappeler que les régimes de sécurité sociale des États soumis à notre étude ont été mis en place dans les années 1960. Ils s'inspiraient du modèle de prestation de services défini par l'OIT, qui repose essentiellement sur la redistribution des cotisations versées par les bénéficiaires à un fonds social, autrement dit l'assurance sociale. L'assurance sociale est financée par un fonds social public grâce à un système de solidarité, dans lequel les cotisants prennent en charge le coût des paiements, avec des subventions publiques variables. Il est néanmoins difficile d'en faire bénéficier le secteur informel dont les revenus sont modestes et irréguliers et qui ne sont pas en mesure de verser les cotisations régulières nécessaires au bon fonctionnement du système. Ainsi, la plupart des régimes d'assurance sociale ne sont accessibles qu'aux travailleurs du secteur structuré, et l'assistance sociale est extrêmement limitée et ne

⁷³⁹ COMHAFAT, Rapport du séminaire : *Pour un accès à des emplois décentés et sécurisés dans la pêche en Afrique occidentale*, Tanger/Maroc, 3-4 octobre 2019.

cible pas spécifiquement le secteur informel. C'est pourquoi actuellement, les pêcheurs artisans ne sont pas couverts par le régime général de sécurité sociale en Afrique de l'Ouest⁷⁴⁰.

966. Pourtant, comme nous l'avons évoqué, la C188 s'applique à la pêche artisanale, car en principe elle s'applique à toutes les catégories de pêcheurs et de travailleurs de navires de pêche commerciale. Or, la pêche artisanale en Afrique de l'Ouest n'est plus une activité de subsistance depuis plusieurs décennies, mais bien une activité commerciale⁷⁴¹. Pour le Sénégal qui a ratifié la Convention 188, le secteur artisanal devrait être couvert par les dispositions du texte, à moins que cette catégorie de pêcheurs soit momentanément exempte des obligations de l'État par déclaration à l'OIT, ce qui n'est pas le cas pour du Sénégal. Les autres États devraient ratifier la C188 pour garantir une meilleure protection aux pêcheurs, y compris une sécurité sociale pour tous les pêcheurs, qu'ils soient dans le secteur industriel ou artisanal.

967. Le problème de l'extension de la sécurité sociale est certes général⁷⁴². Mais, cela ne doit pas empêcher le Sénégal de s'engager à prendre des mesures, en fonction de la situation nationale, pour assurer progressivement une protection complète de sécurité sociale à tous les pêcheurs résidant habituellement sur son territoire, comme le voudrait l'article 35 de la C188. En effet, un État ayant ratifié la convention doit poursuivre des efforts constants en vue d'étendre la sécurité sociale à tous les pêcheurs résidant sur son territoire, et d'améliorer la qualité et la quantité des prestations à accorder, qui doivent résulter de dispositions financières particulières, en fonction du niveau de développement de chaque pays.

968. Le principe de mise en œuvre progressive énoncé dans cet article est conforme à l'objectif de l'OIT et à son mandat visant l'extension de la sécurité sociale à tous. Celui-ci a été réaffirmé lors de la Conférence internationale du travail en 2001, et a

⁷⁴⁰ En France, au sein de l'ENIM, les cotisations forfaitaires, fixées par l'administration, comportent 20 catégories de navigation. Ce système avait pour but de tenir compte des revenus aléatoires, liées au mode de rémunération à la part de pêche. Un système équivalent de revenus cadastraux concernait la Mutualité sociale agricole pour les exploitants agricoles ; il a été supprimé en 1990.

⁷⁴¹ ANDERSEN (P.), « Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans secteur de la pêche au Sénégal », Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Madrid (España)

Organisation Internationale du Travail, Genève (Suisse) Octobre 2008.

⁷⁴² THIAM (B.), « L'extension de la protection sociale aux salariés de l'économie informelle », *Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale*, 2017, pp 64-77.

donné naissance à la Campagne mondiale sur l'extension de la sécurité sociale pour tous. Comme pilier de la campagne, l'OIT promeut de nouvelles formules, telles que le socle de protection sociale, afin d'étendre la couverture de la sécurité sociale à tous. En outre, l'organisation souhaite s'appuyer sur sa longue expérience dans la promotion du dialogue social et le tripartisme afin de s'attaquer aux défis particuliers que posent l'extension de la sécurité sociale dans des pays où la couverture est faible et où la participation à l'économie informelle est élevée⁷⁴³.

969. Les nombreuses initiatives des organisations internationales (OIT et FAO) en la matière ont accentué les efforts des États dans l'extension générale de la sécurité sociale. L'idée des mutuelles pour la sécurité sociale dans le secteur informel émerge très souvent des discussions tripartites⁷⁴⁴. Le Togo par exemple, a, en 2011, modifié le Code de la sécurité sociale afin d'étendre l'assurance sociale aux travailleurs informels. Cette initiative a bénéficié d'un large soutien et a entraîné la mobilisation des organisations de travailleurs informels, en collaboration avec les syndicats et les organisations de la société civile. Cependant, l'intégration des travailleurs informels au système de sécurité sociale par la loi et l'émergence de mutuelles destinées aux travailleurs informels ont lieu simultanément alors que les interactions et les échanges entre les différents ministères concernés et les partenaires sociaux ont été très limités. Ainsi, les organisations de travailleurs informels et les syndicats émettent des critiques à l'endroit des mutuelles mises en place. Selon eux, les mutuelles pourraient avoir des difficultés à élargir leur couverture horizontale et à améliorer leur viabilité financière, si elles ne renforcent pas leur collaboration avec les organisations de travailleurs informels, les syndicats et les organisations de la société civile qui appellent de leurs vœux la mise en place d'un niveau minimal de protection sociale à l'échelle nationale et l'extension de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS) aux travailleurs informels⁷⁴⁵.

970. En somme, les difficultés demeurent malgré les efforts, que ce soit de façon générale ou dans le secteur spécifique de la pêche artisanale. Il faut retenir que les grandes

⁷⁴³ OIT, « Manuel pour l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche », 1er éd 2010.

⁷⁴⁴ V. ILO/Couty FALL (C.) « Étendre l'assurance santé au Sénégal : possibilités à travers les régimes statutaires et les organisations mutualistes ». Document n° 9. Genève, *Bureau international du Travail*, 2003.

⁷⁴⁵ PNUD, *Protection sociale et secteur informel dans les pays africains : évaluation prospective des régimes contributifs*, 2021.

difficultés liées à la protection sociale des pêcheurs artisanaux ont trait aux modalités définies dans les modèles de sécurité sociale dominants, qui ne sont pas compatibles avec les revenus modestes, variables et irréguliers des travailleurs du secteur et le fait que leurs activités relèvent de l'économie informelle. Le caractère informel des activités de la pêche artisanale est à l'origine de l'exclusion des pêcheurs artisanaux des programmes de sécurité sociale, et seule la régularisation du secteur ou un système compatible avec leur situation leur permettront d'y avoir accès. Des organisations professionnelles pourraient développer des assurances mutuelles, avec une démarche volontaire. La difficulté est dans la généralisation et le passage au caractère obligatoire.

971. La sécurité et la protection sociale représentent un moyen efficace pour garantir la protection des gens de mer et de leurs familles. Les conventions internationales ont adopté des dispositions nécessaires pour une meilleure harmonisation des différentes législations nationales. Cependant des difficultés demeurent, ceci à cause, dans certains cas, de la complexité même des mécanismes de sécurité sociale. Il appartiendra aux États, y compris les États ouest africains de prendre les dispositions nécessaires pour étendre les protections à tous les gens de mer.

972. Les États ouest africains sont dans l'obligation d'adopter toutes les normes nécessaires pour protéger la santé physique et mentale des gens de mer par la prévention, la dotation médicale et la protection sociale, y compris la sécurité sociale pour tous les gens de mer.

973. Pour ces États ouest africains, il ne faut pas se limiter à l'idée que les textes internationaux semblent concerner les États de pavillon, dotés de plusieurs navires de commerce effectuant une navigation internationale. Si cette affirmation peut, dans une moindre mesure, être vraie pour les navires auxquels la MLC s'applique, par exemple en ce qui concerne l'habitabilité des navires, tel n'est pas le cas pour les dispositions de la C188 sachant que, les États ouest africains disposent de plusieurs navires de pêche qui entrent dans le champ d'application des dispositions relatifs à l'habitabilité des navires de pêche prévues par la C188. Aussi, une extension des dispositions pertinentes de la MLC à d'autres navires reste envisageable. En plus, le Togo avec son second registre dispose de plusieurs navires auxquels les dispositions de la MLC relatives au logement et à l'alimentation s'appliquent. Donc, les États ouest africains

ont tout intérêt à adopter des normes pour une mise en œuvre effective de ces dispositions internationales. Ceci doit passer par l'adoption de textes législatifs, mais surtout réglementaires.

Conclusion Partie 2

974. L'article 25 la Déclaration universelle des droits de l'Homme, adoptée par l'Assemblée générale des Nations unies en 1948 dispose que « Toute personne a droit à un niveau de vie suffisant pour assurer sa santé, son bien-être et ceux de sa famille, notamment pour l'alimentation, l'habillement, le logement, les soins médicaux ainsi que pour les services sociaux nécessaires ; elle a droit à la sécurité en cas de chômage, de maladie, d'invalidité, de veuvage, de vieillesse ou dans les autres cas de perte de ses moyens de subsistance par suite de circonstances indépendantes de sa volonté. » Cette disposition lorsqu'elle est « transposée » dans le secteur maritime donne tout son sens à la protection assurée aux gens de mer pour des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires. Le navire étant pour la plupart leur lieu de travail et de vie, leur assurer un contrat équitable, une rémunération convenable, des durées de repos et des congés suffisants, des logements convenables, des installations de loisir, une alimentation saine et de l'eau potable ainsi qu'une protection de leur santé, y compris une protection sociale, est plus qu'une nécessité du travail, c'est, à la limite, fondamental. La santé des gens de mer et leur sécurité doivent être à la charge de l'armement, car le risque est grand, surtout lorsque les armements sont aux mains de certains armateurs qui ont tendance à privilégier le rendement au détriment des hommes. Une telle attitude est préjudiciable à l'équipage, elle l'est tout autant à la société et à l'environnement.

975. Les conventions internationales ont pris en compte cette importance capitale pour la vie et le travail des gens de mer. Les États ouest africains doivent s'efforcer à appliquer avec adaptation, au moins les normes minimales de ces conventions internationales pour que leurs gens de mer et ceux de toutes les nationalités aient des conditions de travail et de vie sûres et décentes. Mais aussi pour lutter contre le *dumping* social et assurer aux armateurs une concurrence saine et loyale.

CONCLUSION GÉNÉRALE

976. La profession de marin étant une profession réglementée dans son accès et son exercice, l'administration maritime est l'autrice principale de cette réglementation. Il n'existe pas d'ordre professionnel des gens de mer, comme pour les médecins, architectes, avocats, *etc.* Donc, pour mieux exercer son rôle de contrôle a priori (contrôle de la formation, de la santé, de l'identité des marins, *etc.*) et répondre efficacement aux exigences du droit international (source essentielle du droit du travail maritime), les administrations maritimes des États de l'Afrique de l'Ouest doivent être de qualité, en ce qui concerne leur fonctionnement et leurs moyens techniques et financiers. Mais surtout, elles doivent être dotées, pour l'exercice du contrôle de l'application des normes, d'agents ayant une formation spéciale sanctionnant leur maîtrise du droit du travail maritime et leur connaissance générale de l'environnement juridique et institutionnel de l'organisation internationale de la sécurité maritime.

977. Ceci est encore plus indispensable pour une mise en conformité des nouvelles méthodes efficaces de contrôle, dépassant le cadre spécifique des conditions d'accès, prônées par la réglementation internationale, notamment la MLC et la C188. L'Administration se charge du contrôle et des sanctions qui doivent encadrer la réglementation relative aux conditions de travail et de vie à bord. Ainsi, la réglementation internationale ne saurait être applicable sans une administration de qualité. Cela peut sembler paradoxal en l'absence de flotte marchande sous pavillon national, mais la fonction de contrôle des navires par l'État du port (*port state control*) constitue depuis les années 1980 la principale transformation du droit international maritime et la principale source de « police » de la sécurité de la navigation, de la prévention de la pollution par les navires et de travail décent pour les gens de mer. En Afrique de l'Ouest, les organes de contrôle sont parfois faiblement dotés en ressources humaines et matérielles. En l'absence d'un dispositif efficace de contrôle, les textes qui seront adoptés pour une mise en conformité des normes internationales, ne présenteront qu'un caractère purement théorique.

978. Les agents publics de l'administration ouest africaine des gens de mer doivent, pour le contrôle de l'application des normes du travail maritime (inspecteurs du travail maritime, par exemple), intégrer les commissions de visite (par exemple, centre de sécurité des navires) et collaborer avec les inspecteurs techniques pour les visites des

navires. À défaut d'une participation active des inspecteurs du travail maritime lors des contrôles de navires, ceux-ci peuvent fournir des instructions détaillées aux inspecteurs techniques chargés du contrôle. Ce qui permettra non seulement d'avoir une parfaite collaboration entre les différents acteurs administratifs, mais également de mettre au même niveau de priorité les inspections techniques et sociales.

979. La collaboration entre les administrations maritimes des États de l'Afrique de l'Ouest doit aussi être renforcée pour une bonne harmonisation des normes du travail maritime et du contrôle. Un bon dispositif de contrôle harmonisé est d'autant plus important pour le contrôle de l'État du port. Les États de l'Afrique de l'Ouest reçoivent des divers continents, de nombreux types de navires. Ce trafic, important et en pleine croissance, s'accompagne d'un besoin de contrôle des navires étrangers. Le MOU d'Abuja reste alors un bon outil à perfectionner et un modèle pour un accord de *port state control* à la pêche.

980. Quant au contrôle par l'État du pavillon (certification sociale des navires), l'absence d'une mise en place d'un contrôle effectif et harmonisé peut, pour certains États ouest africains, s'avérer sans conséquence aujourd'hui, vu leur absence de flottes de commerce. Mais, elle serait gênante pour mettre en œuvre le processus complet de certification de nouveaux navires marchands. Le jour où des navires de commerce entreraient en flotte, il faudrait disposer de règles pertinentes et un dispositif complet d'agents de contrôle. Il est, de plus, envisageable d'étendre la certification sociale des navires aux activités de cabotage, particulièrement aux navires à passagers⁷⁴⁶.

