



DROIT DU TRAVAIL MARITIME ET PORTUAIRE

A R S T M- Abidjan

Ecole Supérieure des Transports Maritimes

Lieutenant-Colonel AMANI Yao

Administrateur des Affaires Maritimes et Portuaires

SYLLABUS DU COURS

DROIT DU TRAVAIL MARITIME ET PORTUAIRE

Cours dispensé par :

Lieutenant-Colonel AMANI Yao

Administrateur des Affaires Maritimes et Portuaires

Durée : 25 heures

1. MOTIVATION(S)/BUT(S) DE L'ENSEIGNEMENT DU MODULE

Le secteur maritime transporte, en volume, plus de 90% des marchandises qui circulent dans le monde. Composante vitale du développement économique mondial, le transport maritime a conservé l'héritage d'une multitude d'usages, de règles juridiques propres et de principes d'organisation qui se sont élaborés au fil des siècles et dont certains marquent encore profondément son fonctionnement actuel. Il est impérieux que les acteurs de la navigation maritime ainsi que ceux du transport maritime aient un aperçu des droits qui gouvernent les activités humaines en mer.

2. PREREQUIS

Pour tirer le maximum de bénéfices de cette formation, les apprenants doivent avoir au moins le niveau BAC+3.

3. APPRENTISSAGES ET COMPETENCES VISES

OBJECTIF PEDAGOGIQUE GENERAL

Ce cours vise à faire connaître aux apprenants quelques instruments pertinents des institutions de l'Organisation des Nations Unies comme l'OMI et l'OIT en matière de sécurité de la navigation maritime, de l'exploitation du navire et des activités du transport maritime et enfin du domaine portuaire. Ceci en vue d'une gestion efficiente des gens de mer et des autres travailleurs du secteur maritime dans un environnement sain et de sécurité.

OBJECTIFS PEDAGOGIQUES SPECIFIQUES

Au terme de la formation, les apprenants doivent être capables de :

1. faire une distinction entre les différents types de droit maritime ;
2. faire la différence entre le droit de la mer et le droit maritime ;
3. savoir les sources de ces différents type de droit ;
4. connaître les autres institutions des Nations Unies en matière de droit international ;
5. connaître le type de contrat qui lie les gens de mer à un armateur ;

6. percevoir la nécessité d'une sécurité sociale pour tous les travailleurs conformément aux dispositions de la Convention du Travail Maritime, 2006, du Code maritime et du Code du travail ivoiriens.

4. CONTENU ET PROGRESSION DE L'ENSEIGNEMENT

Le cours portant sur le droit du travail maritime et portuaire est structuré en quatre parties : la notion de droit maritime, le cadre normatif international du droit maritime, le cadre normatif national du droit maritime et enfin la sécurité sociale. Les deux premières parties comportent chacune deux chapitres, la troisième partie trois chapitres et la dernière partie quatre chapitres. C'est un ensemble de onze (11) chapitres qui partent des généralités ou notions de droit jusqu'à la sécurité sociale, notion commune aux deux types de travail (maritime et portuaire).

5. ANNEXES

- Les Conventions de l'OIT révisées contenues dans la MLC, 2006

6. REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

°Conventions internationales

- Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) ;
- Convention pour la prévention de pollution par les hydrocarbures (Convention MARPOL) ;
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille, telle qu'amendée (STCW 2010) ;
- Convention du Travail Maritime, 2006 (MLC, 2006), telle qu'amendée ;

°Codes internationaux

- Code international de gestion de la sécurité (Code ISM)

°Lois

- Loi n°61-349 du 9 novembre 1961, relative à l'institution d'un code de la Marine Marchande
- Loi n°99- 477 du 02 août 1999 portant modification du Code de prévoyance social
- Loi n°2015- 532 du 20 juillet 2015 portant Code du travail
- Loi n°2017- 442 du 30 juin 2017 portant Code maritime

°Décrets

- Décret n°97- 614 du 16 octobre 1997 relatif à l'exercice des professions de manutentionnaire portuaire et de consignataire maritime dans les ports ivoiriens, modifié par le décret n°2018 - 29 du 17 janvier 2018 ;
- Décret n°99 - 318 du 21 avril 1999 portant règlement de police du Port Autonome d'Abidjan ;
- Décret n°2019- 243 du 20 mars 2019 fixant les procédures de délimitation et les modalités de gestion des domaines publics maritime et fluvio-lagunaire ;

°Arrêtés :

- Arrêté n°0082 du 05 mai 1999 portant règlement d'exploitation du Port Autonome d'Abidjan ;
- Arrêté n°336/SEMTAM/DGAMP/DGMRE du 26 février 2020 portant prévention de l'abus de l'alcool et de l'usage de la drogue à bord des navires et plateformes pétrolières

°Livres

- **Arnaud Montas**, *Droit maritime*, 2^{ème} édition, Vuibert droit, 282 p.
- **Jean-Pierre Beurier**, *Droits maritimes*, 2^{ème} édition, 2008, Dalloz Action
- Manuel, *Eléments d'orientation pour la mise en œuvre de la Convention du Travail Maritime*, 2006 : Sécurité sociale pour les gens de mer, Département des normes internationales du Travail, Bureau international du Travail-Genève : BIT, 2012, 28p.
- *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, Département des normes internationales du Travail, Bureau international du Travail-Genève, 2015, 140p.
- *Recueil de directives pratiques du BIT, Sécurité et santé dans les ports*, Bureau international du Travail-Genève Première édition, 2015, 563p.

°Module de cours

Capitaine YAO Konan Guillaume, Droit social maritime

°Webographie

- <http://www.imo-org/ourwork/humanelement/safetymanagement/pagesismcode.aspx>
- [http://www.imo-org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea\(solas\),-1974.aspx](http://www.imo-org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea(solas),-1974.aspx)

Introduction

L'histoire nous enseigne que bien avant l'invention de la roue, l'homme avait découvert qu'il pouvait faire flotter des radeaux, des embarcations qui lui permettraient de se déplacer commodément et de transporter des charges de plus en plus lourdes. Activité plus ancienne que la plupart des autres modes de transport, le transport maritime présente tous les caractères d'une industrie moderne, non seulement parce qu'il a toujours été largement ouvert aux innovations technologiques, mais également parce qu'il joue présentement un rôle indispensable dans le développement du commerce international. Ainsi, près des trois quarts du tonnage total des marchandises qui sont échangées chaque année dans le monde utilisent la voie maritime.

Composante vitale du développement économique mondial, le transport maritime a conservé l'héritage d'une multitude d'usages, de règles juridiques propres et de principes d'organisation qui se sont élaborés au fil des siècles et dont certains marquent encore profondément son fonctionnement actuel. Ce sont entre autres les techniques de navigation, de sécurité, de communication entre les navires, de sûreté, d'exploitation des navires, des activités portuaires et bien entendu des droits nés de ces techniques et activités.

Apparue comme la voie la plus sécurisée et la moins coûteuse, la mer reste cependant un milieu à hauts risques pour les personnes et les biens qui y circulent. Les nombreux accidents survenus en mer, en raison des tailles et vitesses de plus en plus importantes des navires, occasionnant des pertes en vie humaine, des pertes matérielles et financières ainsi que des dégâts causés à l'environnement marin, feront de la sécurité en mer une préoccupation majeure à la fois pour les marins que pour la communauté internationale.

Quels sont les droits nés de l'exploitation de la mer ?

Quels sont les droits des acteurs du milieu marin ?

Quelles sont les règles juridiques qui gouvernent le travail des gens de mer en Côte d'Ivoire ?

Quelles sont les points de divergence et de convergence entre le travail maritime et portuaire ?

Quel est le régime de sécurité du travail maritime et portuaire ?

La réponse à ces préoccupations va constituer l'ossature de notre cours sur le droit du travail maritime et portuaire ?

Première partie : NOTIONS DE DROIT MARITIME

Chapitre I : DEFINITIONS

I- LE DROIT MARITIME

Conçu à travers les siècles pour répondre à des questions dont l'originalité provient du risque inhérent à la surface des mers, **le droit maritime désigne précisément l'ensemble des situations juridiques exposées aux risques de la mer.**

S'agissant de protéger tout à la fois l'homme des périls de la mer et la mer des activités humaines, **des règles juridiques spécifiques, sans objet sur la terre mais nécessaires en mer, ont été mises en œuvre afin d'y réguler la présence humaine.**

Au-delà du dénominateur commun que représente l'exposition d'une situation juridique au risque de mer, définir le droit maritime n'est pas chose aisée comme le souligne **Arnaud Montas** (*Maître de conférence HDR de droit privé et sciences criminelles à l'Université de Bretagne Occidentale*) dans *Droit maritime*.

Il soutient que si son objet principal tient dans la navigation maritime, les choses juridiques de la mer sont d'une très grande variété et les liens entre elles ne sont pas toujours évidents.

C'est ainsi que l'apparition de nouveaux *droits maritimes* est liée à l'émergence de questions juridiques contemporaines comme la nécessité de protéger le milieu marin au cœur duquel les activités humaines se déploient.

Le **droit maritime** désigne par conséquent un système extrêmement vaste de règles se définissant par leur objet : « **l'ensemble des règles gouvernant l'activité humaine en mer** »

Le droit maritime contient ses propres normes, ses propres méthodes et ses propres solutions, de telle sorte qu'il ne se borne pas à adapter des règles générales (le droit commun) à un objet (la mer). Au contraire, « *il contient un ensemble de règles originales conservées par la tradition ou créées pour des besoins pratiques : c'est justement pour cette originalité qu'il mérite d'être connu* ».

Kitack Lim, Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, soutient que le **droit maritime** occupe une place prépondérante dans les échanges commerciaux internationaux. Il peut être défini comme **l'ensemble**

des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine. Il doit être distingué du droit de la mer qui définit les compétences respectives des Etats de la communauté internationale sur les espaces maritimes.

Sur le plan historique, ses sources sont nombreuses, il revêt par essence un caractère international, son évolution a connu plusieurs étapes. Son originalité réside dans son **caractère à la fois privé et public**, tout en ayant ses règles propres en matière de droit international public, droit administratif maritime, droit pénal maritime, droit du travail maritime, droit civil, commercial et international privé.

II- LE DROIT DE LA MER

« Il existe un principe général de droit en vertu duquel, en l'absence de disposition expresse en sens contraire, une attribution de territoire doit *ipso facto* entraîner l'attribution des eaux dépendantes du territoire attribué ». Un Etat dispose par conséquent automatiquement d'un certain nombre de droits sur les eaux adjacentes à ses côtes. L'ampleur de ces droits et l'espace sur lequel ils vont pouvoir être exercés constituent le cœur du droit de la mer.

