**La protection des gens de mer à l’épreuve de l’activité des agences de fourniture de main-d’œuvre maritime**

Kokougan Désiré AGBAVON

L’industrie maritime a connu de profondes mutations qui ont non seulement influé sur les rapports commerciaux liés au transport maritime, mais aussi sur les relations de travail qui se créent à l’occasion de l’emploi des gens de mer à bord des navires. Une manifestation concrète de ces mutations a été le recours par les armateurs (exploitants de navires) à des structures spécialisées dans la fourniture d’équipage. Dénommés agences de *manning* ou encore fournisseurs de main-d’œuvre maritime, ces structures spécialisées facilitent les procédures de recrutement pour les armateurs et constituent par la même occasion de véritables pourvoyeurs d’emploi pour les gens de mer. Les gens de mer forment une catégorie socio-professionnelle très importante. En effet, ils permettent de faire transiter par voie maritime plus de 90% des produits du commerce international, et ce, malgré les difficultés et risques inhérents au travail à bord d’un navire. Ce sont des travailleurs essentiels.

Toutefois, l’intervention des agences de *manning* dans le cadre de l’emploi des gens de mer à bord des navires peut être révélatrice d’agissements malveillants. Ces agissements consistent, entre autres, en l’imputation de frais aux gens de mer pour un emploi trouvé, en l’application d’un salaire et d’une protection sociale qui ne correspondent pas aux exigences minimales en vigueur, ou encore au non-respect des exigences en matière d’alternance entre les périodes en mer et le repos des gens de mer. De tels agissements mettent en péril la protection de ces travailleurs ainsi que la garantie de leurs droits. De ce fait, l’activité des agences de fourniture de main-d’œuvre maritime a nécessité un encadrement.

Un ensemble de règles internationales et nationales participe à l’encadrement de l’activité de fourniture de main-d’œuvre maritime. Au rang de ces règles retrouve-t-on une importante convention adoptée par l’Organisation internationale du Travail (OIT) le 23 février 2006 ; la Convention du travail maritime encore dénommée MLC. En vigueur depuis le 20 août 2013, la MLC apporte, à sa règle 1.4, un encadrement spécifique à l’activité de fourniture de main-d’œuvre maritime. Cette règle prévoit que les agences de *manning* et les armateurs doivent respecter un ensemble de dispositions permettant d’assurer que les gens de mer aient accès à un système efficient et bien réglementé de fourniture de main-d’œuvre à bord des navires. Par ailleurs, la MLC fait reposer sa mise en œuvre sur les États à qui différentes obligations incombent en qualité d’État du pavillon, d’État fournisseur de main-d’œuvre et d’État du port.

Aux termes de la règle 5.1 de la MLC, il appartient à chaque État du pavillon de veiller à ce que les dispositions de la convention soient respectées à bord de ses navires, et ce, à travers la mise en place d’un système d’inspection et de certification des conditions de travail des gens de mer à bord des navires. En outre, il incombe aux États sur les territoires desquels sont implantées des agences de fourniture de main-d’œuvre et dont sont ressortissants les travailleurs de réglementer de manière efficace l’activité desdites agences afin d’assurer la protection de ces travailleurs. Par ailleurs, les États du port ont la compétence de procéder à un contrôle des conditions de vie et de travail à bord des navires en escale dans leurs ports afin d’apprécier le respect des dispositions de la MLC.

Malgré le cadre juridique existant, l’activité de fourniture de main-d’œuvre maritime soulève des questionnements importants en matière de protection des travailleurs concernés. En effet, cette activité crée une forte internationalisation du travail maritime, génératrice de conflits de lois et de juridictions. La MLC n’apporte pas de solution à ces différentes situations conflictuelles. Celles-ci relèvent plutôt de l’ordre juridique interne de chaque État et des mécanismes de coordination de l’Union européenne en ce qui concerne ses États membres. Or, la souplesse qui caractérise certains ordres juridiques qualifiés de complaisants et la complexité des critères de rattachement peuvent conduire de manière fréquente à des contrats sans juge. Aussi, la qualité de partie faible que revêt le marin dans le cadre de son contrat d’engagement ne lui permet pas de négocier à armes égales avec l’armateur ou l’agence de fourniture de main-d’œuvre.

En outre, l’activité de fourniture de main-d’œuvre maritime pose des difficultés relatives à la détermination de l’employeur du travailleur dans le cadre de la relation tripartite de travail qu’elle engendre.

La libre immatriculation des navires et le phénomène des pavillons de complaisance qui en est la résultante ont conduit à une remise en cause du rôle premier que devraient jouer les États du pavillon dans la protection des gens de mer qui travaillent à bord des navires qu’ils immatriculent. Les États fournisseurs de main-d’œuvre, eux, semblent rechigner à l’idée de la mise en place d’une réglementation rigoureuse et strictement appliquée à l’égard des agences qu’ils accueillent, en raison des considérations économiques qui semblent prévaloir. Dans de telles circonstances, les États du port sont devenus de véritables remparts en matière de protection des gens de mer.

Au regard de ces différentes constatations, la question principale qui se pose est de savoir comment assurer une protection garantissant un travail décent aux gens de mer recrutés par l’intermédiaire des agences de fourniture de main-d’œuvre maritime.

Pour répondre à cette question, la thèse soutenue propose une analyse systématique de mécanismes divers, y compris de responsabilisation, afin de faire émerger un faisceau de moyens qui, ensemble, permettront de garantir un travail décent des gens de mer recrutés par l’intermédiaire des agences de fourniture de main-d’œuvre maritime. Ces moyens reposent tant sur les acteurs étatiques que sur les acteurs privés. S’agissant des acteurs étatiques, la mise en place d’une coopération effective entre État du pavillon, État fournisseur de main-d’œuvre et État du port devrait renforcer le cadre juridique de la fourniture de main-d’œuvre maritime. Pour leur part, les acteurs privés (agences de fourniture de main-d’œuvre et armateurs) devraient être tenus responsables ou coresponsables des agissements entraînant la violation des droits des gens de mer. Les mécanismes de responsabilité de ces acteurs privés existent. Toutefois, il faudrait les renforcer ; le but étant d’offrir au marin une pluralité de débiteurs des obligations d’employeur à son égard. Aussi conviendrait-il de dépasser le cadre de la responsabilité pour aboutir à une responsabilisation de ces acteurs.

La responsabilisation renvoie à une logique d’autoréglementation du marché du travail maritime. Elle postule une réglementation de ce marché par les acteurs privés concernés eux-mêmes. La responsabilisation des fournisseurs de main-d’œuvre maritime proposée dans la thèse prendrait forme à travers un regroupement de ces derniers au sein d’une même association qui imposerait à ses membres un code de bonne conduite et un ensemble de pratiques saines communes. Un tel procédé permettrait d’aboutir à un système où chaque membre serait le garde-fou de l’autre, et où pour être crédibles, les armateurs ne devront contracter qu’avec les bons élèves, c’est-à-dire les fournisseurs de main-d’œuvre qui respectent les règles mises en place. Ce système aura pour corollaire une exclusion du marché des mauvais élèves, soit les fournisseurs de main-d’œuvre ne respectant pas la réglementation existante.