981. D'ailleurs, tous les États ouest africains ont en projet de rétablir leur flotte de commerce, notamment sous la forme de navires transportant des marchandises et des passagers entre les États de l'Afrique de l'Ouest et ceux du centre. Ces projets sont axés sur une coopération régionale. Les organisations maritimes ouest africaines cherchent à promouvoir la création de flotte régionale pour que leurs États participent pleinement

⁷⁴⁶ Par exemple le navire Aline Sitéo qui navigue entre Dakar et Ziguinchor au Sénégal, qui a remplacé le Joola ayant fait naufrage le 26 septembre 2002 ; 1 863 des 1 928 passagers et hommes d'équipage embarqués trouvèrent la mort ou furent portés disparus. CHAUMETTE (P.), « Retour sur le naufrage du Joola, le 26 septembre 2006 », *Neptunus, e.revue*, Université de Nantes, Vol. 28, 2022/2, www.cdmo.univ-nantes.fr - « L'exploitation militaire et commerciale du Joola empêche toute poursuite pénale en France », CEDH 24 février 2022, req. n° 21119/19, Association des familles des victimes du Joola c. France.

au transport international, afin de favoriser les échanges internationaux (exportations/importations), gage d'un développement économique.

982. La mise en œuvre des conventions internationales implique également un imposant travail législatif qui conduira à l'adoption de règles et mesures détaillées, notamment sur :

- Les définitions de gens de mer et le champ d'application des règles ;
- L'âge minimum des gens de mer et les travaux susceptibles de compromettre la santé et la sécurité des jeunes gens de mer ;
- La formation et la qualification ;
- Le recrutement et le placement ;
- Le contenu du contrat d'engagement maritime ;
- Le salaire des gens de mer (attribution et rétribution) ;
- La durée du travail ou du repos (durée normale et division des heures de repos, définition de la durée du travail, exercices, travail sur appel, sécurité immédiate et détresse en mer) ;
- Le rapatriement (droit, durée maximale d'embarquement, circonstances, interdiction d'une avance et de recouvrement des frais, garantie financière) ;
- Le logement et loisirs ;
- L'alimentation et service de table ;
- La responsabilité des armateurs (normes minimales, maladies et accidents, frais, médicaux, nourriture et logement hors du domicile, garantie financière) ;
- Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents ;
- Sécurité sociale, *etc.*

981. Il en va de même concernant les obligations mises à la charge de l'État du pavillon, de l'État du port et de l'État fournisseur de main-d'œuvre en vertu du titre 5 de la MLC (inspection, contrôle et certification), qui certes, peuvent être déléguées mais qui supposent un cadrage légal ou réglementaire. Ce titre permet une application effective des normes au niveau national. Il faut rappeler que le problème en Afrique de l'Ouest reste, tout de même, le décalage entre les textes et leur application sur le terrain. Les pays peuvent se doter de textes irréprochables, mais l'application effective de ces textes peut toujours faire défaut.

982. Donc, si la ratification massive des conventions internationales par les États de l’Afrique de l’Ouest, notamment de la MLC, fait apparaître une volonté politique de se mettre en conformité avec le droit international du travail maritime, afin d’assurer aux gens de mer des conditions de travail décentes et sûres, cette volonté doit être accompagnée d’actes concrets allant dans le sens d’une mise en conformité effective. Ceci passe par l’adoption de normes nationales conformes au droit international, notamment sur les points précités. Mais aussi, par des efforts d’encadrement et de contrôle pour rendre les normes effectives.

983. Les États peuvent envisager de mettre en conformité les conventions ratifiées, sans affronter les lourdeurs d’une modification totale de leur législation. Il nous semble tout à fait possible de maintenir certains textes en l’état et d’adopter plusieurs textes réglementaires susceptibles de lever les éventuelles ambiguïtés des lois en apportant du nouveau contenu sans se mettre en contradiction lesdites lois. Afin, d’obtenir un édifice réglementaire cohérent et potentiellement complet, il serait souhaitable que soient adoptés des décrets et arrêtés, fixant l’ensemble des règles détaillées des conventions internationales.

984. En somme, il faudra aux États ouest africains : une bonne architecture législative et réglementaire, un bon encadrement de la profession, passant par un bon dispositif de contrôle harmonisé et l’effectivité des normes adoptées. Il s’agit donc une fois encore, de procéder à un renforcement des ressources administratives de base en parallèle de la mise en place de nouvelles règles. L’application effective des normes internationales du travail maritime en Afrique de l’Ouest est importante : d’abord pour assurer des conditions de travail et de vie sûres et décentes aux gens de mer, ensuite pour assurer une sécurité maritime, dans la mesure où l’élément humain est aujourd’hui au cœur de la sécurité maritime, enfin pour garantir aux armateurs une concurrence saine et loyale.

985. En Afrique de l’Ouest, cette importance de l’effectivité des normes est beaucoup plus marquante dans la pêche. Cette activité qui regroupe le plus grand nombre de gens de mer reste très accidentogène. Dans ses grandes lignes, la C188 et la R199 n’entrent pas en contradiction totale avec les législations ouest africaines en ce qui concerne les dispositions légales appliquées aux navires de pêche industrielle. Les difficultés majeures demeurent cependant au niveau du secteur de la pêche artisanale. Ces

difficultés doivent être prise en compte dans la transposition de la C188. L'adoption de la convention sur le travail dans la pêche en 2007 constitue une avancée dans la réalisation du travail décent pour toutes les personnes travaillant à bord des navires de pêche, y compris à la pêche artisanale. Cette convention traite d'aspects du travail aussi variés que l'amélioration de la qualité du logement, l'alimentation et la sécurité au travail, le paiement des pêcheurs, les soins médicaux en mer et à terre, les périodes de repos, le contrat d'emploi, la sécurité sociale, *etc.* Une ratification rapide et étendue de la convention est devenue une nécessité pour les États ouest africains, surtout pour combler ce vide juridique au niveau de la pêche artisanale.

986. En effet, la presque totalité des règles régissant les gens de mer ouest africains ne s'applique pas à la pêche artisanale. Ce qui laisse ces gens de mer sans protection suffisante. Compte tenu du caractère informel de ce secteur et du manque de formation des acteurs, l'adoption de plusieurs autres normes peut créer des difficultés pour les patrons de pêches (souvent embarqués) qui devront répondre à des règles toujours plus strictes. La tâche des inspecteurs de la navigation et du travail maritime en sera aussi alourdie. On peut imaginer que les visites de contrôle doivent être multipliées au vu du nombre important de navires de pêche dans tout l'étendu des États ouest africains. Compte tenu aussi du fait, qu'aujourd'hui les inspecteurs, à défaut d'effectif suffisant, n'ont pas les moyens de procéder à toutes les inspections et contrôles nécessaires, même au commerce et la pêche industrielle, on peut imaginer que le problème ne sera qu'amplifié avec davantage de réglementation et de contrôle.

987. Toutefois, la réglementation du travail et de la sécurité à la pêche artisanale peut passer par une concertation tripartite (gouvernant, armateur et gens de mer). Ce qui pourrait aboutir à l'adoption ou la mise à jour des conventions collectives applicables à la pêche artisanale pour tenir en compte les dispositions de la C188.

988. Dans tous les cas, en Afrique de l'Ouest, les personnes qui seront concernées par la mise en œuvre de la convention sur le travail dans la pêche, 2007, interviennent aussi dans le processus de mise en œuvre et de ratification de la convention du travail maritime, 2006 (qui exclut expressément les navires de pêche de son champ d'application), ou qu'elles l'aient récemment mené. S'il existe de nombreuses différences évidentes entre le transport maritime et le secteur de la pêche, on relève aussi de nombreuses similitudes : les gens de mer de la marine marchande comme les

pêcheurs travaillent à bord de navires. Bien que ces deux conventions présentent des différences majeures en matière de structure, bon nombre de leurs dispositions traitent de questions similaires, sinon identiques. Aussi, en Afrique de l'Ouest, la législation en vigueur concernant les gens de mer de la marine marchande et celle applicable aux pêcheurs se recoupent partiellement. Il pourrait donc être utile, pour la pêche, de tirer les leçons de la mise en œuvre et surtout de la ratification de la MLC, 2006.

989. L'OIT apporte un accompagnement considérable aux États dans la mise en œuvre des conventions internationales. En plus d'adopter des conventions flexibles, l'OIT a mis en place plusieurs autres documents pouvant guider les États et faciliter la mise en œuvre des conventions internationales. Il s'agit notamment des différentes directives étudiées, des modèles de dispositions nationales, des modèles de documents officiels (rapport, certificat de travail maritime, déclaration de conformité, fiche d'heure de travail, *etc.*). L'obligation faite aux États de communiquer des rapports sur la mise en œuvre des conventions est aussi très incitative. Les commentaires de la CEACR (demande directes, observations) permettront aux États de corriger les manquements aux conventions. Même si ces commentaires basés généralement sur les rapports des États ne peuvent faire ressortir tous les manquements aux conventions, ils peuvent constituer un apport considérable pour leur mise en œuvre.

990. Malgré les avancées, la mise en œuvre unilatérale (par chaque État individuellement) des conventions internationales sur le travail maritime paraît délicat pour les États de l'Afrique de l'Ouest. Pour cette raison, et pour des raisons à la fois géographiques, culturelles et économiques, il est opportun de coordonner les efforts nationaux en vue de mettre en œuvre la MLC ainsi que la C188. Ne devrions-nous pas se pencher, dans les années qui viennent, sur une mise en place d'un droit maritime et d'un droit social maritime communautaire en Afrique de l'Ouest ?

991. En plus de la transposition des conventions internationales, les législations ouest africaines doivent, pour un droit complet des gens de mer ouest africains, préciser les règles de cette importante articulation entre le droit du travail maritime et le droit commun du travail. En effet, en Afrique de l'Ouest les règles spécifiques au travail maritime ne précisent pas la manière dont elles s'articulent avec le droit commun du travail. Aucune disposition dans les législations nationales des différents États soumis à notre étude ne prévoit expressément l'application du droit commun (code du travail)

à l'ensemble des gens de mer sous réserve des dispositions spécifiques, d'exclusion ou d'adaptation, prévues expressément par les règles du travail maritime. Les codes de la marine marchande du Sénégal et du Bénin font juste quelques renvois aux codes du travail. Par exemple, celui qui énonce que la procédure contentieuse applicable aux gens de mer, en cas d'échec de la tentative de conciliation par l'administration maritime des litiges collectifs de travail, est celle prévue dans les codes du travail (respectivement les articles 713 et 277). Quant à la Côte d'Ivoire, son code maritime précise qu'en dehors des périodes d'embarquement du marin et des congés afférents, le contrat est régi par les dispositions du code du travail (article 377 du Code Maritime). Le Code du travail togolais paraît un peu plus clair sur la question. Il dispose à son article 3 que : « lorsqu'elles sont régies par des dispositions spéciales, les relations de travail ne sont pas soumises aux dispositions du présent Code ». Cela sous-entend que lorsqu'il n'y a pas de dispositions spéciales sur une situation donnée, le code du travail s'applique ; cela n'est toutefois pas très explicite.

992. En conséquence, pouvons-nous affirmer qu'en Afrique de l'Ouest, le silence des codes maritimes implique l'application, sans adaptation, des règles du droit commun du travail aux gens de mer ? Le doute est permis. Dans ces États, le droit du travail maritime est-il autonome, clairement séparé du droit du travail terrestre, sans imbrications ? Ce schéma nécessite un droit du travail maritime complet, alors qu'en Afrique de l'Ouest les règles spécifiques au travail maritime n'abordent pas de fond en comble tous les aspects relatifs au travail maritime. Ces insuffisances, il faut les combler par les principes ou les règles du droit terrestre, qui devient généralement supérieur, quand le droit du travail maritime devient spécial, voire spécifique.

993. Les législateurs ouest africains doivent expressément fournir des clés de cohérence. Que faire en cas de silence du législateur maritime ? Est-ce aux juges, à la jurisprudence de construire cette cohérence dans le silence du législateur ? S'agissant de la jurisprudence l'incertitude demeure⁷⁴⁷. Les décisions rendues ne sont pas

⁷⁴⁷ Les jugements et arrêts qui existent concernent l'application stricte du droit positif national du travail maritime et non sur les éléments prévus par les conventions internationales, notamment sur le licenciements, préavis de licenciement, *etc.* Par exemple : CA de Dakar, soc 2e, arrêt n° 542 du 04 septembre 2012, Transit Saloum c/ L. S. ; CA de Dakar, soc 2e, arrêt n° 648 du 13 novembre 2012, SODATRA c/ S. B. et M. K. ; CA de Dakar, soc 2e, arrêt n° 648 du 10 octobre 2012, arrêt n°608, SDV PECHE c/ M. D et autres. ; CA de Dakar, soc 2e, arrêt n°101 du 25 février 2014, SENEGAL-PECHE c/ M. B. ; CA de Dakar, soc 1e, arrêt n° 312 du 20 Mai 2014, Société SOGEMAR c/ B. N. ; C.A de Dakar, soc 2e, arrêt n° 185 01 Avril 2014, n° 185, M. D c/ armateur du thonier HERIKA ;

systematisées et l'absence de recueil de jurisprudence ne facilite pas une étude suivie du « comportement » du juge pour voir comment évoluent les décisions rendues. Il s'avère très difficile de parler de jurisprudence si on ne peut saisir la ligne de conduite suivie. Il faut, toutefois, retenir qu', en tout état de cause, s'il n'y a pas de dispositions spéciales le droit commun trouve à s'appliquer. Quand est-il lorsque le droit commun n'est pas adapté à l'activité spéciale ?

C.A. de Dakar, soc 3e, arrêt n°504 du 17 Juillet 2015, la société COSAMA c/ Ousmane DJIGO et Boubacar Faye ; TT de Dakar, jugement n°985/33 du 30 décembre 2015, I. C. et 2 autres marins c/ Armement HERSA SNC armateur du navire Corona DEL MAR. ; TT de Dakar, 13 Janvier 2016, n°37/02, F. K et deux autres c/ la société SENEMER. – Les décisions ne portent pas non plus sur l'articulation entre le droit commun et le droit spécial du travail maritime.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Carte de l'Afrique de l'Ouest



➡ États soumis à notre étude

ANNEXE 2 : Entretien

Avec :

- **Le Commandant BABY DJENAN Jean-Claude, sous-directeur du travail maritime et du bien-être des gens de mer**
- **Le Commandant AZGOH Philippe Auguste, administrateur des affaires maritimes, assistant du directeur général des gens de mer.**

« La Côte d'Ivoire a une côte longue de plus de 750 km. Son territoire maritime est plus vaste que son territoire terrestre. Malgré cette gigantesque espace maritime, elle n'a pas une grande flotte de commerce, seulement quelques navires de pêche dont la grande partie n'est réellement pas une appartenance d'entreprise ivoirienne (libre immatriculation). La Côte d'Ivoire disposait au paravent d'une flotte de commerce gérée par la société étatique SITRAM (Société Ivoirienne des transports). Mais, avec la libéralisation du transport maritime en 1995 la SITRAM a disparu en même temps que la flotte ivoirienne.