Le **droit de la mer** est par conséquent **l'ensemble des règles de droit international relatives à la détermination et au statut des espaces maritimes et au régime des activités ayant pour cadre le milieu marin.**

Il faut donc le distinguer du droit maritime qui est « **l'ensemble des règles juridiques relatives aux intérêts privés engagés en mer** (contrats de travail des membres d'équipage, contrats de transport... »

Il est important de noter que le **droit de la mer** concerne aussi bien les **étendues maritimes** en tant que voies de communication qu'en tant que **réserves de poissons**. Par ailleurs, il concerne également le **sol et le sous-sol marin, et les richesses que ceux-ci peuvent receler.**

III- LE DROIT PORTUAIRE

La diversification des sources du droit portuaire constitue une difficulté importante pour le praticien du droit. Le code des ports maritimes ne reprend pas l'intégralité des textes concernant les ports maritimes et la jurisprudence des deux ordres juridictionnels est parfois contradictoires (ex. le caractère juridique des ports maritimes autonomes ou le régime de l'accostage dans les

ports de commerce et de plaisance). « Les ports sont des portes ouvertes sur le monde ». Ce sont des lieux stratégiques, économiques et militaires.

Les ports ont des fonctions différentes en fonction de leurs activités et des types de bateaux accueillis. Les ports se distinguent en fonction de leur finalité, qu'ils soient de commerce, de pêche, de plaisance, ou militaires.

Il est fréquent qu'un même port ait plusieurs activités, ces dernières étant souvent séparées géographiquement par différents bassins.

Les ports maritimes sont des espaces d'échange, entre le monde terrestre et le domaine maritime.

Le **droit portuaire** désigne des **règles qui s'appliquent à des infrastructures situées au bord des cours d'eau maritime ou lacustre** réunissant toutes les conditions physiques et d'organisation qui permettent **d'accueillir des bateaux et navires** pour qu'ils y logent, y accostent et y font les opérations d'embarquement et de débarquement des cargaisons ou des passagers.

Pour le droit portuaire, il s'agit de s'intéresser à l'égalité des usagers sur la tarification de l'utilisation de l'outillage public portuaire. Cette notion d'égalité de tarifs peut cependant subir quelques exceptions dès lors que la différenciation de tarifs résulte d'une différence de situations, comme par exemple la taille du navire qui utilise le quai, ou d'une nécessité d'intérêt général concernant les conditions d'exploitation d'un ouvrage.

Les **ports maritimes** sont **peu soumis au droit international**. **Le droit des activités portuaires concerne essentiellement les missions régaliennes des autorités portuaires ou la responsabilité des gestionnaires de port, il est beaucoup moins soumis directement au droit international** que ne l'est le **droit maritime**. La convention de Genève du 9 décembre 1923, élaborée par la Société des Nations et portant statut international des ports maritimes constitue le texte fondamental de droit international pour les conditions d'accès dans les ports des Etats concernés.

IV- LE DROIT SOCIAL DES GENS DE MER

Les gens de mer travaillent dans un milieu particulièrement hostile. Le bâtiment de mer ou navire, constitue un lieu de travail mobile, dans un environnement mobile, non seulement, les marins sont soumis aux périls de la

mer, mais encore ils sont isolés, éloignés des secours. Du fait des dangers encourus, la sécurité constitue une exigence permanente, source de discipline et de solidarité. Ce qui caractérise les marins, c'est leur capacité de travailler et de vivre en mer. L'expédition maritime, commerciale ou de pêche, a nécessité un cadre juridique spécifique, concernant notamment les gens de mer.

Le droit social des gens de mer serait l'ensemble des règles juridiques qui visent une protection sociale spécifique des gens de mer.

V- DROIT ADMINISTRATIF MARITIME

Il régleme la circulation en mer, l'usage du domaine public maritime, des ports et des mers intérieures, l'hygiène et la sécurité des navires fréquentant les ports. Le principe étant qu'il est unilatéral et contraignant puisqu'il s'agit d'une mission de service public, exemple le droit de porter assistance à une personne en danger en mer.

Ainsi, tout capitaine est tenu, sans que son intervention ne présente un danger pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer et dans les voies d'eaux intérieures, en danger de disparaître dans les eaux.

VI- DROIT PENAL MARITIME

Il existe plusieurs degrés d'incrimination spécifiques tel que le défaut d'assistance après abordage, l'abandon de poste ou l'absence irrégulière du bord, l'abus d'autorité, les négligences du capitaine ou l'altération de vivres, ce qui est différent du droit pénal terrestre.

Le droit pénal maritime serait l'ensemble des règles juridiques pour punir le marin en cas de faute dans l'exploitation du navire.

VII- DROIT DU TRAVAIL MARITIME

C'est une institution exorbitante du droit commun dans le fond. Des sanctions propres au Droit du Travail Maritime sont prévues : le marin est dévoué à la sécurité de l'expédition maritime, il doit obéir aux ordres du capitaine, ses négligences, acte ou omission sont sanctionnées pénalement ou disciplinairement. Le droit du travail maritime présente l'évolution du droit social des gens de mer avec la diversité de ses sources : internationales, européennes et nationales.

Les conventions de l'OIT notamment la Convention du Travail Maritime de 2006, (MLC, 2006) qui est une charte des droits des gens de mer, la convention 188 de 2007 pour la pêche, imposent des normes internationales minimales.

Chapitre II : LES SOURCES DU DROIT MARITIME

I- LE RISQUE DE MER, FONDEMENT DU DROIT MARITIME

Le fondement le plus pertinent du droit maritime tient dans le risque de mer, risque naturel ou humain fondateur et fédérateur autour duquel la matière est ordonnée : « *Le péril de la mer imprègne et modèle le droit maritime tout entier.* » Qu'il soit danger (« *péril de la mer* »), aléa marin (« *fortune de mer* »), « *le risque est à la mer une réalité de tous les instants* » et la construction du droit maritime repose sur la nécessité de l'affronter. La mer apparaît alors comme une école du risque et le droit maritime comme le droit des risques de mer. C'est ainsi que des règles originales s'organisent autour de ces risques, règles fondées sur la solidarité des gens de mer tout comme sur la responsabilisation de ses acteurs.

II- LA SECURITE MARITIME, FONDEMENT DU DROIT MARITIME

L'objectif universel de sécurité maritime participe donc de la double nécessité d'affirmer la prévention du risque de mer et de minimiser les conséquences de sa survenance. La sécurité maritime vise en ce sens la sécurité des hommes qui s'exposent à ce risque, celle du navire qui l'affronte, celle de l'environnement qu'il menace et, enfin, celle du commerce qu'il entoure.

En matière de sécurité, une nouvelle période paraît s'ouvrir en 1993, suite à d'importants naufrages de navires à passagers ou du navire pétrolier *Braer* aux îles Shetlands. La sécurité maritime devient « la bonne à tout faire » de la politique communautaire maritime.

En décembre 1999, le naufrage du pétrolier maltais *Erika*, chargé par Total, et la pollution de 400km de côtes ont accentué l'attention sur les navires pétroliers, les sociétés de classification, la création d'un comité de la sécurité maritime et d'une agence européenne de la sécurité maritime.

Le naufrage du pétrolier *Prestige* au large de la Galice en décembre 2002 conduit à maintenir l'accent sur les navires pétroliers simple-coque et faire la promotion des navires pétroliers double-coque.

Deuxième partie : LE CADRE NORMATIF INTERNATIONAL DU DROIT MARITIME

Chapitre I : LE ROLE DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES EN DROIT INTERNATIONAL

I- LA CONTRIBUTION DE L'ONU AU DEVELOPPEMENT DU DROIT INTERNATIONAL

L'ONU a été créée non seulement dans l'optique de préserver les générations futures du fléau de la guerre, de contribuer au renforcement des droits fondamentaux de l'homme, mais aussi dans l'objectif de « créer les conditions nécessaires au maintien de la justice et du respect des obligations nées des traités et autres sources du droit international » (Préambule de la Charte des Nations Unies).

Dès ses débuts, l'ONU a eu pour objectif principal d'encourager le développement du droit international comme moyen de régler les relations internationales.

Ainsi, dans notre monde interdépendant où les personnes, le commerce et les idées traversent les frontières avec une fréquence sans cesse accrue, les pays reconnaissent depuis longtemps que le fonctionnement de toute société moderne nécessite l'instauration de normes et de principes internationaux. Ces règles internationales sont énoncées dans plus de 550 traités déposés auprès du Secrétaire général de l'ONU et portent sur un large éventail de domaines – les droits de l'homme, le désarmement, les réfugiés, l'environnement et le droit de la mer.

Ces normes sont également énoncées dans les nombreux autres traités déposés auprès des gouvernements et d'autres entités. L'Article 102 de la Charte des Nations Unies stipule que « Tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies ... sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui ». La publication des traités a pour objectif de garantir des relations internationales menées dans la transparence, la responsabilité et la justice.

A-L'ASSEMBLEE GENERALE, INSTANCE D'ADOPTION DES TRAITES MULTILATERAUX

L'Assemblée générale, qui comprend des représentants de chacun des États Membres de l'Organisation des Nations Unies, constitue le principal

organe délibérant pour ce qui est des questions ayant trait au droit international. Un grand nombre de traités multilatéraux sont en fait adoptés par l'Assemblée générale avant d'être ouverts à la signature, puis à la ratification.

L'Assemblée générale est aidée dans ses travaux par la Sixième Commission (Commission chargée des questions juridiques). Cette dernière lui apporte des conseils sur les questions juridiques de fond. La Commission chargée des questions juridiques est également constituée de représentants de tous les États Membres.

B-QUELQUES TRAITES MULTILATERAUX DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE L'ONU

Depuis sa création, l'Assemblée générale a adopté un certain nombre de traités multilatéraux parmi lesquels :

- Convention pour la prévention et la répression du crime de génocide (1948)
- Pacte international relatif aux droits civils et politiques (1966)
- Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels (1966)
- Convention internationale sur l'élimination de toutes les formes de discrimination raciale (1966)
- Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes (1979)
- **Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982)**
- Convention relative aux droits de l'enfant (1989)
- Traité d'interdiction complète des essais nucléaires (1996)
- Convention internationale pour la répression des attentats terroristes à l'explosif (1997)
- Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme (1999)
- Convention internationale pour la répression des actes de terrorisme nucléaire (2005)
- Convention relative aux droits des personnes handicapées (2006)
- Protocole facultatif se rapportant au Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels (2008)
- **Convention sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (2008).**

C-COMMISSION DU DROIT INTERNATIONAL

En 1948, l'Assemblée générale crée un organe juridique spécialisé, la Commission du droit international (CDI), afin de « **promouvoir le développement progressif du droit international et sa codification.** »

On entend par « développement progressif » la rédaction de conventions sur des sujets qui ne sont pas encore réglés par le droit international ou sur lesquels, le droit n'est pas encore suffisamment développé dans la pratique des États, tandis que « codification » est employée pour les cas où il s'agit de « formuler et de systématiser les règles du droit international dans les domaines dans lesquels il existe déjà une pratique étatique considérable, des précédents et des opinions doctrinales » (article 15 du Statut de la CDI).

La Commission s'intéresse essentiellement au droit international public, bien que rien ne l'empêche d'intervenir dans le domaine du droit international privé. La Commission, par exemple, a mené des activités importantes dans le domaine du droit international pénal, lesquelles ont abouti au projet de Statut pour une Cour pénale internationale (1994) et au projet de Code des crimes contre la paix et la sécurité de l'humanité (1996). Elle a également rédigé la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques (1961), la Convention de Vienne sur le droit des traités (1969), et les projets d'articles sur la Responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite (2001).

La Commission est composée de 34 membres élus par l'Assemblée générale pour un mandat de cinq ans. Ses membres siègent en qualité d'experts et à titre individuel et non en qualité de représentants de leur gouvernements. Elle se réunit chaque année à Genève pour une période de 10 à 12 semaines.

D-AUTRES ORGANES MULTILATERAUX

Dans l'ensemble du système des Nations Unies, des traités sont également élaborés par des organismes spécialisés des Nations Unies tels que l'Organisation internationale du Travail (OIT), ou l'Organisation mondiale de la santé (OMS), par des organes subsidiaires de l'ONU tels que la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) et enfin, par des organes multilatéraux de négociations tels que la Commission du désarmement.

II- LES INSTITUTIONS INTERNATIONALES DU DROIT MARITIME

Les institutions internationales de l'Organisation des Nations Unies chargées des questions maritimes sont entre autres : l'Organisation maritime internationale, l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour ce qui est de la santé des gens de mer.

Ces institutions internationales jouent un rôle prépondérant dans la production du droit maritime et participent activement de l'internationalisme de ce droit ou de cette matière. Elles sont les sources conventionnelles du droit maritime exploité sous plusieurs formes.

A- L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)

En tant qu'institution spécialisée des Nations Unies chargée d'élaborer et d'adopter des mesures pour améliorer la sécurité des transports internationaux et de prévenir la pollution par les navires, l'Organisation maritime internationale (OMI) joue un rôle essentiel dans la réalisation des cibles définies dans l'objectif de développement durable des Nations Unies (ODD14) : **conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable.**

Les transports maritimes étant une activité internationale, il est admis depuis longtemps qu'il serait donc plus efficace que les mesures visant à renforcer la sécurité des opérations maritimes soient mises en œuvre à l'échelle mondiale plutôt que par chaque pays séparément et unilatéralement.

L'OMI a ainsi édicté plusieurs conventions qui sont aussi appelés des instruments pertinents. Les conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI) sont la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, 73/78 (MARPOL), les règles internationales pour prévenir les abordages en mer de 1972 (RIPAM), la convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC), la convention de Londres de 1989 sur l'assistance, le Code international pour la sûreté et la sécurité des navires et des installations portuaires (ISPS) adopté en 2002, le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) exige que des mesures de protection soient établies par rapport aux risques de sécurité et de pollution associés aux activités à bord, la convention de Nairobi de 2007

sur l'enlèvement des épaves, la convention de Hong Kong de 2008 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires etc.....

L'OMI a adopté une cinquantaine de conventions et protocoles et plus de 1 000 recueils de règles, codes et recommandations ayant trait à la sécurité et à la sûreté maritimes, à la prévention de la pollution et à d'autres questions connexes.

Aux termes de la Résolution A 1070(28), les Etats Parties aux conventions internationales pertinentes de l'OMI ont accepté, dans le cadre du processus de ratification de ces instruments, d'assumer pleinement leurs responsabilités et de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de ces conventions et des autres instruments auxquels elles sont Parties.

Ces États, en leur qualité d'États du port, d'États du pavillon et d'États côtiers, ont d'autres obligations et responsabilités en vertu du droit international applicable eu égard à la sécurité et à la sûreté maritimes et à la protection du milieu marin.

Nous nous intéressons ici à deux notions : **Etat côtier** et **Etat du port**

A1- L'Etat côtier

Les États côtiers ont certains droits et certaines obligations en vertu des divers instruments internationaux. L'exercice de leurs droits en vertu de ces instruments entraîne pour les États côtiers des obligations supplémentaires. Afin de s'acquitter efficacement de ses obligations, l'État côtier doit :

- 1 mettre en œuvre une stratégie en promulguant une législation nationale et des directives qui facilitent l'application et le contrôle du respect des prescriptions de l'ensemble des conventions et protocoles ayant trait à la sécurité et à la prévention de la pollution auxquels il est Partie; et
- 2 assigner des responsabilités pour l'actualisation et la révision de la stratégie adoptée, selon que de besoin.

L'État côtier doit s'assurer que sa législation, ses directives et ses procédures sont en place aux fins de garantir l'application et la vérification systématiques des droits, obligations et responsabilités qu'il a aux termes des instruments internationaux pertinents auxquels il est Partie.

Ces droits, obligations et responsabilités peuvent concerner notamment :

- 1 - les services de radiocommunications;
- 2 - les services et avertissements météorologiques;

- 3 - les services de recherche et de sauvetage;
- 4 - les services hydrographiques;
- 5 - l'organisation du trafic maritime;
- 6 - les systèmes de comptes rendus de navires;
- 7 - les services de trafic maritime; et
- 8 - les aides à la navigation.

A1.1 Contrôle de l'application

En vue du Contrôle de l'application, l'**État côtier** doit prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir le respect des règles internationales lorsqu'il exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations.

L'État côtier doit envisager, élaborer et mettre en œuvre un programme de contrôle et de suivi approprié qui permette de :

- 1- fournir des données statistiques, afin que des analyses des tendances puissent être faites en vue d'identifier les domaines posant problème;
- 2- mettre en place des mécanismes en vue d'une intervention rapide en cas d'événement de pollution dans ses eaux; et
- 3- coopérer avec les États du pavillon et/ou les États du port, selon qu'il convient, dans le cadre des enquêtes sur les accidents de mer.

A2- L'État du port

Les États du port ont certains droits et certaines obligations en vertu des divers instruments internationaux. L'exercice de leurs droits en vertu de ces instruments entraîne pour les États du port des obligations supplémentaires.

Les États du port peuvent jouer un rôle essentiel dans la réalisation des objectifs de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement, y compris la prévention de la pollution. Le rôle et les responsabilités de l'État du port en ce qui concerne la sécurité maritime et la protection de l'environnement découlent d'un ensemble de traités internationaux, de conventions et de lois nationales ainsi que, dans certains cas, d'accords bilatéraux et multilatéraux.

Afin de s'acquitter efficacement de ses obligations, l'État du port doit :

- 1- mettre en œuvre une stratégie en promulguant une législation nationale et des directives qui facilitent l'application et le contrôle du respect des prescriptions de l'ensemble des conventions et protocoles ayant trait à la sécurité et à la prévention de la pollution auxquels il est Partie; et
- 2- assigner des responsabilités pour l'actualisation et la révision de toute stratégie adoptée, selon que de besoin.

L'État du port doit s'assurer que sa législation, ses directives et ses procédures sont en place aux fins de garantir l'application et la vérification systématiques des droits, obligations et responsabilités qu'il a aux termes des instruments internationaux pertinents auxquels il est Partie.

Ces droits, obligations et responsabilités peuvent concerner notamment :

- 1- la mise en place d'installations de réception appropriées ou de moyens permettant d'accepter tous les flux de déchets réglementés par les instruments de l'Organisation;
- 2- le contrôle par l'État du port ; et
- 3- la tenue d'un registre des fournisseurs de fuel-oils.

A2.1 Contrôle de l'application

En vue du Contrôle de l'application, les États du port devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir le respect des règles internationales lorsqu'ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations.

Plusieurs instruments maritimes internationaux relatifs à la sécurité et à la prévention de la pollution des mers contiennent des dispositions spécifiques autorisant le contrôle par l'État du port.

En outre, un certain nombre de ces instruments obligent les États du port à ne pas faire bénéficier les États non Parties à ces instruments conventionnels d'un traitement plus favorable que les États qui y sont Parties. Autrement dit, les États du port devraient imposer les prescriptions de ces instruments aux États Parties et aux États non Parties.

Lorsqu'il exerce son droit de contrôle, l'État du port devrait mettre en place des procédures pour administrer un programme de contrôle par l'État du port conforme à la résolution pertinente adoptée par l'Organisation.

Le contrôle par l'État du port devrait être effectué exclusivement par des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port habilités et qualifiés conformément aux procédures pertinentes adoptées par l'Organisation.

Les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port et les personnes qui les assistent ne devraient subir aucune pression commerciale, financière ou d'un autre ordre et ne devraient avoir aucun intérêt commercial, ni dans le port d'inspection ou dans les navires inspectés, dans les chantiers de réparation ou dans tout service d'appui du port ou ailleurs, ni ne devraient être

employés par des organismes reconnus ou des sociétés de classification ou effectuer un quelconque travail pour leur compte. D'autres procédures devraient être mises en œuvre pour qu'aucune personne ni aucun organisme extérieur à l'État du port ne puisse influencer les résultats de l'inspection et du contrôle effectués par l'État du port.

B- L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL (OIT)

Les conventions sont des instruments de l'Organisation Maritime Internationale(OMI) ou de l'Organisation Internationale du Travail(OIT) qui, une fois ratifiés, créent des obligations d'ordre juridique. Les recommandations ne sont pas ouvertes à ratification mais sont destinées à orienter la politique, la législation et les mesures pratiques. Les deux types d'instrument sont adoptés par la Conférence internationale du Travail pour ce qui est de l'OIT.

L'Organisation internationale du Travail (OIT) a édicté une kyrielle de Conventions maritimes au nombre desquelles la Convention du Travail Maritime(CTM), 2006 ou Maritime Labor Convention, 2006 qui est une convention consolidée qui regroupe plusieurs autres conventions de cette institution onusienne.

B1.Qu'est-ce que la convention du travail maritime de 2006 (MLC, 2006)?

Il s'agit d'une convention internationale du travail qui a été adoptée par la Conférence internationale du Travail de l'Organisation internationale du Travail en application de l'article 19 de sa Constitution au cours d'une session maritime qui s'est tenue à Genève en février 2006. Elle est entrée en vigueur, c'est-à-dire elle est devenue un instrument de droit international contraignant, le 20 août 2013.

Elle énonce les **droits des gens de mer à des conditions de travail décentes** et contribue à l'instauration de conditions de concurrence loyales entre armateurs. Elle a été conçue en vue d'être universellement applicable, facile à comprendre, facile aussi à actualiser et mise en œuvre uniformément.

Elle se veut un **instrument juridique universel**, destiné à être le «quatrième pilier» de la réglementation internationale du secteur maritime, en complément des conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI), à savoir la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), et la

Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, 73/78 (MARPOL).