D'ailleurs, la libre immatriculation était difficilement réalisable en Côte d'Ivoire à cause des strictes conditions exigées par la loi 61-349 du 9 novembre 1961 portant code ivoirien de la marine marchande (Le nouveau code a atténué les exigences) ».

- **Changement de code et ratification** : « L'ancien Code de la marine marchande ne prenait pas en compte beaucoup d'aspects importants du domaine de la marine marchande. C'est ainsi que la Côte d'Ivoire a adopté un nouveau code. Il s'agit de la loi 2017-432 du 30 juin 2017 portant code maritime de la Côte d'Ivoire. Ce code prend en compte, dans sa partie gens de mer, la convention du travail maritime (MLC) et la C188 même si elles ne sont pas encore ratifiées. L'OIT a effectué un travail de comparaison entre le droit national ivoirien et les conventions internationales et à donner des propositions de changement sur le droit ivoirien ce travail de l'OIT a été tenu en compte dans le nouveau Code Maritime de la Côte d'Ivoire. Le nouveau code n'est pas encore publié dans le journal officiel ivoirien ne peut donc pas être opposable aux tiers. La publication relève du pouvoir public. La cellule juridique de la primature tarde a publié le nouveau code maritime de la Côte d'Ivoire. Aussi, les décrets d'applications ne sont pas encore adoptés, ce qui pose des problèmes d'application du nouveau code.

La ratification de la MLC et de la C188 ne doit pas poser problème la lenteur est juste une question de personne. Le travail technique est fait, mais il reste juste une volonté politique ».

➤ **Formation** : « A Abidjan, se trouve l'institut régionale des sciences et techniques de la mer, où sont formés plusieurs marins de la marine marchande et de pêche de plusieurs nationalités différentes. Mais, l'Etat fixe un nombre limité de marin que l'école doit prendre chaque année, même s'il existe des inscriptions par voies privée. Même si l'école augmente sa capacité d'accueil, le problème qui va se poser c'est celui du placement de ces gens de mer. La Côte d'Ivoire n'a pas de flotte de commerce et une petite flotte de pêche. Les quelques marins ivoiriens sont embarqués dans des navires étrangers. Ce qui fait aussi de ce pays un Etat fournisseurs de main-d'œuvre. »

➤ **Placement des gens de mer** : « En ce qui concerne le placement des gens de mer l'ancien CMM l'avait mis à la charge exclusive de l'administration des affaires maritimes pour mieux contrôler la question des placements des gens de mer. Mais, l'administration maritime n'arrive pas à assurer un bon placement des gens de mer pour des raisons de manque d'outils et des raisons pratiques. Donc, dans la pratique ce sont plutôt des entreprises privées qui s'occupent des placements de gens de mer, même si c'est interdit par la loi, pour des raison pratique elles ne sont pas inquiétées (ACM, APRIMA, CMP). Aujourd'hui, l'administration maritime délivre des agréments pour les sociétés de placements. Il est interdit d'effectuer du placement sans agrément. Mais, les sociétés de consignation maritime ont tendance à effectuer du placement sans pour autant véritablement être sanctionnées.

En Côte d'Ivoire le privilège de nationalité est toujours maintenu cela est du non seulement à un manque d'obligation communautaire de libre circulation des travailleurs et de principe de non-discrimination, comme ceux de l'UE. Mais également à l'absence de grande flotte maritime qui entraine le chômage des marins. Le privilège de nationalité est un moyen de lutter contre le chômage, les quelques navires battant pavillon ivoirien doivent comporter des marins ivoiriens. »

- **Contrôle** : « Les inspecteurs du travail maritime contrôlent l'accès à la profession (aptitude physique, aptitude professionnelle,) délivrent les pièces nécessaires pour la navigation et visent le contrat d'engagement maritime sur la base de la STCW. Ils effectuent aussi le contrôle à bord des navires (droit de visite).

Mais, le contrôle de l'Etat du port (PSC) n'est pas à la charge des inspecteurs du travail maritime, même dans sa dimension sociale. C'est le MOU d'Abuja qui exige la présence d'un seul inspecteur à bord des navires (avec son équipe), ceci après les suggestions des armateurs qui pensent que leurs navires sont envahis par plusieurs personnes pour des visites. Cette situation constitue un frein pour la dimension sociale du PSC car les inspecteurs techniques du navire ne tiennent pas trop en compte la dimension sociale du PSC. Toutefois s'il y'a des doutes ou des irrégularités ils peuvent être appelés à intervenir sur la PSC. Le MOU exige aussi que le navire ne fasse l'objet d'une visite, s'il a été déjà visité par un Etat signataire avant 6 mois.

Le budget de l'inspection du travail est insuffisant pour un bon fonctionnement des inspecteurs. Il y'a jusque-là que 3 inspecteurs du travail maritime. Un nombre insuffisant pour prendre en charge tout le travail. La maîtrise du droit du travail laisse quand-même à désirer. Les inspecteurs du travail maritime sont nommés parmi les administrateurs maritimes qui sortent de l'ENA (branche affaires maritimes). Après ils effectuent une formation militaire. »

- **Bien-être des gens de mer** : Pour le bien être des gens de mer, l'association d'accueil des gens de mer, dénommé association ivoirienne de gérance des institutions sociales maritimes (AIGISM), fonctionne bien en Côte d'Ivoire. Il existe un foyer d'accueil des gens de mer et un hôtel des gens de mer. Il existe également, au sein de de la direction des gens de mer, une sous-direction de travail maritime et du bien-être.

- **Sécurité sociale** : C'est le régime général institutionnel de la sécurité sociale qui s'occupe des marins (Caisse nationale de prévoyance sociale, CNPS), même si la réglementation est différente. Le marin cotise que pour sa retraite et l'autre partie de la cotisation est assurée par l'employeur qui cotise à lui seul pour les accidents et maladies professionnelles. L'armateur doit aussi souscrire une assurance complémentaire obligatoire. La protection sociale du marin est mal assurée. La loi ne prévoit pas de disposition sur la protection sociale des marins ivoiriens travaillant dans des navires étrangers. La loi ne fait pas non plus obligation aux armateurs étrangers de cotiser à la CNPS. Les marins lorsqu'ils ne sont pas pris en charge dans le pays du navire où ils travaillent n'auront pas non plus la protection sociale ivoirien. Les marins se trouvent sans protection sociale. Selon l'ancienne loi, la cotisation sociale s'arrête au moment du débarquement. Il existe aussi un laxisme de l'administration sur le contrôle et l'incitation aux cotisations. La CNPS étant plus apte sur le droit commun n'a pas les dispositions nécessaires pour le contrôle des cotisations des marins et a du mal à collecter toutes les informations sur les cotisations. Ce contrôle doit être assuré par l'administration maritime. Il devrait avoir plus de collaboration (renforcer la coordination) entre l'Administration maritime et la CNPS. Les sociétés de placement et les consignataires doivent aussi faire la suivie des marins qu'ils placent pour s'assurer que l'armateur cotise. La ratification de la Convention 185 sur les pièces d'identité des gens de mer de l'OIT pourra faire l'affaire pour avoir une suivie et un fichier de tous les marins ivoiriens où ils sont. Mais, la mise en place des pièces d'identité biométriques nécessite des moyens financiers, ce qui bloque un peu la ratification et la mise en œuvre de la Convention 185.
- **Articulation Code du travail et Code maritime** : le code du travail s'applique pour des périodes hors embarquement.

ANNEXE 3 : Entretien

Avec Madame Thioro SALL inspectrice du travail maritime à la sous-direction des gens de mer de l'Agence Nationale des Affaires Maritime (ANAM) à Dakar/Sénégal le 03 septembre 2018

Nombre d'inspecteurs du travail maritime au Sénégal ?

« Les inspecteurs de la marine marchande sont au nombre de 10 : 5 inspecteurs titulaires et 5 inspecteurs agréés par l'ANAM. Les inspecteurs du travail ont été détachés de leur ministère de tutelle et sont actuellement au sein de l'ANAM »

Placement des gens de mer ?

« Il existe des sociétés de privées de recrutement et de placement. Mais les gens de mer formés au Sénégal ont souvent du mal à trouver le temps nécessaire de navigation pour valider leur brevet, du fait de la faiblesse de la flotte de ces pays, notamment celle de commerce. C'est ce qui rend complexe l'accès au grade d'officier chef de quart, par exemple. Être embarqué sur un navire pour les 12 mois de navigation exigés pour l'obtention du brevet d'officier devient un casse-tête pour les marins sénégalais.

Il est aussi nécessaire d'améliorer le cadre de travail des écoles de formations maritime ouest africain, notamment en matière d'infrastructure et de logistique, surtout au niveau du matériel d'enseignement et du personnel enseignant, nécessaires pour assurer une formation de haute qualité en conformité avec la STCW.

Les SPRPGM doivent effectuer une demande d'agrément. A cet effet, ils doivent fournir : une lettre de demande adressée au Directeur de l'Agence National des Affaires Maritimes (ANAM), les statuts de l'entreprise, le numéro d'identification national des entreprises et des associations (NINEA), un registre de commerce, une attestation de régularité (IPRES/CSS, IRTSS), une preuve de compétences et d'expériences du demandeur dans le domaine, une quittance de 1 000 000 FCFA ».

Difficultés de l'inspection du travail ?

Les inspecteurs du travail maritime, de la navigation, et de la sécurité, les cadres du ministère, le médecin des gens de mer, *etc.* ne sont pas assez nombreux et n'ont pas le

matériel adéquat pour travailler, ce qui les empêche d'apporter l'encadrement technique administratif et financier suffisant.

ANNEXE 4 : Certificat de travail maritime (ANNEXE A5-II de la MLC)

(Note: le présent certificat doit être accompagné en annexe d'une déclaration de conformité du travail maritime)

Délivré en vertu des dispositions de l'article V et du titre 5 de la convention du travail maritime, 2006

(ci-après «la convention»)

sous l'autorité du gouvernement de:

.....
(dénomination exacte de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon)

par.....

(désignation exacte et adresse complète de l'autorité compétente ou de l'organisme reconnu dûment habilité en vertu des dispositions de la convention)

Caractéristiques du navire

Nom du navire:

Lettres ou numéro distinctifs:

Port d'immatriculation:

Date d'immatriculation:

Jauge brute¹:

Numéro OMI:

Type de navire:

Nom et adresse de l'armateur²:

.....

.....

.....

.....

Il est certifié:

Que ce navire a été inspecté et que sa conformité aux prescriptions de la convention et aux dispositions de la déclaration de conformité du travail maritime ci-jointe a été vérifiée.

Que les conditions de travail et de vie des gens de mer telles que spécifiées à l'annexe A5-I de la convention ont été jugées correspondre aux prescriptions nationales adoptées par le pays susmentionné pour mettre en œuvre la convention. La déclaration de conformité du travail maritime figurant en annexe contient dans sa partie I un récapitulatif de ces prescriptions nationales.

Le présent certificat est valide jusqu'au sous réserve d'inspections réalisées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Le présent certificat n'est valide que s'il est accompagné de la déclaration de conformité du travail maritime délivrée

à le

Date de l'inspection sur la base de laquelle le présent certificat est établi.....

Etabli à le.....

Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat
(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

*Inspection intermédiaire obligatoire et,
le cas échéant, inspection supplémentaire*

Il est certifié que le navire a été inspecté conformément aux dispositions des normes A.5.1.3 et A5.1.4 de la convention et que les conditions de travail et de vie des gens de mer spécifiées à l'annexe A5-I de la convention ont été jugées correspondre aux prescriptions nationales adoptées par le pays susmentionné pour mettre en œuvre la convention.

Inspection intermédiaire:
(à effectuer entre le deuxième
et le troisième anniversaire de la date
d'établissement du certificat)

Signé:.....
(Signature du fonctionnaire autorisé)

.....
Lieu:
Date:
(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Mentions supplémentaires (le cas échéant)

Il est certifié que le navire a fait l'objet d'une inspection supplémentaire pour vérifier qu'il continuait d'être en conformité avec les prescriptions nationales mettant en œuvre la convention, conformément aux dispositions de la norme A3.1, paragraphe 3, de la convention (nouvelle immatriculation ou modification substantielle du logement) ou pour d'autres.

Inspection supplémentaire:
(le cas échéant)

Signé:
(Signature du fonctionnaire autorisé)
.....
Lieu:
Date:
(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Inspection supplémentaire:
(le cas échéant)

Signé:
(Signature du fonctionnaire autorisé)
.....
Lieu:
Date:
(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Inspection supplémentaire:
(le cas échéant)

Signé:
(Signature du fonctionnaire autorisé)
.....
Lieu:
Date:
(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

Prorogation du certificat après l'inspection effectuée aux fins de son renouvellement (le cas échéant)

Il est certifié que, suite à l'inspection aux fins de renouvellement, le navire continue d'être conforme à la législation nationale ou aux autres mesures mettant en œuvre les prescriptions de la convention. En conséquence, le présent certificat est prorogé conformément aux dispositions du paragraphe 4 de la norme A5.1.3, jusqu'au..... (pas plus de cinq mois après la date d'échéance du certificat en cours) dans l'attente de la délivrance et de la mise à disposition à bord du nouveau certificat.

Date de l'inspection aux fins de renouvellement sur la base de laquelle la prorogation est établie:
.....

Signé:
(Signature du fonctionnaire autorisé)
.....
Lieu:
Date:
(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

ANNEXE 5 : Déclaration de conformité de travail maritime (Convention du travail maritime, 2006, annexe A5-II F)

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I

(Note: la présente déclaration doit être annexée au certificat de travail maritime du navire)

Délivrée sous l'autorité de.....(*insérer le nom de l'autorité compétente telle que définie à l'article II, paragraphe 1 a), de la convention*)

Le navire répondant aux caractéristiques suivantes:

Nom du navire	Numéro OMI	Jauge brute

est exploité conformément aux prescriptions de la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime, 2006.

Le soussigné déclare, au nom de l'autorité compétente susmentionnée, que:

- a) les dispositions de la convention du travail maritime sont pleinement incorporées dans les prescriptions nationales visées ci-dessous;
- b) ces prescriptions nationales sont contenues dans les dispositions nationales auxquelles il est fait référence ci-dessous; des explications concernant la teneur de ces dispositions sont fournies si nécessaire;
- c) les détails de toute disposition équivalente dans l'ensemble applicable en vertu de l'article VI, paragraphes 3 et 4, sont fournis < sous la rubrique correspondante des prescriptions nationales énumérées ci-après > < dans la section prévue à cet effet ci-après > (*biffer la mention inutile*);
- d) toutes dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 sont clairement indiquées dans la section prévue à cet effet ci-après;
- e) les prescriptions relatives à une catégorie spécifique de navires prévues par la législation nationale sont également mentionnées sous la rubrique correspondante.

- 1. Age minimum (règle 1.1)
- 2. Certificat médical (règle 1.2)
- 3. Qualifications des gens de mer (règle 1.3)
- 4. Contrats d'engagement maritime (règle 2.1)
- 5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé (règle 1.4)
- 6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3)
- 7. Effectifs du navire (règle 2.7)
- 8. Logement (règle 3.1)
- 9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1)
- 10. Alimentation et service de table (règle 3.2)
- 11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règle 4.3)
- 12. Soins médicaux à bord (règle 4.1)
- 13. Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5)
- 14. Paiement des salaires (règle 2.2)
- 15. Garantie financière pour rapatriement (règle 2.5)
- 16. Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur (règle 4.2)

Nom:
Titre:
Signature:
Lieu:
Date:
(Sceau ou cachet, selon le cas,
de l'autorité)

Dispositions équivalentes dans l'ensemble

(Note: biffer le paragraphe sans objet)

Les dispositions équivalentes dans l'ensemble applicables conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article VI de la convention, à l'exception de celles mentionnées ci-dessus, sont indiquées ci-après (*donner une description s'il y a lieu*):

.....
.....

Aucune disposition équivalente dans l'ensemble n'est applicable.

Nom:
Titre:
Signature:
Lieu:
Date:
(Sceau ou cachet, selon le cas,
de l'autorité)

Dérogations conformément au titre 3

(Note: biffer le paragraphe sans objet)

Les dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 de la convention sont indiquées ci-après:

.....
.....

Aucune dérogation n'a été octroyée.

Nom:
Titre:
Signature:
Lieu:
Date:
(Sceau ou cachet, selon le cas,
de l'autorité)

Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II

Mesures adoptées pour assurer la conformité continue entre deux inspections

Les mesures ci-après ont été établies par l'armateur dont le nom figure dans le certificat de travail maritime auquel est annexée la présente déclaration pour assurer la conformité continue entre les inspections:

(Veuillez mentionner ci-dessous les mesures établies pour assurer la conformité à chacun des éléments énoncés dans la partie I)

1. Age minimum (règle 1.1)
.....
2. Certificat médical (règle 1.2)
.....
3. Qualifications des gens de mer (règle 1.3)
.....
4. Contrats d'engagement maritime (règle 2.1)
.....
5. Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence
ou agréé ou réglementé (règle 1.4)
.....
6. Durée du travail ou du repos (règle 2.3)
.....
7. Effectifs du navire (règle 2.7)
.....
8. Logement (règle 3.1)
.....
9. Installations de loisirs à bord (règle 3.1)
.....
10. Alimentation et service de table (règle 3.2)
.....
11. Santé et sécurité et prévention des accidents (règle 4.3)
.....
12. Soins médicaux à bord (règle 4.1)
.....
13. Procédures de plainte à bord (règle 5.1.5)
.....

- 14. Paiement des salaires (règle 2.2) ☐
.....
- 15. Garantie financière pour rapatriement (règle 2.5) ☐
.....
- 16. Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur (règle 4.2) ☐
.....

Je soussigné certifie que les mesures ci-dessus ont été établies afin d'assurer entre les inspections la conformité continue aux prescriptions citées dans la partie I.

Nom de l'armateur ¹:

.....

Adresse de la société:

.....

Nom de la personne habilitée à signer:

.....

Titre:

Signature de la personne habilitée à signer:

.....

Date:

(Sceau ou cachet de l'armateur)¹

Les mesures susvisées ont été vérifiées par (*indiquer le nom de l'autorité compétente ou de l'organisme dûment reconnu*) et, après inspection du navire, ont été jugées conformes aux objectifs visés à l'alinéa *b*) du paragraphe 10 de la norme A5.1.3 en ce qui concerne les mesures visant à garantir la conformité initiale et continue aux prescriptions énoncées dans la partie I de la présente déclaration.

Nom:

Titre:

Adresse:

.....

.....

Signature:

Lieu:

Date:

(Sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

¹ *Armateur* désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités. (Article II.1 j) de la convention)

BIBLIOGRAPHIE

I. OUVRAGES GÉNÉRAUX : TRAITÉS, MANUELS, DICTIONNAIRES

- **AKOHOU (D.R.)**, *Exploitation pétrolière en mer et droit international : aspects juridiques et environnementaux pour les États côtiers du Golfe de Guinée*, Éditions Universitaires Européennes, 2011.
- **AUZERO (G.), BAUGARD (D), DOCKES (E.)**, *Droit du travail*, 36e éd, Dalloz, 2022.
- **BOISSON (P.)**, *Politique et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, Paris, 1998.
- **BONASSIES (P.) et SCAPEL (C.)**, *Traité de droit maritime*, éd LGDJ, Paris, 2016.
- **CHAUMETTE (P.)** (dir.) *droits maritimes*, 4 ed, Dalloz, Paris, 2021/2022,
- **CHAUVEAU (J.P), JUL-LARSEN (E.) ET CHABOUD (C.)** (eds.), *Les pêches piroguières en Afrique de l'Ouest, Pouvoirs, mobilités, marchés*, Ed Karthala, CMI et IRD, 2000
- **CUISIGNIEZ (R.)**, *La réglementation de sécurité à bord des navires marchands*, InfoMer, Rennes, 2004.
- **DELEBECQUE (Ph.)**, *Droit maritime*, 14 éd Dalloz, Paris, 2020.
- **DELMAS-MARTY (M.)**, *Le travail à l'heure de la mondialisation*, Bayard, coll. Collège de France, 2013
- **DIALLO (I. KH)**, *Le contentieux maritime devant le juge, Etude de droit privé comparé de la Côte d'ivoire, de la France du Sénégal et du Togo*, tome 1, EDJA, 1992.
- **FORSÉ (M.) et LANGLOIS (S.)** (dir.), *Sociologie du bien-être*, L'Année Sociologique, PUF, Paris, Vol. 64, 2014/4.
- **FORTEAU (M.) et THOUVENIN (J.M.)**, *Traité de droit international de la mer*, Ed. A. Pédone, Paris, 2017.
- **GONIDEC (P. F)**, *Les droits africains : évolutions et ressources*, 2e édition, LGDJ, Paris, 1976.
- **HESSE (PH.J.) ; BEURIER (J.) ; CHAUMETTE (P.) ; TASSEL (Y) ; MESNARD (A.H.) ; REZENTHEL (R)**, *Droits Maritimes*, t. I, mer, navire et marins : éd. Juris-Service, 1995.
- **LAETITIA (M-P)**, *Droit social cours et applications corrigées*, 1e éd, Lextenso, 2019-2020.
- **LANGLAIS (P.)**, *Sécurité maritime et intégration européenne*, Bruylant, Collection droit de l'Union européenne, 2018.
- **LEROUGE (L.)** (dir.), *Risques psychosociaux en droit social. Approche juridique comparée France/ Europe/ Canada/ Japon*, Dalloz, 2014

- **MONTAS (A.)**, *Droit maritime*, 3 éd Vuibert, 2021.
- **MOREAU (M.A.)**, *Normes sociales, droit du travail et mondialisation : confrontations et mutations*, Dalloz, Paris, 2006.
- **SUPIOT (A.)**, *Critique du droit du travail*, coll. Quadrige, PUF, Paris, 3ème éd., 2015.

II. OUVRAGES SPECIAUX : MONOGRAPHIES, MELANGES ET FASCICULES

- **ANDRO (M.), DORVAL (P.), LE ROY (Y.)** *Sécurité et condition de travail dans la conception d'un navire de pêche*, IFREMER, 1993.
- **BIHAN-GUENOLE (M.)**, *Droit du travail maritime spécificité structurelle et relationnelle*, L'Harmatan, Paris, 2001.
- **CORBIER (I.)**, *La notion juridique d'armateur*, PUF, 1999, 428p
- **CHARBONNEAU (A.)**,
 - (dir.), *La mise en œuvre de la Convention du travail maritime de l'OIT : espoirs et défis*, Revue de droit comparé du travail et de la Sécurité Sociale, Comptrasec, Bordeaux, 2013/2.
 - *Marché international du travail maritime un cadre juridique en formation*, PUAM, Aix-Marseille, 2009.
- **CHAUMETTE (P.)**,
 - *Le contrat d'engagement maritime : Droit social des gens de mer* : éd. CNRS, 1993.
 - (dir.) *Gens de mer un marché international de travail*, Gomylex, Bilbao, 2016.
- **CHAUVEAU (J.P), JUL-LARSEN (E.) ET CHABOUD (C.)** (eds.), *Les pêches piroguières en Afrique de l'Ouest, Pouvoirs, mobilités, marchés*, Ed Karthala, CMI et IRD, 2000.
- **CLOSTERMAN (J.P.)**, *La conduite du navire marchand, facteurs humains dans une activité à risques*, 1e ed, infomer, 2010.
- **DELVIN (D.), DOUMBIA-HENRY (C.), McCONNELL (M. L.)**, "The Maritime Labour Convention, 2006: a legal primer to an emerging international regime", Leiden, Boston : Martinus Nijhoff Publishers, 2011.
- **DENIS (L.)**,

- *Travail maritime : encadrement administratif*, du puits fleuri, Paris, 2019, 468p. ;
- *Travail maritime : Droit du travail*, du puits fleuri, Paris, 2019, 588p
- **DUFRAISSE-CHARMILLON (C.)**, *La réécriture du droit social maritime au sein du code des transports*, PUAM, Aix Marseille, 2018, 465p.
- **GARRET (A. L)**, *Le statut des marins sous pavillon français*, PUAM, Aix Marseille, 2011.
- **GOEBBELS (M. L)**, *Histoire du droit social français des gens de mer : Origine et fondement de la protection sociale à travers celle du marin et de sa famille*, PAF, 2014,
- **GUERBER (E.) (dir.) et LE BOUEDEC (G.)**, *Gens de mer : Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne*, PUR, Rennes, 2013.
- **JAMBU-MERLIN, R.** *Les gens de mer, Traité de droit maritime*, par R. Rodière : Dalloz, Paris, 1978.
- **LAVELLE (J.)**, “*The Maritime Labour Convention 2006: international labour law redefined*”, Milton Park, Abingdon, Oxon : Informa Law from Routledge, 2014, cop. 2014.
- **LEFEBVRE-CHALAIN (H.)**, *La stratégie normative de l’organisation maritime internationale*, Presses Universitaires d’Aix Marseille, 2012.
- **LEFRANCOIS (A.)**, *L’usage de la certification nouvelle approche de la sécurité dans le transport maritime*, PUAM, Aix Marseille, 2011.
- **LOCH (J.P.)**, *Nouveau code du travail maritime*, du puits fleuri, Paris, 1998, 316p.
- **MANDIN (F.) PROUTIERE-MAULION (Gw.)** « Fasc. 1170 : Travail maritime » *Lexis 360 Intelligence - JurisClasseur Transport – Encyclopédies*, 24 mars 2023.
- **POUSSOU (J.P.) (dir.)**, **CHALINE Olivier et LE BOUEDEC (G.)**, *Travail et travailleur maritime XVIII-XX siècle : du métier aux représentants* Revue d’histoire maritime n°18 PUPS, 2014, 414p.
- **OBSERVATOIRE DES DROITS DES MARINS**

- *La place des femmes dans les activités maritimes : La mise en œuvre des textes nouveaux*, Les journées d'étude 2008 de l'observatoire des droits des marins, Nantes, 5-6 juin 2008.
- *Les droits de l'homme appliqués aux marins*, Les journées d'étude 2006 de l'Observatoire des droits des marins, Carry-Le-Rouet, 19-20 octobre 2006
- *Les ports havres de paix : Les espaces de la concurrence maritime*, Les journées d'étude 2006 de l'observatoire des droits des marins, Nantes, 13-14 avril 2006.
- *La prévention des risques professionnels à la pêche*, Les journées d'étude 2005 de l'observatoire des droits des marins, Nantes, 17-18 mars 2005.
- *A travail international, droit international : Abandon de marin, les conditions sociales de la pêche*, Les journées d'étude 2004 de l'observatoire des droits des marins, Nantes, 22-23 janvier 2004.

III. THÈSES

- **AHAMADA, (A.)** *Le droit maritime comorien - Etude de droit comparé : droit français / droit comorien*, thèse, l'Université Paris-I (Panthéon-Sorbonne), 2016
- **GNOAN (A.K.A)**, *La sécurité maritime dans les États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre*, Université de Lille 2, 2009.
- **GNOHON (C.)** *La nécessité d'uniformiser le droit maritime dans l'espace OHADA*, Thèse, AMUR, UBO, Brest, 2020.
- **HENRY (P.)**, *L'Administrateur de l'inscription maritime*, thèse université de Rennes 1938.
- **NONONSI (A.)** *Tendances et caractéristiques du droit du travail maritime en Afrique noire francophone : l'exemple du Cameroun, de la Côte d'Ivoire et du Sénégal*, Université de Bordeaux.
- **SARR (A.Y.)**, *L'intégration juridique dans l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA) et dans l'organisation pour l'harmonisation du droit des affaires en Afrique (OHADA)*, PUAM, 2008.
- **SASSA (F.)**, *La coopération maritime en Afrique noire*, université de Nantes, 1992.