La MLC, 2006, regroupe un vaste ensemble de normes globales basées sur celles que contenaient déjà les instruments (conventions et recommandations) relatifs au travail maritime adoptés par l'OIT de 1920 à 1996. Elle regroupe la totalité des **instruments existants** (normes internationales du travail) **relatifs au travail maritime**, à l'exception de quatre d'entre eux. Elle les regroupe en une seule et même convention qui offre une nouvelle présentation, avec une certaine réactualisation, le cas échéant, pour tenir compte de l'évolution des situations et de la terminologie. Elle « consolide » et révisé le droit international en vigueur portant sur tous ces domaines.

Comme il existait déjà de nombreuses conventions du travail maritime, on peut se demander pourquoi une nouvelle convention était nécessaire. Les raisons d'adopter la MLC, 2006, étaient nombreuses.

Il arrive souvent que, sur les navires battant le pavillon d'un pays qui n'exerce pas une juridiction effective ni un contrôle effectif sur ceux-ci, comme l'exige le droit international, les gens de mer soient obligés de travailler dans des conditions inacceptables, au détriment de leur bien-être, de leur sécurité et de leur santé et aussi de la sécurité du navire sur lequel ils sont embarqués.

Etant donné que la vie professionnelle d'un marin se déroule hors de son pays et que, souvent, son employeur n'est pas basé dans son pays non plus, des normes internationales efficaces sont nécessaires dans ce secteur. Naturellement, il faut aussi que ces normes soient appliquées au niveau national, en particulier par les autorités des pays qui ont un registre maritime et qui autorisent que des navires battent leur pavillon (pays désignés comme « Etats du pavillon »).

La décision de l'OIT d'engager le processus d'élaboration de la MLC, 2006, a son origine dans une résolution adoptée conjointement en 2001 par les organisations internationales de gens de mer et d'armateurs, à laquelle se sont ensuite ralliés les gouvernements. Ils ont fait valoir que **les transports maritimes étaient «le premier secteur d'activité à avoir acquis une dimension véritablement mondiale», nécessitant à ce titre «une réponse réglementaire internationale appropriée – consistant en normes applicables à l'ensemble du secteur».**

L'ensemble du secteur appela l'OIT à élaborer, et ce de manière prioritaire, « un instrument susceptible de réunir en un texte consolidé autant de la substance des instruments de l'OIT existants qu'il était possible de le faire, en vue d'améliorer l'adéquation de ces normes au besoin de toutes les parties prenantes ».

On estimait que le nombre particulièrement élevé de conventions maritimes en vigueur, dont beaucoup sont très détaillées, rendait difficile aux gouvernements de ratifier et mettre en œuvre l'ensemble de ces instruments internationaux. Bon nombre de conventions du travail maritime en vigueur étaient dépassées, ne reflétant plus les conditions actuelles de travail et de vie des gens de mer à bord des navires. Bon nombre avaient aussi recueilli un faible nombre de ratifications.

En outre, il était nécessaire de mettre au point un système plus efficace de mise en application et de contrôle, qui contribuerait à l'élimination des navires inférieurs aux normes et pourrait fonctionner en harmonie avec le système adopté au niveau international, sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), pour mettre en application les normes internationales concernant la sécurité et la sûreté des navires et la protection du milieu marin.

La MLC, 2006, a été conçue précisément pour répondre à cette ambition. On parviendra à une meilleure protection des gens de mer si ce nouvel instrument est ratifié et mis en œuvre rapidement au niveau national par la grande majorité des Etats Membres de l'OIT actifs dans le secteur maritime.

B2. Quels sont les deux objectifs fondamentaux de la MLC, 2006?

Les objectifs fondamentaux de la MLC, 2006, sont:

- d'assurer une protection intégrale des **droits des gens de mer** dans le monde entier (ce pourquoi la convention est parfois appelée «charte des **droits des gens de mer**»);

- d'instaurer des règles du jeu égales pour tous, 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 normes.

Il s'agit là d'un principe déjà bien établi en ce qui concerne **la sécurité et la sûreté des navires et la protection du milieu marin**. Il importe également de comprendre qu'il existe un grand nombre d'Etats du pavillon et d'armateurs qui s'efforcent d'assurer aux gens de mer embarqués à bord de leurs navires des conditions de travail décentes. Ces pays et ces armateurs affrontent une concurrence déloyale de la part des armateurs qui exploitent des navires dans des conditions inférieures aux normes.

La MLC, 2006, a également pour objectif d'instaurer une véritable culture du respect des dispositions à tous les niveaux – **national comme international**. Cela commence avec chaque **marin** qui, en vertu de la MLC, 2006, doit être convenablement **informé à la fois de ses droits et des voies de droit qui lui sont ouvertes en cas d'allégation de non-respect des prescriptions de la convention, et dont le droit de déposer une plainte**, que ce soit à bord du navire ou à terre, est reconnu par la convention.

Cela continue avec l'armateur. Celui qui est propriétaire d'un navire d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 affecté à une navigation internationale ou entre des ports étrangers (ports d'un pays autre que l'Etat dont le navire bat le pavillon) est tenu d'élaborer et de mettre en œuvre des plans propres à garantir **l'application effective de la législation, de la réglementation ou des autres mesures** qui ont été adoptées pour assurer l'application de la MLC, 2006.

Les capitaines de ces navires ont quant à eux la responsabilité de mettre en œuvre ces plans et de conserver une trace écrite des éléments attestant de l'application des prescriptions de la convention. Au titre de ses nouvelles responsabilités relatives à l'inspection du travail à bord des navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 effectuant des voyages internationaux ou naviguant entre des ports étrangers, l'Etat du pavillon (ou l'organisme reconnu habilité à agir en son nom) passe en revue les plans établis par l'armateur et atteste que ceux-ci ont effectivement été mis en place et sont appliqués.

Les navires seront ensuite tenus de garder à bord un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime.

L'Etat du pavillon sera également tenu de veiller à ce que la législation nationale assurant la mise en œuvre des normes de la convention soit respectée à bord des navires plus petits qui ne sont pas couverts par le système de certification, y compris ceux qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

L'Etat du pavillon procédera 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 devront fournir des informations sur son système d'inspection et de certification, notamment sur ses méthodes d'évaluation qualitative.

Ce système d'inspection de caractère général, qui incombe à l'Etat du pavillon (et dont les fondements se trouvent dans la convention no 178), est

complété par les procédures à suivre par les pays également, voire avant tout des fournisseurs de main-d'œuvre maritime dans le monde.

C-LES AUTRES INSTITUTIONS

C1- La Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED)

A l'initiative des pays en voie de développement, la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement a été créée en 1964 pour renforcer le rééquilibrage nord-sud des échanges.

De manière générale, l'organisation exerce trois fonctions principales : elle fonctionne en tant que lieu de débats intergouvernementaux ; elle réalise des travaux de recherche pour alimenter les discussions des experts et des représentants des gouvernements. Elle dispense une assistance technique adaptée aux besoins des pays en développement, une attention particulière étant accordée à ceux des pays les moins avancés ou en transition.

Installée à Genève, la CNUCED s'est dotée dès 1965 d'un Comité sur le commerce maritime qui entre en action en 1967. Ce comité est à l'origine de la convention du 27 avril 1974 portant Code de conduite des conférences maritimes, qui visait à garantir un fonctionnement plus équilibré des conférences entre les intérêts respectifs des armateurs et des chargeurs, ainsi qu'entre les pays développés et les pays en voie de développement.

Par ailleurs, les conventions des Nations Unies du 20 janvier 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires (CNUCIN), non entrée en application, définit les obligations de l'Etat du pavillon en reprenant et complétant les dispositions de l'article 94 de la convention de Montego Bay ; elle énonce enfin les conditions qui doivent être respectées par un Etat pour l'attribution de son pavillon.

La CNUCED intervient également dans le domaine des assurances et de la fraude maritimes.

C2- La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)

La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) est le principal organe juridique du Système des Nations Unies dans le domaine du droit commercial international.

Organe juridique à participation universelle spécialisée depuis 1966 dans la réforme du droit commercial dans le monde, la CNUDCI s'attache à moderniser et harmoniser les règles du commerce international.

Ces travaux prennent la forme de conventions et de lois types, guides et recommandations juridiques, d'informations actualisées sur la jurisprudence et l'adoption de législations commerciales uniformes.

Ayant encadré les négociations pour la convention des Nations Unies du 31 mars 1978 sur les transports de marchandises par mer « Règles de Hambourg », la CNUDCI a également collaboré avec l'OMI à la rédaction de la convention de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes comme à celles de 1999 sur la saisie conservatoire des navires.

Plus récemment, la CNUDCI a réussi à mettre en place la convention des Nations Unies du 11 décembre 2008 sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (« Règles de Rotterdam »).

Ce texte établit un régime juridique uniforme et moderne régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires en vertu d'un contrat de transport de porte à porte comprenant une étape maritime internationale. Cette importante convention donne suite et fournit une alternative moderne aux conventions antérieures relatives au transport international de marchandises par mer, en particulier la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (« Règle de la Haye ») et ses protocoles (« Règle de Haye -Visby »), ainsi, que la convention des Nations Unies du 31 mars 1978 sur le transport de marchandise par mer (« Règle de Hambourg »).

Chapitre II : LES JURIDICTIONS MARITIMES

I- LE TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER (TIDM)

A côté de la Cour internationale de justice(CIJ), organe judiciaire principal des Nations unies dont la jurisprudence fait autorité pour les questions de délimitations maritimes, le Tribunal international du droit de la mer(TIDM) est un organe judiciaire indépendant issu de la Convention de Montego Bay dont il applique les dispositions.

Installé à Hambourg, le (TIDM) a rendu 19 décisions portant principalement sur les infractions au droit de la pêche. De manière générale, le tribunal est

compétent pour les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention de Montego Bay et toutes les fois que sa compétence est expressément prévue dans un accord entre Etats parties.

II- LA COUR EUROPEENNE DES DROITS DE L'HOMME (COUR EDH)

La Cour européenne des droits de l'Homme (CEDH) est l'organisation internationale qui veille au respect de la Convention Européenne des Droits de l'Homme (CEDH) dans les Etats parties. Considérée, avec les traditions constitutionnelles communes des Etats membres et la Charte européenne des droits fondamentaux, comme l'une des sources des droits fondamentaux de l'Union européenne, la Convention européenne des droits de l'homme et des libertés fondamentales est une convention internationale adoptée par le Conseil de l'Europe en 1950 et entrée en vigueur en 1953, après avoir été ratifiée par dix États.

Les principaux droits garantis par la Convention EDH sont entre autres, le droit à la vie, à la liberté et à la sûreté, le droit au respect de la vie privée et familiale, la liberté d'expression, la liberté de pensée, de conscience et de religion, le droit de vote et d'être candidat à des élections, le droit à un procès équitable dans les affaires civiles ou pénales.