- **THOMAS (F.)**, *Les relations de travail offshore Contribution à l'étude du pluralisme juridique*, thèse, université de Nantes, 2018 ; PUAM, Aix-en-Provence, 2019.
- **ZINSOU (A. C.)**, *Le mémorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique*, thèse, université de Nantes 2010

IV. ARTICLES ET CHRONIQUES

- **AGBAVON (K.D)**, « Les droits des femmes au sein de la profession de marin en France. » *Neptunus*, 2021, 27 (2), pp.1-6.
- **BERNARD-DUQUENET (N)**, « Les débuts du syndicalisme au Sénégal au temps du Front populaire » *Le Mouvement social*, n°101, Oct. - Dec., 1977, pp. 37-59
<https://www.jstor.org/stable/3777878>
- **BEURIER (J.P), CHAUMETTE (P.)**, « 50 ans de Droit de la Mer et de Droit Maritime - 50 ans de Droits Maritimes », *Annuaire de droit maritime et océanique*, Nantes : Centre de droit maritime ; Paris : Ed. A. Pédone, 2018, XXXVI, pp.17-50.
- **BLAVEC (A.)** Dossier : *La formation aux métiers de la mer : Les conventions STCW et STCW-F*, La Revue Maritime N° 467, Janvier 2004
- **BOISSON (PH.)**, « Les sociétés de classification et la certification sociale issue de la CTM 2006 », *Les journées d'étude 2012 de l'observatoire des droits des marins*, Nantes, 21 juin 2012.
- **BUGADA (A.)** « Affiliation des marins résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon étranger », *Le Droit Maritime Français*, N° 808, 1er décembre 2018.
- **CARRIL VASQUEZ (X.M.)**,
 - « La dimension social de los acuerdos de colaboración de pesca sostenible negociados por la Unión Europea con terceros países y propuestas de mejora de su contenido », in J.M. SOBRINO HEREDIA & G.A. OANTA (coord.), *La construcción jurídica de un espacio marítimo comun europeo*, 2020 - J.M. Bosch Editor, Barcelona, pp. 405-441
 - La protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo y en caso de abandono de la tripulación, en el Convenio número 188 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre el trabajo en la pesca (2007)”, *Nueva revista española de derecho del trabajo*, n°. 203, 2017, págs. 67-89.
- **CHARBONNEAU (A.)**

- « Une convention innovante pour le travail maritime ? Les apports de la convention de travail maritime (CMT) 2006 », CDMO, *revue Neptunus*, Nantes, 2008, p. 7. ;
- « Faute inexcusable de l’armateur en cas d’accident du travail maritime. Retour sur le fondement des normes sociales maritimes », *Neptunus, revue électronique*, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 17, 2011/3.
- « Travail maritime et prévention », *Semaine Sociale Lamy*, N° 1655, 8 décembre 2014.
- « Bilan et devenir d’une négociation collective internationale : L’action d’ITF dans le transport maritime », in CHAUMETTE (P.) (dir.), *Gens de mer : un marché international du travail en perspectives*, Editorial Gomylex, Bilbao, 2016, pp.259-284
- « Promouvoir et contrôler l’application de la convention de travail maritime 2006 : Retour d’expérience sur des missions conduites en Afrique francophone de l’Ouest et du Centre » in CHAUMETTE (P.) (dir.), *Gens de mer : un marché international du travail*, Gomylex, 2016, pp. 175-201.
- « 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.
- **CHAUMETTE (P.)**
 - « De l’abandon de marins – Vers une garantie internationale de paiement des créances salariales ? », *Dr. social* 1999, pp. 872-877
 - « La lente agonie de la rémunération à la part de pêche ? Du salaire minimum, des heures de travail et des abus ». *Neptunus*, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 2003, 9 (3), pp.7.
 - “Droit du travail des gens de mer en chantier : déconstruction/reconstruction”, *Convegno «Il lavoro marittimo in Europa» Università di Genova, Faculta di Giurisprudenza, Cattedra di Diritto del Lavoro*, 24 mai 2004, p. 19.
 - « Des résolutions A 930 (22) et A 931 (22) de 2001 de l’Assemblée de l’OMI aux réformes du droit français quant aux garanties de paiement des créances salariales », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXII, 2004, pp. 239-263.
 - « La convention de travail maritime », *revue électronique, Neptunus*, CDMO, Université de Nantes, 2007, 6p ;

- « Quelle garantie du paiement des salaires dans une activité internationale ? », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXV, 2007, pp. 125-139.
- « Pièce d'identité des gens de mer », CDMO, *revue Neptunus*, Nantes, 2008, 9p ;
- « De la prévention à la pêche maritime Protéger les marins autant que la ressource halieutique ? » *RFAS*, 2008, 18p ;
- « Du capitaine responsable de la préservation du navire et de sa cargaison et de la sécurité des personnes se trouvant à bord » *ADMO*, T. XXVI, Université de Nantes, 2018, pp 411 – 437.
- « De l'évolution du droit social des gens de mer : les marins sont-ils des salariés comme les autres ? Spécificité, banalisation et imbrication des sources », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, tome XXVII, Université de Nantes, 2009, p. 29 ;
- « Accident du travail maritime, marin : comment les définir ? Cass. ciV. 2è, 3 septembre 2009, n° 08-12732, El Harouat c/ ENIM. *Neptunus*, 2009, 15 (3), pp.1-5.
- « La convention OIT du travail maritime en mouvement », CDMO, *revue Neptunus*, Nantes, 2011, 5p ;
- « La ratification et la transposition de la convention OIT du travail maritime (MLC 2006) » *revue droit social*, 2013 n°11.
- Et **CHARBONNEAU (A.)**, « Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006 Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles », *Dalloz Droit social*, 2014 pp.802-810
- « De l'évolution du droit social des gens de mer : les marins ne sont pas des salariés comme les autres, spécificité, banalisation et imbrication des sources », CDMO, *revue Neptunus*, Nantes, 2015, 19p.
- « L'impact du droit européen sur le droit social des gens de mer », CDMO, *revue Neptunus*, Nantes, 2015, 7p.
- « Convention du travail maritime OIT 2006 : déclaration de conformité et rapports nationaux », CDMO, *revue Neptunus*, Nantes, 2015, p. 11 ;

- « Certification sociale du navire et plainte à terre des gens de mer : incorporation de la convention du travail maritime de l’OIT de 2006 en droit français », CDMO, *revue Neptunus*, 2015, 2p.
- « Contentieux du travail maritime compétences juridictionnelles quant aux litiges entre marin et employeur », CDMO, *revue Neptunus*, Nantes, 2015, 8p.
- « De la modernisation de la rémunération à la part de pêche », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, XXXIV (34), CDMO, Université de Nantes, pp.37 - 57, 2016
- « Quelle sécurité sociale pour les marins résidant en France, embarqués sous pavillon étranger », *Le Droit Maritime Français*, N° 776, 2016, pp 3-10
- « Gens de mer marins, gens de mer non marins et autres », DMF, 2016, pp 483-494.
- « Mise en œuvre de la Convention 188 de l’OIT sur le travail à la pêche », *Carnet de Recherche du programme de recherche Human Sea*, 30 octobre 2018.
- « Armateur à la pêche et société de manning : quelles responsabilités ? », *Observatoire des droits des marins*, 14/10/2022
<https://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle=617>
- « Commission tripartite spéciale, Convention du Travail Maritime de 2006 de l’OIT – 5-13 mai 2022 », *Observatoire des Droits des Marins*, 20 mai 2022, <https://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle=611>
- « Retour sur le naufrage du Joola, le 26 septembre 2006 », *Neptunus, e.revues*, Université de Nantes, Vol. 28, 2022/2, www.cdm.univ-nantes.fr
- « La formation maritime aux Philippines n’est pas au niveau de la Convention STCW », *Observatoire des droits des marins*, 20/01/2023 <https://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle=617> .
- **CHELIN (R.) et REVA (D.)**, « Combattre l’océan de corruption dans le secteur maritime : La faiblesse des mécanismes de contrôle et l’aveuglement de l’Afrique face à la question maritime font de l’industrie une cible pour la corruption », *Institut d’étude et de sécurité ISS*, 05 avril 2022.
- **CLOSTERMANN (J.P.)**, « La conduite du navire marchand – Facteurs humains dans une activité à risques », *InfoMer*, Rennes, 2010.

- **COLLE (C.)**, « Santé du marin et sécurité du navire : Les enjeux de la prévention du risque professionnel maritime », *Annuaire de droit maritime et océanique* tome XXXI, Dalloz, 2013, 27 p, pp 345-372.
- **CORMIER-SALEM (M-C)**, « Motorisation des pirogues et nouveaux espaces halieutiques en Afrique de l'Ouest », in J.P. Chauveau et J.M. Yung (ed.), *Innovation et sociétés : quelles agricultures ? quelles innovations ? : 2. Les diversités de l'innovation*, Institut de Recherche sur le Développement, IRD, Montpellier, 1995, pp. 195-205
- **CORREA (J.L)**, « L'éclairage sur un acte uniforme toujours attendu : L'acte uniforme relatif au droit du travail », *Nouvelles annales africaines*, 2013.
- **COULIBALY (S.)** L'identification de l'employeur, *Revue internationale de droit économique* 2015/3 (t. XXIX), pp 285 à 305.
- **CREMERS (K.) BOUVET (M.), WRIGHT (G.), ROCHETTE (J.)**, « Options pour le renforcement du suivi, contrôle et surveillance des activités humaines dans la région de l'Atlantique du Sud-Est », projet STRONG High Seas, 2021.
- **DAVID (A.J) & PARFETT (M.C)**, "Seafarers and The Internet - E-mail and Seafarers' Welfare", *Seafarers International Research Centre (SIRC)*, Cardiff University, 1998
- **DELEBECQUE PH**, « Identification du transporteur et de l'armateur dans l'affrètement à temps », *RTD com.* 2001.
- **DEME (M.) et THIAO (D.)**, « Politiques de pêche et innovations adaptatives des pêcheries artisanales sénégalaises », *Natures Sciences Sociétés*, 2021, vol. 29, n° 2, pp. 174-184
- **DEVOUCHE (A.)**, « L'Union européenne et le droit du travail maritime : de l'adoption à l'application de la CTM 2006 », in A. Charbonneau (dir.) *La mise en œuvre de la convention du travail maritime de l'OIT : espoirs et défis*, *Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale*, 2013/2, pp. 66-77.
- **DIBAS-FRANCK (E.)**, « Quelques remarques sur le Code de la marine marchande de la CEMAC de 2012 », *Le Droit Maritime Français*, N° 801, 1er avril 2018.
- **DIA (I.F)**,

- « Bien-être et protection des droits des marins : Synthèse des journées d'étude de l'Observatoire des droits des marins à Nantes, 21-22 juin 2018 », *Revue AFCAN*, Brest, Septembre 2018.
- « Encadrement Administratif de la profession de marin, comparaison Sénégal/France », *ADMO*, Tome XXXVI, 2018, pp 239-271.
- **DRAPIER (S.)**, « Réflexions sur la qualification de navire pour les constructions flottantes en mer », *DMF*, n°840, novembre 2021.
- **FALL (C.)** « Etendre l'assurance santé au Sénégal : possibilités à travers les régimes statutaires et les organisations mutualistes ». Document n° 9, *Bureau international du Travail*, Genève, 2003.
- **FEDI (L.), CHARBONNEAU (A.), CHAUMETTE (P.)**, « Santé au travail, relève d'équipages, dialogue social, et emploi maritime », in « Droit maritime et Covid-19 », *DMF*, n° 827, septembre 2020, pp. 677-721
- **FLECHER (C.)**, « Écrire l'incertitude. Le travail à bord des navires de commerce entre stabilisations, prises de risques et responsabilisations », *Sociologie du travail*, n° sp. Les écrits du travail, vol 56, n° 1, janvier-mars 2014, pp. 40-63. <https://doi.org/10.4000/sdt.4791>
- **FOTINOPOULOU-BASURKO (O.)**,
 - « La mise en œuvre effective de la CTM 2006 dans les États membres : Dépendra-t-elle du rôle normatif joué par l'Union européenne en la matière ? » in A. Charbonneau (dir.) *La mise en œuvre de la convention du travail maritime de l'OIT : espoirs et défis*, Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale, Bordeaux, 2013/2
 - “La Directiva 2018/131 y la garantía financiera frente al abandono y reclamaciones relacionada con la muerte o discapacidad prologada de la gente de mar: Que impacto para Espana?”, *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, Madrid vol. 48, 2018, pp. 180-194.
- **GALLAIS BOUCHET (A.)**, « Les sociétés de classification : Acteurs de l'ombre ? Acteurs de premier plan », *ISEMER*, février 2012, p. 4

- **GRAVEL (E)**, « Les mécanismes de contrôle de l'OIT : bilan de leur efficacité et perspectives d'avenir », in *Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir*, Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos, O.I.T., Genève 2004, p. 3 et s.
- **GUILLOUX (B.)**, « Le marin au sein de l'entreprise de pêche », CDMO, *revue Neptunus*, Nantes 1999 p. 4.
- **HEILIKMAN (J.)**, « Révolution dans le monde maritime : le rôle d'équipage est mort, vive le permis d'armement », *village justice*, mars 2016 <https://www.village-justice.com/articles/Revolution-dans-monde-maritime,21767.html>,
- **HUGON (Ph.) et PAGES (N.)**, « Ajustement structurel, emploi et rôle des partenaires sociaux en Afrique francophone », *OIT, Cahier de l'emploi et de la formation*, 1998,
- **KEIM-BAGOT (M.)**, « La Covid-19 des marins : un risque professionnel ? », *Le Droit Maritime Français*, N° 827, 1er septembre 2020.
- **KENGUEP (E.)**, « Le partage équitable du trafic maritime international : entre conflit d'intérêt et libéralisation des transports en Afrique », *Neptunus, e.revues Centre de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, Numéro spécial - 20 ans, 2015.
- **KOFFIE-BIKPO (C.Y.)**, « La pêche maritime en Côte-d'Ivoire face à la piraterie halieutique », Presses universitaires de Bordeaux, les cahiers d'Outre-Mer 2010, pp. 321-346.
- **LAGDAMI (K.)**, « L'État du pavillon, entité centrale de la mise en œuvre de la sécurité et de la sûreté maritime en mer Méditerranée », *PUAM*, 2016 pp 313-334.
- **LEBRUN (O.)**, « Durée d'embarquement des gens de mer : pourquoi un amendement à la convention du travail maritime est nécessaire », *Le Droit Maritime Français*, N° 851, 1er novembre 2022 pp p. 867-875.
- **LEFRANCOIS (A.)** « Compétence et formation du marin du XVIe siècle », *revue Neptunus*, Nantes, 2007, p. 10.
- **LE MARCHAND, (A.)** « La Convention du travail maritime et le marin connecté », *Netcom*, 2015, vol. 29, n° 1-2, pp. 133-152,

- **LENHOF (J.L) et ZYSBERG (A.),** « Le système des classes de 1665 à 1784 », *CRHQ, UMR 6583, CNRS, Université de Caen Basse-Normandie* 2013
- **LUCAS (D.), JEGOC (C.) O. CRESTEN JENSEN (E.), LODDEA (B), POUGNET (R), DEWITTE (D.), SAUVAGE (T.), JEGADENC (D.),** “Santé mentale chez les gens de mer : connaissances actuelles et impact de la pandémie COVID 19” *Archives des Maladies Professionnelles et de l’Environnement, r Elsevier Masson SAS, 2021, pp 619-623*
- **MANDIN (F.),** *Le statut du capitaine et la convention du travail maritime, DMF, n°770, juin 2015.*
- **MERCOLI (S.)** « Les fournisseurs de main-d’œuvre maritime et le droit de l’Union européenne », in *Gens de mer : un marché international du travail, P. CHAUMETTE (coord.), Gomylex, Bilbao, 2016, pp 377-392.*
- **MORIN (M.)** « La disparition de l’administration des affaires maritimes et le devenir des agents de cette administration » *Neptunus, revue CDMO, Université de Nantes, vol. 22, 2016/2.*
- **MORIN (M.) et CHARBONNEAU (A.),** « La convention de travail maritime 2001, le traitement à terre des plaintes déposées par les gens de mer », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Tome XXV, CDMO Nantes, 2007, pp 179.*
- **MEKOUL (I. J. B.)** « L’amélioration du statut social du capitaine du navire : étude comparée du droit français et du droit communautaire de la CEMAC à partir d’une lecture de capitaine de navire-armateur-contrat d’engagement-litige-compétence » du professeur Patrick Chaumette, *revue Neptunus, université de Nantes, 2015 p.7.*
- **NDJAMBOU (L.)** “ Le destin des conférences maritimes sur la côte occidentale d’Afrique dans le contexte des indépendances nationales et de la libéralisation des échanges”. In: *Cahiers d’outre-mer. N° 198 - 50e année, Avril-juin 1997. Mers tropicales et économie maritime. pp. 137-150.*
- **NDENDE, (M.)**
- « Evolution des structures armatoriales et difficultés d’identification du transporteur maritime », *DMF, 2006, pp 195-206.*