La Cour européenne des droits de l'homme, dont l'influence sur le droit maritime est à se développer, a rendu quelques décisions qui l'intéressent à des degrés divers.

Du point de vue des droits substantiels, cette cour a rendu plusieurs arrêts.

Troisième partie : LE CADRE NORMATIF NATIONAL DU DROIT MARITIME

Les transports maritimes étant une activité internationale, il est admis depuis longtemps qu'il serait donc plus efficace que les mesures visant à renforcer la sécurité des opérations maritimes soient mises en œuvre à l'échelle mondiale plutôt que par chaque pays séparément et unilatéralement.

L'OMI a ainsi édicté plusieurs conventions qui sont aussi appelés des instruments pertinents. Les conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI) sont entre autres la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée

(STCW), et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, 73/78 (MARPOL) et la Convention MLC, 2006 de l'OIT qui apparaît comme le quatrième pilier.

Le cadre normatif national du droit maritime est fortement influencé par le cadre normatif international. Autrement dit, le cadre normatif national est tributaire du cadre international et des Conventions maritimes de l'OMI et l'OIT auxquelles la Côte d'Ivoire est partie ou qui se sont imposées à elle. Ces conventions sont en grande partie sources du droit maritime ivoirien.

Chapitre I : LES SOURCES DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME ET PORTUAIRE IVOIRIENS

I- LES SOURCES DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME IVOIRIEN

L'Etat de Côte d'Ivoire a ratifié plusieurs conventions des Nations Unies dont l'application devient obligatoire pour lui. Ainsi, des dispositions de ces conventions sont traduites dans l'ordonnancement juridique national pour leur donner plein et entier effet.

Les gens de mer travaillent dans un milieu particulièrement hostile que ce soit en Côte d'Ivoire ou ailleurs. Le bâtiment de mer, ou navire, constitue un lieu de travail mobile, dans un environnement mobile. Non seulement, les marins sont soumis aux périls de la mer, mais encore ils sont isolés, éloignés des secours.

Du fait des dangers encourus, la sécurité constitue une exigence permanente, source de discipline et de solidarité. Ce qui caractérise les marins, c'est leur capacité de travailler et de vivre en mer. L'expédition maritime, commerciale ou de pêche, a nécessité un cadre juridique spécifique, concernant notamment les gens de mer.

Les coutumes internationales du Moyen Age déterminaient déjà la nourriture, l'accès aux soins en cas de maladie ou de blessures, de rapatriement, éventuellement le sort des marins en cas de capture par les pirates barbaresques et leur vente au marché aux esclaves.

L'historien **Alain Cabantous** a révélé le caractère étrange des gens de mer : « *En faisant de leur principal instrument de travail, le bateau, un lieu de labeur, un lieu d'existence, un intermédiaire matériel et symbolique entre eux et le reste des hommes, les gens de mer étaient les seuls à entretenir une relation particulière et indispensable avec un espace que les autres ignoraient ou voulaient ignorer.* »

Arnaud Montas dans son livre Droit maritime cite le philosophe **Platon** qui écrivait dans *Critias* qu' « *Il y a trois sortes d'Hommes, les Morts, les Vivants, et Ceux qui vont en Mer* ». Pour ces derniers, pas encore morts mais plus tout à fait vivants, le droit maritime incarne un système original gouverné par son propre *corpus* de normes et ses propres institutions.

A-LES SOURCES CONVENTIONNELLES DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME IVOIRIEN

Le droit social des gens de mer s'est constitué dans des cadres nationaux, aux cours du XVII^e siècle, nous enseignent les livres de droit maritime. Les spécificités du droit du travail maritime se cristallisent autour du contrat écrit d'engagement maritime, issu du statut professionnel des marins. Le statut professionnel des marins découle des instruments pertinents de l'OMI et de l'OIT.

Les conventions de l'Organisation Maritime Internationale(OMI) ou de l'Organisation Internationale du Travail(OIT), une fois ratifiées, créent des obligations d'ordre juridique. La Côte d'Ivoire ayant ratifié nombre de conventions des institutions de l'Organisation des Nations Unies dans le domaine maritime fonde son Code maritime sur ces conventions.

Au nombre des conventions, nous pouvons citer la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, 73/78 (MARPOL), la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982), la Convention 185 sur la pièce d'identité des gens de mer, la Convention 188 sur la pêche, etc...

Il est à noter que les dispositions contenues dans ces conventions créent aussi des droits communautaires.

En ce qui concerne la Convention du Travail Maritime, 2006, que la Côte d'Ivoire vient de ratifier, l'article IV, paragraphe 5, de cette convention, dispose que le respect des droits en matière d'emploi et des droits sociaux des gens de mer établis par la convention peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures, sauf disposition contraire de la convention prévoyant, par exemple, qu'un pays doit adopter une législation pour mettre en œuvre certaines de ses dispositions.

Par conséquent, chaque pays est libre de décider si une disposition particulière de la MLC, 2006, doit faire l'objet d'une loi (comme une loi du parlement ou du congrès), d'un règlement ou d'un autre instrument subsidiaire tel qu'une instruction administrative ou un avis officiel de l'administration maritime. Un pays peut décider – dans les cas où la MLC, 2006, ne requiert pas spécifiquement une législation – que certains aspects seront mieux réglés par d'autres moyens de droit ou par voie de conventions collectives. Ou encore, lorsqu'une disposition de la MLC, 2006, a trait essentiellement aux mesures à prendre par les gouvernements eux-mêmes, cela pourra être réglé par des instructions administratives internes.

Dans certains cas, un pays pourra décider qu'aucune mesure officielle supplémentaire n'est nécessaire du fait que, par exemple, tel droit des gens de mer affirmé par la MLC, 2006, trouve déjà son expression adéquate dans la législation générale appliquée par les tribunaux.

B- LES SOURCES NON CONVENTIONNELLES DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME IVOIRIEN

B1- La loi n°2017- 442 du 30 juin 2017 portant Code maritime

Le droit ivoirien a été récemment enrichi par l'adoption de la loi n°2017-442 du 30 juin 2017 portant Code maritime qui abroge, en ses dispositions finales, la loi n°61-349 du 9 novembre 1961 portant institution d'un Code de la Marine Marchande. Cette nouvelle loi, loin d'être une codification à droit constant, a permis non seulement d'unifier dans un même corpus une réglementation applicable à divers domaines relevant à la fois du **droit public** et du **droit privé**, mais également, d'internaliser des conventions internationales et communautaires.

B2- La convention collective cadre de la Fédération internationale des ouvriers du transport (International Transport Federation)

La Fédération internationale des ouvriers du transport est une fédération syndicale internationale composée de syndicats de travailleurs du secteur des transports. Cette organisation professionnelle a doté le secteur maritime de deux conventions collectives cadres pour les marins à la pêche et pour ceux du commerce.

La négociation et la procédure de règlement des différends lient les partenaires sociaux, de sorte que les inspecteurs syndicaux et ceux de l'administration maritime puissent cibler les navires couverts ou non par ITF afin d'y vérifier la conformité à la réglementation du travail maritime, comme le recommande la Convention du Travail Maritime, 2006 de l'OIT.

La convention collective cadre de l'ITF pour les équipages des navires de pêche.

La Fédération internationale des ouvriers du transport (International Transport Federation) a, à sa Conférence de la Section de la pêche, tenue à Pusan (Corée du sud), les 8-9 octobre 2008, adopté la convention collective cadre de l'ITF pour les équipages des navires de pêche en s'appuyant sur la MLC, 2006 et la Convention 188 sur la pêche.

Cette convention comporte 14 chapitres et 3 annexes qui traitent :

- des obligations des parties contractantes ;
- des obligations pré-embauche ;
- des horaires de travail et du salaire minimum ;
- de la durée du voyage et des périodes de repos ;
- des salaires ;
- de la discipline et mauvaise conduite ;
- du rapatriement ;
- de la nourriture, du logement, du couchage et des infrastructures ;
- des soins médicaux et indemnités de maladie ;
- de la santé et sécurité au travail et de la prévention des accidents.
- de l'invalidité décès et divers sujets tels que la dotation en effectif, l'assurance, l'égalité, la maternité et le service dans les régions en conflit.

Ce sont là des outils nécessaires au règlement des conflits nés de l'exécution du contrat d'engagement maritime.

La convention collective cadre de l'ITF pour les équipages des navires de commerce.

Cette convention définit les droits du marin en cas d'évènement de mer à savoir les accidents ou décès en mer.

II- LES SOURCES DU DROIT DU TRAVAIL PORTUAIRE IVOIRIEN

Dans le Recueil de directives pratiques du BIT/OIT intitulé *Sécurité et santé dans les ports*, par le terme **travailleur portuaire**, l'on entend **toute personne occupée à des manutentions portuaires**.

Sur cette base, l'on est tenté de savoir les sources du droit du travail portuaire et de savoir qui est travailleur portuaire. Les sources du droit du travail portuaire peuvent être diverses. Nous retenons : le Code des ports

maritimes, le code du travail, la convention collective et les textes législatifs et réglementaires.

Nous ne pouvons pas retenir le Recueil comme source conventionnelle du droit du travail portuaire en Côte d'Ivoire parce que la convention (no 152) sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires, 1979, qui est grande partie le fondement dudit Recueil n'est pas encore ratifiée par notre pays.

Les experts du travail ayant rédigé le Recueil soutiennent qu'il n'est pas un instrument ayant force de loi. Il n'a pas pour objet de se substituer à la législation et à la réglementation nationales ni d'influer sur les principes et droits fondamentaux au travail énoncés dans les instruments de l'OIT. Les recommandations pratiques contenues dans ce recueil ont pour objectif de fournir des orientations aux mandants de l'OIT et à tous ceux qui sont partie prenante à la gestion, à l'exploitation, à la maintenance et au développement des ports. On peut espérer que ce recueil contribuera à relever le niveau de sécurité et de santé au travail dans les ports de toutes les régions du monde et incitera davantage de pays à ratifier la convention (no 152) sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires, 1979, ou du moins à en mettre en œuvre les dispositions.

A- LES CODES

A1- LE CODE DES PORTS MARITIMES

Le **Code des ports maritimes** rassemble les dispositions relatives à la création, l'organisation et l'aménagement des ports maritimes, en particulier les grands ports maritimes. Le **Code des ports maritimes** régit également le droit des ports et de la navigation selon le type de navire (navire de commerce, de pêche, de plaisance, etc.), les **pouvoirs de la police** des ports maritimes, ou encore le **régime du travail dans les ports maritimes**, par exemple le statut particulier des ouvriers dockers.

A2- LE CODE DU TRAVAIL

La loi n°2015-532 du 20 juillet portant Code du travail

Le code du travail renferme les règles de base régissant le rapport de travail et toutes les questions qui en résultent et formant le droit du travail.