- « Les enseignements du jugement pénal des paris sur les responsabilités des acteurs mises en cause dans la catastrophe de l'ERIKA », *ADMO*, tome XXVI, 2008, pp 254-272.
- **NGUEMA Y.C.M** « L'efficacité de la “ politique ” maritime africaine dans le contexte de l'économie bleue ». Programme *ERC Human Sea. Wealth and miseries of the oceans: Conservation, Resources and Borders* Richesses et misères des océans : Conservation, Ressources et Frontières, *GOMILEX*, 2018, p 105.
- **NONONSI (A.)** L'évolution du droit du travail maritime dans les pays de la CEMAC et de l'UEMOA (1) : Entre dépendance, autonomie et subordination au droit du travail terrestre, *Le Droit Maritime Français*, N° 703, 2009, pp 454-459.
- **PITARD (P.)** « Réforme *du rôle d'équipage* », journées 2016 de l'Observatoire des Droit des Marins, Nantes, janvier 2016. p. 40.
- **PERCHER (C.), CHARBONNEAU (C.) et CHAUMETTE (P.)**, « La Convention du travail maritime de l'OIT et ses amendements : la protection effective des gens de mer par temps de crises », *Droit Social, Dalloz*, janvier 2023, pp. 29-37. [hal-04095437](#).
- **RUPPEL (O.C) et BIAM (D.J)**, « Reprendre le contrôle des mers : Perspectives pour l'économie bleue de l'Afrique », *Institut d'études de sécurité ISS*, février 2016.
- **SAMBA (A.) ET GASTUEL (D.)**, "Atlas des pêches et pêcheurs artisans d'Afrique de l'Ouest" IRD Éd, Marseille, 2021, pp. 11-14.
- **SAMPSON (H.), ELLIS (N.), ACEJO (I), TURGO (N.) & TANG (L.)**, "The Working and living conditions of seafarers on cargo ships in the period 2011-2016", *Seafarers International Research Centre (SIRC)*, Cardiff University, 2018.
- **SIRET (K.)** « Une convention innovante pour le travail maritime ? Les apports de la convention du travail maritime (CMT 2006) », *CDMO, revue Neptunus*, Nantes, 2008, p. 22.
- **THIAM (B.)**, « L'extension de la protection sociale aux salariés de l'économie informelle », *Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale*, 3 | 2017, pp 64-77.
- **THOMAS (F.)**

- « La fusion des services de l'inspection du travail : Quelle place pour l'inspection du travail en milieu maritime ? Un enjeu national et international », *CDMO, Neptunus* université de Nantes, 2011, p. 18 ;
- « Campagne d'inspection intensive du MOU de Paris sur la MLC » *programme human sea*, <https://humansea.hypotheses.org/588>
- « Réflexion sur la descente à terre des gens de mer (Escale transit) dans l'Union européenne », *CDMO, revue Neptunus*, 2013, p. 10.
- **VALERO (C.)** « Le régime juridique des navires et des marins abandonnés en France », ISEMAR, Note de Synthèse 181 – Juin 2016, <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2016/06/note-de-synth%C3%A8se-isemar-181.pdf>
- **WISSKIRCHEN, (A.)** « Le système normatif de l'OIT : pratique et questions juridiques », *R.I.T.*, Genève, 2005, p. 267 et s.,
- **ZAKOVSKA (K.)** « *L'accès à la profession de marin pêcheur* », *CDMO, revue Neptunus*, Nantes, 2013, p. 5

V. RAPPORTS, ÉTUDES, AVIS & DOCUMENTS OFFICIELS

- ANAM, *Circulaire relative aux barèmes provisoire de salaires pour les marins embarquant à bord d'unités navales opérant dans les activités pétrolières et gazières au Sénégal*, ANAM, Dakar, Sénégal, 09 décembre 2021.
- ANDERSEN (P.) Rapport de l'Etude sur *Diagnostic national sur la situation sociale du travail et de l'emploi dans secteur de la pêche au Sénégal*, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Madrid (España), Organisation Internationale du Travail, Genève, Octobre 2008.
- ANDS, *Rapport de l'Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie sur la Situation Économique et Sociale du Sénégal*, éd. 2016 : Pêche et aquaculture, Février 2019.
- Conférence internationale sur la sécurité des affaires maritimes du Golfe de Guinée : *Intervention de l'ambassadeur Véronique ROGER-LACAN représentante spéciale pour la lutte contre la piraterie maritime* 8 septembre 2014.

- COMHAFAT, *Quelle Protection des Marins Pêcheurs à travers la Promotion de la Médecine Maritime ?* 27-29 juillet 2021, Tanger (Maroc)
- COMHAFAT *Étude pour la mise en place d'un Programme Régional Harmonisé d'Inspection Portuaire dans la région COMHAFAT*, Janvier 2018
- COMHAFAT, séminaire *Pour un accès à des emplois décents et sécurisé dans la pêche en Afrique Occidentale* 3-4 octobre 2019 Tanger Maroc.
- Conseil général des ponts et chaussées et de l'inspections générales des services de l'administration maritime du décembre 2007 : *Rapport n° 004549-01, mise en place de l'inspection du travail maritime ;*
- CNUCED, *Etude sur le transport maritime*, Nations Unis, Genève 2022.
- CNUCED, *Etude sur les Transports Maritime 2020 : principaux faits et chiffres sur l'Afrique* UNCTAD/PRESS/PR/2020/031.
- DGAMPA, *Conditions sociales applicables aux travailleurs exerçant une activité liée aux énergies marines renouvelables (EMR) a bord d'un navire ou sur une installation offshore*, DGAMPA, 23 mars 2023.
- FAO, *Rapport la situation mondiale des pêches et de l'aquaculture (SOFIA)*, Rome, 2018, p. 254.
- FAO, *Sécurité en mer dans le secteur de la pêche*, comité des pêches Trente-troisième session, Rome, 9-13 juillet 2018, 5 p.
- ICSF, *Guide ICSF : pour mieux comprendre la convention sur le travail dans la pêche, 2007, International Collective in Support of Fishworkers*, 01/09/2022.
- ISN, *Rapport sur l'Afrique de l'Ouest, les défis maritimes du Togo : la sureté des eaux demeure un sujet de préoccupation*”, institut d'étude de sécurité n° 18, aout 2016, 8 p.
- ITF, *Guide de l'ITF pour les gens de mer sur la Convention du travail maritime, 2006 La Convention du travail maritime, 2006 Une charte des droits des gens de mer* ITF, Londres, 2017.

- ITF, *Convention de l'OIT sur le travail dans la pêche 2007 - Guide pour les syndicats*, ITF, 18 Mar 2016.
- ITF et ICS, *Orientations sur l'élimination du harcèlement et de l'intimidation à bord des navires*, 2016.
- OIT, *Rapport de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations*, Conférence internationale du Travail, 111^e session, 2023.
- OIT, *Rapport de la commission d'expert pour l'application des conventions et recommandations*, conférence internationale du travail 105^e session sur l'application des normes internationales du travail, 2016.
- OIT, *Document de réflexion pour le Forum de dialogue mondial sur la promotion de la convention (no 188) sur le travail dans la pêche*, 2007, OIT, Département des activités sectorielles, 15-17 mai 2013.
- OIT, *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant de inspections en application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche*, 2007 Genève, Bureau international du Travail, 2011.
- OIT, *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime*, 2006, Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles et Département des normes internationales du travail, Genève, BIT, 2015.
- OIT, *Directives pour les inspections des États du pavillon en vertu de la convention du travail maritime*, 2006, telle qu'amendée, BIT, Deuxième édition révisée, 2021.
- OIT, *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime*, 2006, telle qu'amendée, BIT, Deuxième édition révisée 2022.
- OIT, *Directives sur la formation des cuisiniers de navire*, Bureau international du Travail, Département des activités sectorielles, Genève, BIT, 2014.
- OIT, *Directives relatives aux examens médicaux des gens de mer* / Organisation internationale du travail, Programme des activités sectorielles ; Organisation maritime internationale. – Genève : OIT, 2013.

- OIT, *Directive pour une approche visant à mener une analyse comparative de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, avec les législations nationales et d'autres mesures concernant les conditions de travail décentes à bord des navires de pêche: conditions minimales requises pour le travail à bord; conditions de service; logement et alimentation; protection de la sécurité et de la santé au travail; soins médicaux et sécurité sociale*, BIT, 2010.
- OIT, *Amendements au code concernant les règles 1.4, 2.5, 3.1, 3.2, 4.1, et 4.3 et aux annexes A2-I et A4-I de la MLC, 2006*, STCMLC/PARTIE II, 2022.
- OIT, *Manuel : éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006 : sécurité sociale pour les gens de mer / Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail*. – Genève : BIT, 2012 28 p.
- OIT, *Manuel pour l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche*, BIT, 1^e Ed, Genève, 2010.
- OIT, *Manuel : éléments d'orientation pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006 : modèle de dispositions nationales*, Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail. – Genève : BIT, 2012 1 V.
- OIT, « *Etude d'ensemble relative à la Convention (n°155) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981, à la Recommandation (n°164) sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981 et au Protocole de 2002 relatif à la convention sur la sécurité et la santé des travailleurs, 1981* », Rapport III (Partie 1B), Conférence internationale du Travail, 98^e session, Genève, 2009 (« Etude d'ensemble relative aux normes de l'OIT en matière de sécurité et de santé au travail »)
- OIT, *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006*, Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles et Département des normes internationales du travail, Genève, BIT 2015.
- OIT, *Compilation des instruments sur le travail maritime*, 3^e édition, BIT, 2021 ;
- OIT, *Instruments concernant les salaires, la durée du travail ou du repos des gens de mer et les effectifs des navires*, Troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006, Genève 23-27 avril 2018.

- OIT, *Instruments concernant l'alimentation et le service de table*, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), Genève, 19-23 avril 2021.
- OIT, *Instruments concernant le rapatriement (gens de mer)*, Troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006, Genève, 23-27 avril 2018.
- OIT, *Instruments concernant le droit à un congé (gens de mer)*, Troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006, Genève, 23-27 avril 2018.
- OIT, *Instruments concernant l'alimentation et le service de table*, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, MLC, 2006, Genève, 19-23 avril 2021.
- OIT, *Instruments concernant le logement et les loisirs des équipages*, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), Genève, 19-23 avril 2021.
- OIT, *Instruments concernant le recrutement et le placement (gens de mer)*, Troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006 Genève 23-27 avril 2018.
- OIT, *Instruments concernant les soins médicaux*, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), Genève, 19-23 avril 2021.
- OIT, *Instruments concernant la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents*, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), Genève, 19-23 avril 2021.
- OIT, *Instruments concernant la responsabilité des armateurs*, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, (MLC, 2006), Genève, 19-23 avril 2021.
- OIT, *Instruments concernant le contrat d'engagement maritime (gens de mer)*, Troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006, Genève, 23-27 avril 2018.

- OIT, *Instruments concernant l'accès à des installations de bien-être à terre*, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006 Genève), 19-23 avril 2021.
- OIT, *Convention de travail maritime 2006 (MLC 2006), questions fréquentes*, cinquième édition, 2019, (www.ilo.org/MLC) ;
- OIT, *Résolution concernant la promotion de la convention du travail maritime, 2006*, Conférence internationale du Travail, 94^e session Genève, février 2006.
- OIT, *Résumé des observations et suggestions relatives STCMLC/Partie aux propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée*, Document d'information pour discussion en vue de la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article (Partie II) XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, Genève, 5-13 mai 2022.
- OIT, Lettre du BIT sur le terme « eaux abritées », BIT, Cléopatra DOUMBIA-HENRY, 7 juillet 2011.
- OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110^e session CIT (2022), Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Togo, 2022.*
- OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110^e session CIT (2022) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Sénégal, 2022.*
- OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2021, publiée 110^e session CIT (2022) Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007 – Sénégal, 2022.*
- OIT, *Demande directe (CEACR) - adoptée 2018, publiée 108^e session CIT (2019) Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006) – Bénin, 2018.*
- OMAOC, *Rapport sur le rôle des administrations de la Marine Marchande dans le secteur maritime*, Atelier de réflexion de l'OMAOC sur l'autonomisation des marines marchandes de l'espace OMAOC, Abidjan du 18 au 20 octobre 2017.
- OMI, *Mission d'évaluation des besoins pour l'application des instruments par l'État du pavillon, examen de la législation maritime, et séminaire national* Cotonou, Bénin, 18 au 22 août 2014 ;

- OMI, *Mission d'évaluation des besoins pour l'application des instruments par l'État du pavillon, examen de la législation maritime, et séminaire national* Lomé, Togo, 25 au 29 août 2014
- OMI, *Rapport n° 354 (2017-2018) sur le projet de loi autorisant la ratification de la convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F)*, Paris, mars 2018.
- PNUD, *Protection sociale et secteur informel dans les pays africains : évaluation prospective des régimes contributifs*, 2021.
- Rapport annuel du MoU d'Abuja, 2020.
- *Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes Français* d'octobre 2013 du député Arnaud LEROY
- Rapport Cremers, K., Bouvet, M., Wright, G., Rochette, J., *Options pour le renforcement du suivi, contrôle et surveillance des activités humaines dans la région de l'Atlantique du Sud-Est*, projet STRONG High Seas, 2021

VI. TEXTES NORMATIFS

- **Conventions internationales**

- **OMI**

- La convention de visant à faciliter le trafic maritime international (FAL) de 1965 ;
- Convention internationale sur la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS) 1974 ;
- Convention sur les normes de formation des gens de mer de délivrance de brevet et de veille (STCW) de l'OMI 1978 telle que modifiée en 1995 ;

- **OIT**

- Convention 147 de 1976 sur les normes minimas (gens de mer) ;
- Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996 ;
- Convention (n°185) sur la pièce d'identité des gens de mer ;

- Convention de travail maritime OIT 2006 (MLC) (Amendement de 2014, 2016 et 2018) ;
- Convention (n°188) sur la pêche OIT 2007 ;
 - **Législation communautaire**
 - La Charte des Transports Maritime en Afrique de l’Ouest et du Centre du 07 Mai 1975 dite “Charte d’Abidjan”
 - **Législations nationales**

Benin

-Textes législatifs

- Loi n° 2010-11 du 27 décembre 2010 portant Code maritime en République du Bénin.
- Loi n° 98-015 du 12 mai 1998 portant statut général des gens de mer.
- Loi no 98-004 du 27 janvier 1998, portant code du travail.