Le code du travail est un recueil administratif volumineux constitué de nombreux articles. Il renferme des textes législatifs et réglementaires applicables en matière de droit du travail. Les lois, les décrets et les règlements

qui le constituent ne sont pas fixes, ils sont modifiés, complétés, rectifiés au fil des années pour mieux s'adapter à la réalité dynamique et évolutive et fait ainsi l'objet d'une réforme. Le Code protège aussi bien le salarié que son employeur en fixant les droits et les obligations respectifs à chacun.

B- LES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES

B1- Le décret n° 99-318 du 21 avril 1999 portant règlement de police du port autonome d'Abidjan

Ce décret définit et situe sur le cadre des pouvoirs de police dans le port, les pouvoirs des officiers de port, les conditions d'accès au port, l'accès aux navires, la propreté et l'hygiène dans le port.

La police portuaire peut se définir comme l'activité de l'autorité portuaire exercée dans le cadre de la sécurité du port. La police portuaire a, en priorité, pour mission l'organisation de l'accueil des navires, de leurs mouvements dans le port ainsi que de veiller à l'utilisation normales des installations portuaires.

Ce sont les officiers et surveillants de port qui ont l'attribution de ces missions. Tout capitaine de navire, dans la limite d'un port maritime, doit obéir aux ordres donnés par les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance concernant les mesures de sécurité et de police destinées à assurer la protection et la conservation du domaine public des ports maritimes. Le fait de ne pas obéir aux ordres est puni d'une amende.

Les officiers de port, adjoints et surveillants, veillent à l'éclairage et au balisage des ports; ils règlent l'ordre d'entrée et de sortie des navires, ils surveillent les opérations de débarquement, d'embarquement et de chargement des navires.

Espace de transit des marchandises et des passagers, le port est une zone géographique, une communauté de professionnels, une zone industrielle et logistique, ainsi qu'un lieu d'échanges et d'informations.

Cependant, il existe une définition du « port maritime » dans la Convention de Genève de 1923 qui énonce qu'un « port maritime est un lieu aménagé pour permettre le chargement et le déchargement des navires ». Cette convention s'applique uniquement aux ports de commerce, le critère déterminant de l'activité principale étant d'accueillir du trafic maritime.

B2- L'arrêté n°0082 du 05 mai 1999 portant règlement d'exploitation du port autonome d'Abidjan

Cet arrêté traite du navire, des marchandises, des passagers, de l'occupation du domaine portuaire, etc...

Le port qui regroupe l'autorité et les entreprises portuaires a une double nature. D'un côté, il présente des activités à caractère commercial, telles que la manutention, la consignation, qui peuvent relever d'entreprises privées. D'un autre côté, les infrastructures portuaires présentent des caractéristiques particulières. La distinction entre les missions de service public et les activités dites commerciales semble parfois compliquée. Les activités d'un port ne sont pas toutes des activités de service public.

Les missions de service public dépendent de l'autorité portuaire, alors que ce sont les entreprises portuaires qui ont les activités commerciales.

Au sein de ces activités, il faut distinguer les activités de service public qui ont un caractère administratif de celles qui ont un caractère industriel et commercial.

L'exploitation des outillages publics est également une mission fondamentale. Les outillages publics du port sont, entre autres, les engins de manutention que le port met à la disposition des usagers, comme les grues et portiques, les hangars destinés à stocker les marchandises, les bassins qui servent à réparer les navires.

Les outillages publics peuvent être soit gérés par le port lui-même soit concédés à un tiers. La notion d'outillage public apparaît donc comme une notion large qui ne doit pas être confondue aux outillages privés qui appartiennent en totalité aux entreprises.

Les outillages publics appartiennent à l'autorité portuaire et sont loués aux usagers qui en ont besoin, comme par exemple les entreprises de manutention.

Ainsi, toutes ces missions énumérées dans le code des ports maritimes, sont des activités de service public, c'est-à-dire des activités d'intérêt général assurées par l'autorité portuaire. Comme toute activité de service public, elles sont régies par les règles du service public, à savoir la **continuité du service public, l'égalité des usagers devant le service public et l'adaptabilité du service public.**

Le pilotage, quant à lui, est considéré comme un service public du fait notamment de l'obligation aux navires d'y avoir recours et parce que le pilotage fait appel à un impératif de sécurité.

Le service public, et donc **le service public portuaire qui en découle**, se caractérise par **plusieurs principes** qu'il convient de rappeler de manière succincte.

Le premier principe, et sans nul doute le plus important, est celui de **la continuité**. Conseil d'Etat français lui a reconnu la valeur de principe général du droit en reconnaissant la nécessité de concilier le droit de grève et la continuité des services publics ; « **la continuité est l'essence même du service public** ».

Ainsi, un concessionnaire peut se voir imposer au titre de ses obligations, dans le cadre de la satisfaction normale des besoins d'intérêt général, un service minimum à assurer en cas de grève.

Ce principe restreint le droit de grève et impose aux dockers de procéder au dépôt d'un préavis 5 jours avant la date de la grève, le service de manutention étant considéré comme un service public. Ce principe de continuité du service public est conforté par la Convention de Genève qui énonce le libre accès aux ports maritimes et de commerce.

La seconde caractéristique du service public portuaire est celle de **l'égalité**. Le principe d'égalité a été posé en droit par la **déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789** et sa valeur constitutionnelle a été reconnue.

Pour le droit portuaire, il s'agit de s'intéresser à **l'égalité** des usagers sur la tarification de l'utilisation de l'outillage public portuaire. Cette notion d'égalité de tarifs peut cependant subir quelques exceptions dès lors que la différenciation de tarifs résulte d'une différence de situations, comme par exemple la taille du navire qui utilise le quai, ou d'une nécessité d'intérêt général concernant les conditions d'exploitation d'un ouvrage.

La transparence découle du **principe d'égalité** et permet notamment aux usagers du service public portuaire d'avoir accès à certains documents administratifs.

Chapitre II : LE DROIT DE L'EXPLOITATION DU NAVIRE

Le droit maritime, de façon générale et le droit maritime ivoirien en particulier, envisage principalement le navire comme mode d'exploitation commerciale (Art.65 du Code maritime). A cette fin, c'est en sa qualité de premier exploitant du navire que l'armateur s'appuiera, en mer sur le capitaine et l'équipage du navire. A partir de la terre, l'armateur pourra bénéficier des services d'un certain nombre d'auxiliaires du navire.

I- LES ACTEURS DE L'EXPLOITATION DU NAVIRE

A- L'ARMATEUR

L'armateur est traditionnellement le propriétaire du navire, mais la loi adopte une conception plus large. Le code maritime ivoirien en son livre 4 intitulé : Les gens de mer, section 2 traite des obligations de l'armateur. Le Code français des transports dispose que : « *l'armateur est celui qui exploite son navire en son nom, qu'il soit ou non propriétaire* ». De ce point de vue, l'armateur, au-delà de sa qualité éventuelle de propriétaire du navire, est donc principalement celui qui l'exploite, comme le soutient **Arnaud Montas** dans *Droit maritime*.

B- LE CAPITAINE

« *Seul maître à bord après Dieu* » selon l'expression consacrée, la figure du capitaine du navire dépasse largement le domaine du droit maritime. En droit, le statut singulier accordé au capitaine lui permet de régner en maître sur le navire. La Convention STCW définit le Capitaine comme la personne ayant le commandement d'un navire.

Le capitaine est à la fois représentant de l'armateur, chef de la société du bord investi du pouvoir disciplinaire et chef de l'expédition maritime. Il est le garant de l'organisation du travail à bord du navire.

L'article 450 du code maritime ivoirien stipule qu'il affiche en un lieu accessible à tout le personnel de bord, les instructions relatives à l'organisation du travail à bord. Ces instructions sont soumises au visa de l'autorité maritime administrative.

Avant le début du voyage, le Capitaine est tenu de s'assurer que le navire est en bon état de navigabilité, qu'il est convenablement armé, équipé et

approvisionné et qu'il est dans l'état approprié pour la réception , le transport et la conservation de la cargaison.

En cours de voyage, le Capitaine doit s'assurer que le navire est maintenu en bon état de navigabilité et veille également à la sécurité des personnes embarquées et à la conservation de la cargaison ;cf. article 817 du Code maritime ivoirien.

C-L'EQUIPAGE DU NAVIRE

L'équipage du navire est composé du capitaine et des marins. Ces deux catégories de travailleurs n'ont pas le même statut juridique.

II- LE ROLE DE L'ADMINISTRATION MARITIME

Les gens de mer ou marins

Au sens de l'article 361 du Code maritime, 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.

La qualité de marin est constatée par l'inscription sur le registre d'identification des marins, tenu par l'autorité maritime administrative.

Quelles sont les conditions requises pour entrer dans la profession de marin ?

Le cas général

Les conditions essentiellement au nombre de cinq découlent du code maritime. Au sens de l'article 362 du Code maritime ivoirien, toute personne désirant exercer la profession de marin doit remplir les conditions suivantes :

- être de nationalité ivoirienne ;
- être âgée de dix-huit ans au moins ;
- être apte physiquement pour l'emploi envisagé ;
- satisfaire aux conditions de qualifications professionnelles exigées ;
- ne pas avoir été condamnée à une peine privative de liberté.

La nationalité

Pour être porté au rôle d'équipage d'un navire ivoirien, il faut être ivoirien. La nationalité se prouve généralement par la production d'un extrait d'acte de naissance ou d'un certificat de nationalité en cas de doute. Le certificat de nationalité n'a qu'une valeur relative et ne constitue qu'une présomption susceptible de faire l'objet de la preuve contraire. Les contestations relatives à la nationalité sont de la compétence des tribunaux.

L'âge

L'âge minimum requis pour travailler à bord d'un navire en Côte d'Ivoire est 18 au moins. L'embarquement à titre professionnel est interdit aux enfants de moins de 18 ans. De façon générale si un individu a moins de 18 ans, il ne peut pas travailler de nuit à bord d'un navire.

Aux termes de l'article 375 du Code maritime : Tout mineur ne peut contracter un engagement maritime.

Toutefois, en matière de navigation à la pêche, le mineur de 16 ans révolus non émancipé peut contracter un engagement maritime avec l'autorisation de la personne ou de l'autorité investie du droit de garde à son égard.

L'aptitude physique

Pour exercer la profession de marin, le candidat doit satisfaire aux normes d'aptitude physique et produire un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions. Le certificat médical est délivré par un médecin des gens de mer qualifié. Il répond aux normes internationales reconnues, comme les prescriptions de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW).

Le certificat médical respecte les Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer du BIT/OMS. Il doit confirmer que le marin n'est atteint d'aucun problème médical qui risque :

- d'être aggravé par le service en mer ;
- de le rendre inapte à ce service ; ou
- de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord.

L'article 364 du Code maritime dispose que : « Les conditions d'aptitude physique, selon les normes fixées par le Ministre chargé des affaires maritimes, sont constatées par des médecins des gens de mer ou des médecins agréés par l'autorité maritime administrative ».

Les conditions de qualifications professionnelles

Pour travailler à bord d'un navire, un marin doit avoir suivi une formation, être titulaire d'un brevet ou certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions. Les gens de mer ne doivent être autorisés à travailler à bord d'un navire que s'ils ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires. Toutefois, des dérogations sont accordées selon les besoins.

Elles constituent une tolérance accordée aux armateurs pour permettre une souplesse dans l'exploitation de leurs navires. La dérogation est accordée à la demande de l'armateur et lorsque les qualifications exigées pour exercer une fonction donnée ne sont pas disponibles. Elle est accordée pour une fonction donnée et pour une période donnée qui ne peut excéder six mois.

La moralité

L'article 56 du code la Marine Marchande, non en vigueur, déclarait en son dernier alinéa que les individus condamnés à une peine criminelle et à certaines peines correctionnelles ne peuvent devenir marins. Et l'article 59 suivant d'autoriser la radiation du marin ayant subi ces condamnations.

Le respect de la moralité s'explique par le souci d'écarter de la profession des individus pouvant troubler l'ordre et la paix de la communauté du bord.

Elle peut être connue par la production d'un casier judiciaire. L'autorité administrative maritime peut demander et recevoir de l'autorité judiciaire le bulletin n°2 du casier judiciaire.

Les cas particuliers

L'embarquement à titre professionnel est interdit aux enfants de moins de dix-huit ans. De 15 à 17 ans révolus, les mineurs peuvent embarquer en qualité de novice sous réserve de l'accomplissement d'une période de formation professionnelle.

Le code du travail maritime français stipule : « tout mineur embarqué pour les services du pont, de la machine ou du service général, est qualifié de mousse s'il est âgé de plus de 16 ans et de moins de 18 ans ».

L'exercice de la profession de marin par les enfants est assorti d'un ensemble de mesures protectrices. C'est ainsi qu'ils ne font pas les quarts de nuit ; ils n'accomplissent pas plus de huit heures de travail par jour, ils ne doivent pas être soumis à des travaux pénibles et dangereux. Ces enfants sont placés sous la responsabilité des Officiers et Maîtres.

Les jeunes gens de mer ne doivent pas exécuter des travaux à haut risques sans supervision ou travailler de nuit à moins que cela ne se fasse dans un but de formation comme le recommande la Convention du Travail Maritime, 2006.

C2- LA FORMATION ET L'EXECUTION DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

C'est à l'embauche du marin que se forme le contrat d'engagement maritime.

En principe, l'embauche du marin est soumise à de nombreuses restrictions se rattachant :

- au placement du marin ;
- à la limite d'âge ;
- à la qualification professionnelle ;
- à l'aptitude physique.

Le placement du marin

Il consiste en la mise en contact du marin avec un armateur qui cherche à recruter de la main d'œuvre. Le placement des marins est assuré par un service public administratif dit « Bureau de Placement des Marins » placé sous la conduite de l'autorité administrative maritime.

Le Code maritime en son article 394 est clair sur la question. Le recrutement des marins s'effectue :

- soit par embauche directe ;
- soit par des sociétés ou établissements de placement agréés 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.

La limite d'âge

Il n'est pas permis à un mineur de moins de dix-huit ans d'embarquer à titre professionnel sur un navire ivoirien. L'âge minimum permettant de contracter un engagement maritime est donc de dix-huit ans

L'alinéa 2 de l'Article 454 du Code maritime dit clairement qu' « Un mineur ne peut être employé à bord qu'à des travaux et services en rapport avec ses capacités physiques, correspondant à l'exercice de ses fonctions. Le capitaine est tenu de veiller à l'initiation du mineur dans l'exercice de la profession de marin ».

La qualification professionnelle

La législation ivoirienne fait de la formation professionnelle une exigence pour l'exercice de certaines fonctions à bord du navire.

Au sens de l'article 363, les fonctions de capitaine, de patron ou d'officiers à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance professionnelle sont exercées par des marins ayant les brevets requis en cours de validité.

Ces qualifications sont celles définies par les conventions internationales sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et leurs amendements ainsi que toutes autres conventions internationales que la Côte d'Ivoire viendrait à ratifier.

L'aptitude physique

L'Article 510 du Code maritime ivoirien dispose que la médecine des gens de mer en tant que médecine spéciale de santé publique a pour missions, entre autres, le contrôle de l'aptitude physique à l'entrée dans la profession et les contrôles annuels ou périodiques des marins au commerce, à la pêche, des travailleurs offshore des plates-formes de forage en mer, des navigateurs kroomen, des élèves et stagiaires des établissements d'enseignement maritime.

Les conditions de validité du contrat d'engagement maritime

Tout marin candidat à l'embauche doit être libre de tout engagement antérieur. Le marin signe le contrat d'engagement et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement. L'armateur en adresse simultanément une copie à l'inspecteur du travail maritime, pour enregistrement.

En France, le contrat d'engagement mentionne l'adresse et le numéro d'appel de l'inspection du travail maritime.

Les clauses et stipulations du contrat d'engagement sont annexées au rôle d'équipage qui mentionne le lieu et la date d'embarquement.

L'Article 373 du Code maritime stipule qu'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 résiliation sont effectuées dans les mêmes conditions à peine de nullité.

L'autorité maritime administrative peut refuser son visa si le contrat comporte des stipulations contraires aux prescriptions de la présente loi et aux textes pris pour leur application ou à des dispositions d'ordre public.

Les caractères spécifiques du contrat

Le contrat d'engagement présente un caractère semi public puisqu'il est soumis à l'approbation de l'autorité maritime administrative. Il est établi dans l'intérêt collectif du navire et des hommes vivant à bord.

Il ne s'applique que pendant la durée de l'embarquement du marin, c'est-à-dire pendant son inscription au rôle d'équipage.

C'est un acte de commerce pour le Capitaine d'où la saisine du tribunal du commerce en cas de litige entre celui-ci et l'armateur à l'exécution du contrat.

L'exécution du contrat d'engagement maritime

Tout contrat de travail, conclu entre un marin et un armateur ou son représentant ou tout autre employeur, ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire est un contrat d'engagement maritime. Le contrat peut être conclu pour une durée indéterminée, pour une durée déterminée ou pour un voyage.

La conclusion et l'exécution du contrat d'engagement maritime entraînent pour les deux parties (armateur et marin) des droits et des obligations réciproques.

Le contrat est établi par écrit dans une langue accessible au marin. Outre les clauses obligatoires définies par le code du travail, il comporte les clauses obligatoires propres à l'engagement maritime.

Les clauses obligatoires du contrat d'engagement maritime sont les suivantes :

- 1° Les nom et prénoms du marin, sa date et son lieu de naissance, son numéro d'identification ;
- 2° Le lieu et la date de la conclusion du contrat ;
- 3° Les nom et prénoms ou raison sociale et l'adresse de l'armateur ;
- 4° Les fonctions qu'il exerce ;
- 5° Le montant des salaires et accessoires ;
- 6° Les droits a congés payés ou la formule utilisée pour les calculer ;
- 7° Les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur ;
- 8° Le droit du marin a un rapatriement ;
- 9° La référence aux conventions et accords collectifs applicables ;
- 10° Le terme du contrat si celui-ci est conclu pour une durée déterminée.

- Les obligations du marin

Aux termes de l'Article 395 du Code maritime : Le marin accomplit son service, à titre exclusif, dans les conditions prévues dans le contrat d'engagement maritime et conformément à la réglementation et aux usages en vigueur.

Sur le navire, il est interdit au marin de se livrer à des activités lucratives. Le marin est tenu au secret professionnel et à l'obligation de réserve. Le marin est tenu de prendre soin des instruments, des outils et de tous équipements mis à sa disposition par l'armateur et de veiller à leur bonne conservation.

En cas de perte, de destruction ou de détérioration de ces instruments, outils ou équipements par la faute du marin, celui-ci est tenu d'indemniser l'armateur pour le préjudice ainsi causé (Cf. Article 396).

Aux termes de l'article 397, les marins engagés pour une durée indéterminée ou pour une durée déterminée à terme imprécis ou au voyage et ceux se trouvant en position de réserve, sont tenus :

- de se mettre à la disposition de leur armement suivant la notification faite par l'armateur ou son représentant ;

- de prendre leur service à bord de tout navire de l'armement, suivant leur qualification ou leur grade ;
- d'exercer, à la demande de l'armement, toutes activités dans des emplois correspondant à leur qualification ou à leur grade, à bord ou à terre sur les navires stationnés au port ;
- d'informer dès que possible l'armement de toute maladie ou de toute blessure subie, lorsqu'ils se trouvent à terre et de fournir les justificatifs.

Le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il a été engagé. En cas de force majeure ou de toute autre circonstance exceptionnelle, laissée à l'appréciation du capitaine et de nature à mettre en péril le navire, les personnes embarquées et la cargaison, il peut être ordonné au marin d'accomplir un travail autre que celui pour lequel il est engagé (Cf. Article 398).

Au sens de l'article 399, le contrat d'engagement prévoit que lorsqu'il est constaté, pendant la navigation, un manque de qualification requise pour l'exécution du service auquel le marin est affecté, le capitaine peut lui demander d'effectuer tout autre travail qu'il juge pouvoir lui confier. Dans ce cas, le marin est rémunéré selon son nouvel emploi.

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, cf. article 400 du code maritime

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.

L'article 401 du code maritime stipule que le marin est tenu de prendre part à toutes opérations de sauvetage d'autres navires et de personnes se trouvant en danger en cours de navigation.

Il doit également participer au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

Les droits du marin

Le marin payé au mois est rémunéré proportionnellement à la durée effective des services assurés (article 407 du Code maritime).

Le marin payé au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de son salaire en cas de prolongation du voyage, et à une indemnité en cas de

retardement, à moins que la prolongation ou le retardement soit imputable à un cas de force majeure. Il ne subit aucune réduction du salaire en cas d'abrègement du voyage, quelle qu'en soit la cause.

Lorsque le voyage n'a pu être commencé ou continué par suite d'un cas de force majeure ou d'un cas fortuit, le marin rémunéré au voyage conserve son droit au salaire stipulé dans le contrat d'engagement maritime, mais sans que ce salaire puisse excéder le montant dû pour un mois de service, à compter du jour de la résiliation du contrat par l'armateur (article 408 du Code maritime).

Le marin rémunéré au profit a droit, en sus de sa part, à une indemnité en cas de retardement, de prolongation ou d'abrègement du voyage, provenant du fait de l'armateur ou du capitaine, lorsqu'il établit avoir subi un dommage du fait de ce retardement, de cette prolongation ou de cet abrègement (Cf. article 409).