-Textes réglementaires

- Arrêté no 25 MTPTPT/MM du 13 juin 1970 définissant les conditions d'aptitude physique des marins.
- Décret no 172 PR/MTPTPT du 18 juin 1968 portant création d'une Direction de la marine marchande dahoméenne.
- Ordonnance no 38 PR/MTPTPT du 18 juin 1968, portant Code de la marine marchande de la République du Dahomey.

Côte d’Ivoire

-Textes législatifs

- Loi 2017-432 du 30 juin 2017 portant code maritime.
- Loi n° 2015-532 du 20 juillet 2015 portant Code du travail.

-Textes réglementaires

- Arrêté interministériel n° 209/MDIE-ET/MSP/MEFPPS du 4 août 1997 portant organisation de la médecine du Travail maritime.

- Arrêté no 446 METT.CAB du 9 novembre 1994 portant attributions et organisation de la direction des Transports maritimes, fluvio-lagunaires et de plaisance.
- Arrêté no 450 METT/CAB du 9 novembre 1994 portant attributions et organisation de la direction des Affaires maritimes et portuaires.
- Arrêté no 58 METT.DAMP du 8 juin 1993 portant organisation et fonctionnement de l'Ecole supérieure des transports maritimes.
- Arrêté no 24 MINIMAR.CAB du 29 juin 1981 portant organisation et fonctionnement du Service autonome de santé de la marine et des gens de mer.
- Arrêté interministériel no 1302 TP.MM/MTAS du 10 décembre 1971 portant application de l'article 92, dernier alinéa, du code de la marine marchande.
- Décret no 69-444 du 22 octobre 1969 portant création d'une Commission sociale de la marine marchande et des pêches maritimes.

Sénégal

-Textes législatifs

- Loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant code de la marine marchande.
- Loi n°97-17 du 1er décembre 1997

-Textes réglementaires

- Décret n° 2004-283 du 5 mars 2004 fixant les modalités d'application de la loi n° - 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande ;
- DECRET n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et - fonctionnement de l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM) ;
- Décret n° 2010-1129 du 28 septembre 2010 portant création de l'Ecole nationale supérieure maritime ;
- Décret 2013-1058 du 5 août 2013 modifiant certaines redevances prévues par le décret n° 2011-821 du 16 juin 2011 abrogeant et remplaçant les taux des ressources financières de l'Agence nationale des Affaires maritimes ;

- Décret n° 2016-933 du 05 juillet 2016 relatif à la santé des gens de mer.
- Décret n° 2006-1256 du 15 novembre 2006 fixant les obligations des employeurs en matière de sécurité au travail.

Togo

-Textes législatif

- Loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande.
- Loi n°2021-012 du 18 juin 2021 portant Code du travail

-Textes réglementaires

- Arrêté interministériel no 25/MCT/MEF portant réglementation du trafic maritime au Togo.
- Ordonnance n° 29 de 1971 portant Code de la marine marchande.

VII. SITES INTERNETS

www.ilo.org

www.imo.org

<https://unctad.org/fr>

<https://www.fao.org/>

www.comhafat.org/fr/

<http://www.omaoc.org/>

<https://www.ohada.com/>

<https://www.abujamou.org/>

<https://anam.ma/anam/>

<https://www.dgamp.ci/>

<https://www.onaemtogo.org/>

<https://maritime.gouv.tg/>

www.cdmo.univ-nates.fr

www.jo.gouv.sn

jo.gouv.tg

[http://www.sgg.gouv.ci/](http://www.sgg.gouv.ci)

<https://data.bnf.fr/>

www.developpement-

durable.gouv.fr

www.ifmer.org

www.legifrance.gouv.fr/

www.obs-droits-marins.fr

www.persee.fr www.afcan.org

www.village-justice.com

INDEX ALPHABÉTIQUE

A

accident de travail, 332, 334, 353, 363

agrément, 46, 56, 100, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 226, 395, 398

alimentation, x, 64, 69, 71, 74, 98, 170, 249, 303, 307, 318, 319, 320, 322, 327, 329, 333, 371, 381, 383, 386, 388, 423, 424

amendements, 7, 33, 34, 39, 43, 74, 116, 183, 199, 213, 253, 281, 289, 290, 291, 292, 293, 323, 339, 351, 361, 366, 367, 368, 413, 419

approvisionnement, 1, 144, 289, 290, 291, 298, 318, 323

armateur, 2, 11, 13, 40, 67, 74, 75, 76, 80, 102, 108, 183, 186, 188, 190, 194, 198, 199, 219, 232, 234, 248, 270, 271, 273, 274, 277, 286, 288, 289, 290, 291, 293, 294, 296, 310, 315, 319, 320, 321, 324, 327, 329, 333, 336, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 352, 353, 355, 357, 358, 363, 364, 365, 366, 367, 372, 374, 375, 388, 390, 397, 399, 402, 408, 412, 415, 418

C

capitaine, 33, 38, 40, 42, 46, 58, 59, 79, 85, 86, 106, 150, 203, 210, 211, 233, 234, 235, 245, 250, 255, 256, 257, 258, 259, 306, 320, 324, 345, 348, 349, 350, 353, 354, 355, 359, 370, 413, 418

carte d'identité des gens de mer, 60, 61, 62

certificat de travail maritime, 73, 74, 75, 76, 78, 327, 389, 402, 404

collaboration, 125, 129, 177, 380, 385, 397

communautarisation, 128, 135, 136, 137, 138, 143, 162, 163, 177

concurrence déloyale, 20, 26, 129, 176, 178, 219

congés, 181, 212, 233, 252, 263, 264, 265, 266, 268, 294, 321, 383, 390

contrat d'engagement maritime, ix, 8, 181, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 198, 199, 200, 201, 208, 209, 210, 211, 213, 214, 220, 233, 241, 242, 270, 271, 280, 281, 294, 363, 365, 386, 396, 424

convention collective, 41, 105, 182, 184, 202, 208, 209, 210, 250, 256, 262, 271, 275, 280, 285, 291, 319, 374

coopération maritime, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 122, 124, 128, 129, 130, 131, 143, 410

cuisinier à bord, 325, 327

D

décision d'effectif de sécurité, 247, 249

déclaration de conformité, 73, 75, 76, 78, 91, 268, 269, 389, 399, 400, 413

dimension sociale, 78, 87, 89, 91, 92, 98, 112, 143, 144, 151, 158, 159, 163, 170, 174, 175, 177, 396

documents professionnel, 48, 57, 60, 198

dumping social, 59, 129, 144, 176, 294, 383

E

eau potable, 288, 290, 291, 298, 318, 319, 320, 321, 323, 324, 325, 329, 383

école de formation maritime, 37, 61

environnement, 4, 25, 28, 88, 92, 97, 113, 123, 125, 127, 128, 134, 141, 150, 153, 159, 164, 174, 226, 251, 269, 287, 296, 314, 325, 330, 335, 342, 349, 383, 384

exigence de l'écrit, 201, 202, 203, 204, 206, 207, 208, 209

F

flotte, 2, 6, 10, 21, 42, 45, 46, 57, 65, 66, 93, 105, 118, 119, 122, 123, 124, 130, 131, 132, 133, 135, 143, 166, 177, 240, 292, 375, 384, 385, 394, 395, 398

formation maritime, 32, 35, 37, 38, 40, 44, 45, 46, 48, 54, 130, 414

G

garantie financière, 74, 219, 281, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 363, 364, 366, 367, 368, 386

H

habilitation, 87, 93, 98, 99, 100, 101, 193

habitabilité, 87, 168, 296, 298, 381

harmonisation, 14, 20, 27, 36, 60, 112, 113, 114, 117, 125, 126, 127, 129, 131, 136, 137, 138, 143, 169, 381, 385, 410

heures de travail, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 260, 261, 262, 263, 277, 308, 338, 412

I

identité du gens de mer, 48

immobilisation, 150, 153, 286, 289

inspection, 8, 31, 64, 65, 68, 71, 74, 75, 77, 78, 79, 80, 81, 84, 89, 90, 92, 96, 99, 101, 103, 105, 106, 107, 144, 146, 147, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 160, 161, 164, 165, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 175, 194, 198, 211, 293, 306, 319, 322, 324, 327, 368, 386, 396, 398, 400, 401, 406, 420, 421

inspection du travail maritime, 31, 84, 89, 92, 421

internationalisation, 2, 6, 8, 9, 12, 18, 60, 169, 197, 330, 371

J

jeunes gens de mer, 49, 51, 259, 260, 262, 264, 347, 386

L

libre immatriculation, 20, 105, 119, 120, 132, 144, 394

liste d'équipage, 72, 185, 244, 245, 246

logement, 69, 74, 98, 164, 284, 285, 290, 291, 296, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 309, 310, 329, 333, 355, 364, 365, 381, 383, 386, 388, 400, 423, 424

M

maladie professionnelle, 165, 332, 333, 334, 335, 363, 366, 367, 369, 373

marché international, 6, 7, 11, 14, 21, 68, 82, 105, 116, 125, 330, 374, 408, 412, 418

mentions obligatoires, 201, 202, 203, 204, 209

N

navigation maritime, 36, 38, 46, 47, 77, 88, 140, 223, 224, 225, 226, 229, 230, 245, 270, 370

nourriture, 164, 250, 284, 288, 289, 290, 291, 298, 302, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 328, 329, 354, 364, 365, 386

O

organisations régionales, 114, 117, 124, 130, 133, 138, 157, 163, 172, 174, 377

P

pavillons de complaisances, 21

pirogue, 17, 71, 204, 228, 305

port state control, 10, 144, 384, 385

prévention, 6, 7, 20, 34, 55, 74, 77, 85, 89, 98, 101, 147, 150, 155, 162, 226, 249, 309, 310, 313, 326, 331, 332, 333, 335, 337, 339, 340, 342, 343, 344, 345, 347, 348, 349, 350, 353, 354, 369, 371, 381, 384, 386, 402, 404, 410, 412, 413, 415, 424

profession réglementée, 11, 21, 22, 24, 26, 28, 36, 48, 63, 73, 141, 384

propriété effective, 119

Q

qualification, 32, 35, 40, 47, 48, 88, 91, 99, 114, 203, 220, 224, 225, 226, 227, 230, 236, 246, 272, 325, 326, 327, 347, 386, 416

R

rapatriement, 74, 198, 202, 204, 219, 266, 267, 268, 271, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 293, 365, 366, 386, 402, 405, 424

relation de travail, 8, 12, 20, 25, 178, 200, 215, 216, 218, 242, 270, 373

rémunération, 22, 160, 181, 184, 199, 214, 218, 271, 272, 273, 274, 276, 277, 278, 279, 280, 285, 294, 319, 379, 383, 412, 414

risque maritime, 20, 333

rôle d'équipage, 40, 76, 88, 185, 203, 244, 245, 246, 247, 251, 265, 321, 417

S

salaire, 59, 104, 168, 201, 205, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 277, 278, 279, 283, 288, 291, 364, 365, 386, 412

santé et sécurité au travail, 181, 331, 334, 335, 341, 344, 350, 353

sécurité sociale, 8, 24, 64, 69, 89, 98, 115, 143, 164, 168, 202, 204, 236, 270, 291, 353,

363, 364, 366, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 388, 397, 414, 415, 416, 419, 423

service de santé des gens de mer, 55, 56

services privés de recrutement et de placement des gens de mer, 192

single ship company, 216

soins médicaux, 64, 69, 74, 98, 164, 267, 290, 291, 333, 345, 347, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 370, 371, 372, 373, 375, 383, 388, 423, 424

sûreté, 7, 15, 28, 68, 79, 80, 106, 141, 164, 243, 247, 267, 312, 417

T

télémédecine, 362, 363

traitement pas plus favorable, 8, 10

travail décent, 7, 10, 12, 19, 20, 71, 143, 184, 202, 205, 208, 300, 371, 384, 387, 388, 423

U

uniformisation, 20, 136, 137, 139, 141, 294

V

volonté politique, 62, 70, 71, 84, 96, 111, 119, 122, 123, 130, 387, 395

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	IX
INTRODUCTION.....	1
PARTIE 1 : L'IMPACT DES CONVENTIONS INTERNATIONALES SUR L'ENCADREMENT ADMINISTRATIF DE LA PROFESSION DE MARIN EN AFRIQUE FRANCOPHONE DE L'OUEST	23
TITRE 1 : L'EXIGENCE D'UNE ADMINISTRATION DE QUALITÉ POUR UNE BONNE APPLICATION DE LA REGLEMENTATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL MARITIME EN AFRIQUE DE L'OUEST.....	27
Chapitre 1 : Le renforcement des missions et obligations de l'administration des gens de mer par les conventions internationales.....	30
Section 1 : Les conventions STCW et STCW-F de l'OMI : des impératifs du contrôle et de la gestion des conditions d'accès à la profession de marin	32
Paragraphe 1 : Le contrôle et la gestion de la formation professionnelle maritime par l'administration maritime ouest africaine	35
<i>A : Le respect en Afrique de l'Ouest des exigences minimales de formation : Mise en place d'école de formation maritime et délivrance conforme des titres de formation... 36</i>	
<i>B. Les défis des États de l'AFO en matière de formation des gens de mer.....</i>	<i>42</i>
Paragraphe 2 : Le contrôle de l'aptitude physique et l'identité du gens de mer.....	48
<i>A. Les conditions d'âge et d'aptitude médicale.....</i>	<i>48</i>
1. Conditions d'âge	48
2. Contrôle et gestion des exigences d'aptitude médicale à la navigation	51
<i>B. L'identité civile et professionnelle du marin</i>	<i>56</i>
1. Les conditions de nationalité requises.....	56
2. Les documents professionnels.....	59
Section 2 : L'avènement des conventions de travail maritime MLC et C188 de l'OIT : Vers un nouveau système de contrôle social des navires par l'administration maritime en Afrique de l'Ouest.....	63
Paragraphe 1. L'état de la ratification et de la mise en œuvre des conventions MLC et C188 en AOF	65
<i>A. Une ratification quasi-universelle de la MLC en Afrique de l'Ouest.....</i>	<i>65</i>
<i>B. Une réticence quant à l'application de la C188</i>	<i>68</i>
Paragraphe 2 : Le nouveau système de certification sociale des navires pour un contrôle efficace.....	72

<i>A. Le contrôle a priori de l'État du pavillon : les documents certifiant la navigabilité sociale du navire</i>	73
1. Le certificat de travail maritime.....	73
2. La déclaration de conformité du travail maritime (DMLC).....	75
<i>B. Le contrôle a posteriori par l'État du port : Contrôle des documents de certification sociale</i>	76
Chapitre 2 : La nécessité d'une mise en place de moyens administratifs pratiques pour un contrôle efficace de l'application des normes du travail maritime en Afrique de l'Ouest...	82
Section 1 : La nécessité d'un renforcement de la capacité de l'appareil administratif ouest africain	83
Paragraphe 1. Les organes administratifs ouest africains en charge du contrôle de l'application des normes	83
<i>A. Les commissions pour les visites et inspections à bord des navires</i>	<i>84</i>
<i>B. L'inspection du travail maritime</i>	<i>88</i>
Paragraphe 2 : Les besoins en ressources humaines et matérielles des organes de contrôle	90
<i>A. Les besoins d'un personnel suffisant et qualifié</i>	<i>90</i>
<i>B. Les besoins en ressources matérielles pour un bon contrôle de l'application des normes du travail maritime</i>	<i>93</i>
Section 2. La possible implication d'acteurs privés pour un contrôle efficace de l'application des normes	95
Paragraphe 1 : Les sociétés de classification pour un contrôle de l'application des normes	96
<i>A. L'habilitation des sociétés de classification</i>	<i>97</i>
<i>B. Le contrôle du respect de la réglementation internationale par les sociétés de classification</i>	<i>100</i>
Paragraphe 2 : Les autres organisations privées pouvant s'impliquer dans le contrôle de l'application des normes	102
<i>A. Les syndicats de gens de mer</i>	<i>102</i>
<i>B. Les associations d'accueil des gens de mer</i>	<i>107</i>
TITRE 2 : LA NECESSITÉ D'UNE COOPÉRATION ADMINISTRATIVE ET INTERÉTATIQUE POUR LA MISE EN APPLICATION DU DROIT INTERNATIONAL DU TRAVAIL MARITIME EN AFRIQUE DE L'OUEST	110

Chapitre 1 : Un nécessaire réajustement de l'encadrement juridique et institutionnel de la politique maritime ouest africaine..... 116

Section 1 : Les limites structurelles et institutionnelles de la politique maritime ouest africaine 116

Paragraphe 1 : L'absence de flotte importante en Afrique de l'Ouest 117

A. La disparition des flottes maritimes nationales des États d'Afrique de l'Ouest..... 118

B. L'absence de flotte maritime : une cause de manque de volonté pour la mise en application des conventions internationales de travail maritime 121

Paragraphe 2 : Les caractéristiques des institutions maritimes ouest africaines : Un frein pour une coopération maritime efficace 123

A. La diversité des organisations régionales et sous régionales à « compétence maritime »..... 123

B. Les pesanteurs politiques et culturelles faisant obstacle aux initiatives d'une coopération maritime efficace 128

Section 2 : Perspective d'une coordination juridique et institutionnelle efficace 130

Paragraphe 1 : La reconstruction de la flotte marchande 130

A. Nécessité d'un appui communautaire pour redynamiser les flottes nationales..... 131

B. Une possible création d'un cabotage communautaire..... 133

Paragraphe 2 : Une possible communautarisation des normes sociales maritimes en Afrique de l'Ouest..... 134

A. Quelle forme pour la communautarisation des normes ?..... 135

B. Quelle organisation pour la communautarisation ? 136

Chapitre 2 : Un besoin de revalorisation du MOU d'Abuja pour un contrôle de l'État du port harmonisé et modernisé 143

Section 1 : Le fonctionnement du MOU d'Abuja 145

Paragraphe 1 : La procédure de contrôle des navires 148

A. Les visites d'inspection à bord des navires 148

B. Les échanges d'informations 150

Paragraphe 2 : Quelques obstacles au bon fonctionnement du MOU d'Abuja 153

A. Les obstacles généraux..... 153

B. Les obstacles spécifiques aux contrôles sociaux des navires 155

Section 2 : La nécessité d'améliorer les contrôles dans le cadre de MOU d'Abuja.....	158
Paragraphe 1 : La nécessité de renforcer la coopération des États dans le cadre du MOU d'Abuja.....	158
<i>A. La nécessité d'assurer un meilleur engagement des États membres du MOU.....</i>	<i>159</i>
<i>B. Une possible communautarisation du MOU d'Abuja.....</i>	<i>161</i>
Paragraphe 2 : Le contrôle social des navires de pêche par l'État du port : faut-il étendre le MOU d'Abuja à la pêche ?	163
<i>A. Pourquoi un contrôle social renforcé de la pêche en Afrique de l'Ouest ?</i>	<i>164</i>
<i>B. De la possibilité d'étendre le MOU d'Abuja à la pêche</i>	<i>168</i>
CONCLUSION PARTIE 1	175
PARTIE 2 : L'IMPACT DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DU TRAVAIL MARITIME DANS LES RELATIONS DE TRAVAIL ET LES CONDITIONS DE VIE À BORD DES NAVIRES EN AFRIQUE DE L'OUEST	178
TITRE 1 : LE CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME EN AFRIQUE DE L'OUEST FACE AUX EXIGENCES INTERNATIONALES	184
Chapitre 1 : La conclusion du contrat d'engagement maritime en Afrique de l'Ouest au regard du droit international du travail maritime.....	187
Section 1 : Le formalisme dans la conclusion du contrat d'engagement maritime.....	188
Paragraphe 1 : Les formalités de recrutement et de placement	189
<i>A. Habilitation des services de placement et de recrutement des gens de mer.....</i>	<i>191</i>
<i>B. Les obligations des SPRPGM relatives au recrutement et au placement des gens de mer.....</i>	<i>196</i>
Paragraphe 2 : Les formalités de conclusion du contrat d'engagement maritime	199
<i>A. L'exigence de l'écrit et des mentions obligatoires.....</i>	<i>200</i>
1. Transposition incomplète en Afrique de l'Ouest des dispositions internationales exigeant l'écrit et certaines mentions obligatoires	200
2. Les problèmes particuliers de l'exigence de l'écrit et des mentions obligatoires à la pêche artisanale en Afrique de l'Ouest	203
<i>B. Les autres exigences de forme.....</i>	<i>208</i>
Section 2 : Les parties au contrat	212
Paragraphe 1 : L'employeur dans le contrat d'engagement maritime	213
<i>A. L'armateur, employeur des gens de mer.....</i>	<i>213</i>

<i>B. L'armateur, « utilisateur » des gens de mer</i>	216
Paragraphe 2 : Le gens de mer ou marin dans le contrat d'engagement maritime	219
<i>A. Le navire, un élément déterminant pour l'identification du gens de mer ou marin</i>	219
1. Des définitions générales devant répondre aux objectifs des conventions internationales du travail maritime	219
2. Qualification des plateformes en mer de navire.....	223
3. La définition de navire de pêche selon les législations ouest africaines	227
<i>B. Détermination des travailleurs à bord devant être considérés gens de mer ou marin</i>	229
1. Des définitions dans les législations nationales ouest africaines ne couvrant pas l'ensemble des gens de mer	230
2. Possible catégorisation des différents gens de mer	234
Chapitre 2 : L'exécution du contrat d'engagement maritime en Afrique de l'Ouest et exigences internationales	241
Section 1 : L'organisation du travail maritime	242
Paragraphe 1 : L'effectif minimum à bord	242
<i>A. Documents permettant d'identifier l'équipage du navire : la liste d'équipage et le rôle d'équipage</i>	243
<i>B. La décision d'effectif de sécurité</i>	246
Paragraphe 2 : La durée du travail à bord	250
<i>A. Temps de travail et de repos</i>	251
1. Durée de travail et de repos hebdomadaire et quotidienne	252
2. Les dérogations aux limites de la durée du travail.....	255
<i>a. Dépassement de la durée maximale de travail</i>	256
<i>b. La durée du travail des jeunes gens de mer</i>	259
<i>B. Le congé des gens de mer</i>	262
1. Le congé annuel rémunéré	262
2. La durée maximale d'embarquement.....	265
Section 2 : Droits et obligations des parties	269
Paragraphe 1 : La rémunération des gens de mer	270

<i>A. Délais et modalités de paiement des salaires</i>	270
<i>B. La rémunération à la part de pêche</i>	275
Paragraphe 2 : Le rapatriement des gens de mer	279
<i>A. Les conditions et les modalités du droit au rapatriement</i>	280
<i>B. Garantie financière pour rapatriement</i>	287
TITRE 2 : LES CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE VIE À BORD ET À TERRE EN AFRIQUE DE L'OUEST FACE AUX EXIGENCES INTERNATIONALES	294
Chapitre 1 : Habitabilité des navires ouest africains et droit international	296
Section 1 : Les installations à bord et à terre	297
Paragraphe 1 : Le logement et les installations de loisirs à bord	297
<i>A. Le logement des gens de mer</i>	298
<i>B. Les installations de loisirs</i>	306
Paragraphe 2 : Les installations de bien-être à terre	309
<i>A. L'accès aux installations de bien-être</i>	309
<i>B. Le rôle des associations d'accueil des gens de mer (Seamen's club) dans la mise en place et la gestion des installations de bien-être</i>	313
Section 2 : L'approvisionnement des gens de mer en alimentation	316
Paragraphe 1 : La nourriture et l'eau potable à bord	317
<i>A. Qualité, quantité et gratuité de la nourriture</i>	317
<i>B. Disponibilité et respect des conditions d'hygiène concernant l'eau potable</i>	321
Paragraphe 2 : L'exigence d'un cuisinier à bord	323
<i>A. Qualification des cuisiniers de navire</i>	323
<i>B. Les exceptions à l'exigence d'un cuisinier qualifié à bord</i>	326
Chapitre 2 : Santé et sécurité au travail à bord des navires ouest africains au regard du droit international	328
Section 1 : Les mesures de prévention des maladies professionnelles et accidents de travail maritime	330
Paragraphe 1 : La gestion du risque maritime	331
<i>A. Identification des risques professionnels maritimes</i>	334
<i>B. Evaluation des risques</i>	340

Paragraphe 2 : L'organisation de la prévention des ATM et MPM à bord et à terre	342
<i>A. Le rôle de l'équipage dans la prévention des ATM et MPM</i>	343
1. Formation et instruction des gens de mer	343
2. Les membres de l'équipage chargés de la prévention	346
<i>B. Déclaration des accidents du travail, des lésions et des maladies professionnelles et enquêtes sur leurs causes</i>	348
Section 2 : Les mesures de protection contre les maladies professionnelles et les accidents de travail	352
Paragraphe 1 : Prise en charge des gens de mer malades ou accidentés au travail	352
<i>A. Soins médicaux à bord des navires</i>	353
<i>B. Accès aux soins médicaux à terre</i>	357
Paragraphe 2 : Les garanties de prise en charge des marins malades ou accidentés	361
<i>A. Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur</i>	361
<i>B. La sécurité sociale des gens de mer ouest africains et le droit international</i>	366
1. La mise en œuvre en Afrique de l'Ouest des instruments internationaux relatifs à la sécurité sociale des gens de mer	370
2. Le problème de la couverture des pêcheurs artisanaux en Afrique de l'Ouest	376
CONCLUSION PARTIE 2	381
CONCLUSION GÉNÉRALE	382
ANNEXES	390
ANNEXE 1 : CARTE DE L'AFRIQUE DE L'OUEST	391
ANNEXE 2 : ENTRETIEN	392
ANNEXE 3 : ENTRETIEN	396
ANNEXE 4 : CERTIFICAT DE TRAVAIL MARITIME (ANNEXE A5-II DE LA MLC)	397
ANNEXE 5 : DECLARATION DE CONFORMITE DE TRAVAIL MARITIME (CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006, ANNEXE A5-II F)	400
BIBLIOGRAPHIE	405
INDEX ALPHABÉTIQUE	429
TABLE DES MATIÈRES	432

Titre : D'un cadre national à l'internationalisation du droit social des gens de mer, l'application du droit international du travail maritime en Afrique francophone de l'Ouest.

Mots clés : Gens de mer, marin, droit international du travail maritime, Afrique de l'Ouest, Conventions internationales.

Résumé : En Afrique francophone de l'Ouest, le droit social maritime positif est né dans une sphère nationale. Mais, la liberté internationale d'immatriculation des navires, l'internationalisation du transport maritime, l'engagement des gens de mer et l'intensification des rapports internationaux, ainsi que la prise de conscience de l'importance du facteur humain dans la prévention des risques maritimes étaient à l'origine d'un début de construction d'un droit international du travail maritime dans les années 1970. Ainsi, l'OMI et l'OIT ont développé un certain nombre d'instruments destinés à définir des règles en matière de sécurité maritime et de travail maritime. Toutefois, la réglementation de la profession de marin dans la sphère internationale a connu son plein essor avec l'adoption de la MLC et puis de la C188. La réglementation internationale est devenue la source essentielle de ce marché international du travail.

Mais, la législation maritime ouest africaine ne prend pas en compte toutes les dimensions des conventions internationales, malgré une ratification massive de la MLC et une ratification limitée de la C188 en Afrique de l'Ouest. Or, la volonté exprimée de se mettre en conformité avec le droit international afin d'assurer aux gens de mer des conditions de travail décentes et sûres doit être accompagnée d'actes concrets allant dans le sens d'une mise en conformité effective. Ceci passe par l'adoption de normes nationales conformes au droit international. Mais aussi, par des efforts d'encadrements et de contrôles, quitte à songer à une collaboration inter-régionale sur la plan normatif et institutionnel.

Title : From a national framework to the internationalization of social law for seafarers, the application of international maritime labor law in French-speaking West Africa.

Keywords : Seafarers, seafarers, international maritime labor law, West Africa, International Conventions

Abstract : In French-speaking West Africa, positive maritime labor law originated in the national sphere. However, the international freedom to register ships, the internationalization of maritime transport, the involvement of seafarers and the intensification of international relations, as well as the growing awareness of the importance of the human factor in the prevention of maritime risks, led to the beginnings of international maritime labor law in the 1970s. The IMO and ILO developed a number of instruments designed to define rules on maritime safety and maritime labor. However, the regulation of the seafaring profession in the international sphere took off with the adoption of the MLC and then the C188. International regulations have become the essential source of this international labour market.

However, West African maritime legislation does not take into account all the dimensions of international conventions, despite of massive ratification of the MLC in and limited ratification of the C188 in West Africa. However, the desire expressed to comply with international law in order to ensure decent and safe working conditions for seafarers must be accompanied by concrete action to ensure effective compliance. This means adopting national standards that comply with international law. But it also requires efforts in terms of supervision and control, even if it means thinking about inter-regional collaboration in terms of standards and institutions.