Les obligations de l'armateur

Elles sont pour certaines semblables à celle du régime de droit commun. Ces obligations portent sur :

- la rémunération du marin ;
- l'octroi et le paiement des congés ;
- la nourriture ;
- le logement et le couchage ;
- le rapatriement ;
- la fourniture d'effets après naufrage ;
- le délaissement forfaitaire etc....

Aux termes de l'article 405 du Code maritime, 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 modes de rémunération.

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 (Cf. article 406).

Le marin payé au mois est rémunéré proportionnellement à la durée effective des services assurés. Le marin payé au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de son salaire en cas de prolongation du voyage, et à une indemnité en cas de retardement, à moins que la prolongation ou le

retardement soit imputable à un cas de force majeure. Il ne subit aucune réduction du salaire en cas d'abrègement du voyage, quelle qu'en soit la cause (Cf. article 407).

Lorsque le voyage n'a pu être commencé ou continué par suite d'un cas de force majeure ou d'un cas fortuit, le marin rémunéré au voyage conserve son droit au salaire stipulé dans le contrat d'engagement maritime, mais sans que ce salaire puisse excéder le montant dû pour un mois de service, à compter du jour de la résiliation du contrat par l'armateur (article 408).

Le marin rémunéré au profit a droit, en sus de sa part, à une indemnité en cas de retardement, de prolongation ou d'abrègement du voyage, provenant du fait de l'armateur ou du capitaine, lorsqu'il établit avoir subi un dommage du fait de ce retardement, de cette prolongation ou de cet abrègement (article 409).

Chapitre III : LES AUXILIAIRES DU NAVIRE

Outre l'armateur et les membres de l'équipage, l'exploitation du navire est aussi l'affaire d'un grand nombre d'opérateurs.

I- LES AUXILIAIRES MARITIMES

Les auxiliaires maritimes sont le pilote, le remorqueur et le lamaneur.

- Le pilote

Aux abords des rades et des ports, le pilote maritime assure les manœuvres et les procédures de navigation des navires dans les zones à risques, eaux étroites et zones restreintes, sans que sa présence à bord ne décharge le capitaine de ses prérogatives ni de ses obligations en matière de sécurité du navire.

Le pilotage portuaire est une activité de service public. C'est l'assistance donnée aux capitaines, par un personnel commissionné par l'Etat, pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports et dans les eaux maritimes des estuaires, cours d'eau et canaux.

- Le remorqueur

Le remorquage est l'opération par laquelle un remorqueur fournit une force pour le déplacement en mer d'un navire ou d'un engin flottant lui-même privé de force. La nature juridique du contrat de remorquage fait débat. Le contrat de remorquage est un contrat spécial.

- Le lamaneur

Le lamaneur procède à l'amarrage et au désamarrage du navire.

II- LES AUXILIAIRES TERRESTRES OU AUXILIAIRES DES TRANSPORTS MARITIMES

- Le manutentionnaire

L'expression manutentions portuaires recouvre tout ou partie des opérations de chargement ou de déchargement de tout navire ainsi que toutes les activités qui s'y rapportent.

Au terme de l'article premier (nouveau) du **décret n°2018-29 du 17 janvier 2018**, l'on entend par :

- **manutentionnaire**, l'auxiliaire de transport maritime faisant profession habituelle de procéder à titre principal aux opérations matérielles de chargement et de déchargement des navires, de manipulation des marchandises sur les quais, terre-pleins et hangars, et d'effectuer, s'il y a lieu, des opérations juridiques de réception et de reconnaissance de la cargaison ;
- **consignataire maritime**, toute personne morale auxiliaire du transport maritime, chargée pour le compte de l'armateur ou du transporteur maritime, d'organiser le séjour du navire dans les ports, de recevoir et de livrer des marchandises et le cas échéant, de pourvoir à la satisfaction des besoins dudit navire ou de son équipage.

- Le consignataire

Le consignataire du navire est le mandataire salarié de l'armateur qu'il représente et pour le compte duquel il agit, pour un navire donné, dans un port où l'armateur n'est pas établi. De manière générale, il effectue, pour les besoins du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même.

L'article 2 (nouveau) du décret n°2018-29 du 17 janvier 2018 stipule que :
« Nul ne peut exercer en qualité de manutentionnaire portuaire ou de consignataire maritime dans les ports ivoiriens, s'il n'est titulaire d'un agrément délivré par le ministre chargé des Affaires maritimes et portuaires conformément aux dispositions du présent décret ».

- L'avitailleur maritime

Est avitailleur maritime, toute personne morale de droit ivoirien chargée de fournir contre rémunération son approvisionnement à un navire, à une plateforme fixe ou flottante et à tout autre engin d'exploration et d'exploitation des ressources de la mer.

Il convient de retenir que nul ne peut exercer en qualité d'auxiliaire des transports maritimes, conformément aux dispositions du code maritime ivoirien, s'il n'est titulaire d'un agrément délivré par l'autorité maritime.

Chapitre IV : LES DROITS DU TRAVAILLEUR PORTUAIRE

Dans le Recueil de directives pratiques du BIT/OIT intitulé *Sécurité et santé dans les ports*, par le terme **travailleur portuaire**, l'on entend **toute personne occupée à des manutentions portuaires**.

Cette définition peut être élargie à tous les travailleurs dans le domaine portuaire et relevant du secteur privé. Les droits du travailleur du secteur privé trouvent leur fondement dans le Code du travail ivoirien.

I-LE CODE DU TRAVAIL

La loi numéro 2015-532 du 20 Juillet 2015 portant code du travail a été adoptée à l'assemblée nationale. Le code du travail est un recueil administratif volumineux constitué de nombreux articles. Il renferme des textes législatifs et réglementaires applicables en matière de droit du travail. Les lois, les décrets et les règlements qui le constituent ne sont pas fixes, ils sont modifiés, complétés, rectifiés au fil des années pour mieux s'adapter à la réalité dynamique et évolutive et fait ainsi l'objet d'une réforme. Le Code protège aussi bien le salarié que son employeur en fixant les droits et les obligations respectifs à chacun.

Le Code du travail renferme les règles de base régissant le rapport de travail et toutes les questions qui en résultent et formant le droit du travail. Il s'applique, aux termes de son article premier à tous les travailleurs dont les contrats de travail, quelle que soit leur forme, sont conclus pour être exécutés sur le territoire de la Côte d'Ivoire.

Le Code du travail s'étend aux gens de mer dans ces parties non régies par le Code maritime surtout en matière de procédure

S'agissant de la définition du travailleur, le Code du travail en son article 2,alinéa 1 stipule que « est considéré comme travailleur ou salarié quels que soient son sexe, sa race et sa nationalité, toute personne physique qui s'est engagée à mettre son activité professionnelle, moyennant rémunération sous la direction et l'autorité d'une autre personne physique ou morale, publique ou privée, appelée employeur ».

L'alinéa suivant dit : « Pour la détermination de la qualité de travailleur, il n'est tenu compte ni du statut juridique de l'employeur, ni de celui de l'employé ».

La conclusion du contrat de travail

Le contrat de travail est un accord de volontés par lequel une personne physique s'engage à mettre son activité professionnelle sous la direction et l'autorité d'une autre personne physique ou d'une personne morale moyennant rémunération (Cf. article 14.1 du code du travail).

Le contrat de travail peut être conclu pour une durée indéterminée ou pour une durée déterminée, selon des règles définies. L'existence du contrat de travail se prouve par tous moyens.

II - LES CONVENTIONS COLLECTIVES INTERNES

Le droit du travail ivoirien se développe sous forme d'accords négociés dans le cadre de telle ou telle branche d'activité entre les partenaires sociaux.

Le droit conventionnel du travail a deux sources : la convention collective et l'accord collectif d'établissement ou d'entreprise. On parle de convention collective lorsque l'accord est conclu dans une branche d'activités ou plusieurs. Les conventions collectives, en tant que source du droit du travail, sont régies par les articles 72-1 à 73-8 du Code du travail. Dans l'hypothèse où l'accord est signé au sein d'une entreprise ou d'un établissement, on parle d'accord collectif d'établissement, lequel est régi par les articles 73-5 et 73-6 du Code du travail.

Tout compte fait, les parties doivent se reconnaître formellement en toute convention collective pour en invoquer son application réciproque.

Quatrième partie : LA SECURITE SOCIALE

Chapitre I: LES SOURCES DE LA SECURITE SOCIALE

La **sécurité sociale** est inscrite en tant que **droit de l'homme** dans la *Déclaration universelle des Droits de l'Homme* ainsi que dans les autres grands instruments internationaux relatifs aux droits de l'homme adoptés sous les auspices des Nations Unies.

La Déclaration universelle des droits de l'homme est l'un des premiers documents de l'ONU à élaborer les principes des droits de l'homme mentionnés dans la Charte des Nations Unies. Ce document a été adopté par l'Assemblée générale le 10 décembre 1948 par la Résolution 217A(III) (art.22 et 25).

L'extension progressive de la sécurité sociale à tous ceux qui en ont besoin est aussi au cœur de la mission constitutionnelle de l'Organisation internationale du Travail(OIT). Dans le droit-fil de cette mission, l'OIT a adopté un certain nombre de normes (conventions et recommandations) internationales qui ont-elles-mêmes guidé l'action de l'organisation et l'assistance que celle-ci fournit aux Etats membres dans le but de voir ce droit se concrétiser.

Chapitre II: LA SECURITE SOCIALE EN TANT QUE DROIT DE L'HOMME

Comme mentionné dans le chapitre précédent, la **sécurité sociale** a été proclamée comme un **droit de l'homme** dans les principaux instruments des Nations Unies touchant à ce domaine, tels que :

- *La Déclaration universelle des droits de l'homme*, adoptée par l'Assemblée générale des Nations unie en 1948 ;
- *Le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels*, adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies en 1966.

A- Le droit à la sécurité sociale

L'article 22 de *La Déclaration universelle des droits de l'homme* dispose que : « *Toute personne, en tant que membre de la société, a droit à la sécurité sociale ; elle est fondée à obtenir la satisfaction des droits économiques, sociaux et culturels indispensables à sa dignité et au libre développement de sa personnalité, grâce à l'effort national et à la coopération internationale, compte tenu de l'organisation et des ressources de chaque pays* ».

L'article 25 de la même *La Déclaration universelle des droits de l'homme* 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* ».

B- Le droit à la sécurité sociale et aux assurances sociales

Ce droit est consacré par *Le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels* qui dispose en son article 9 que : « *Les Etats parties au présent Pacte reconnaissent le droit de toute personne à la sécurité sociale, y compris les assurances sociales* ».

Les activités normatives de l'OIT les plus anciennes dans le domaine de la sécurité sociale remontent aux origines de cette organisation. Ces activités ont évolué avec son mandat. La Constitution de l'OIT, adopté en 1919, dit dans son préambule qu'il existe des conditions de travail qu'il est urgent d'améliorer, « par exemple en ce qui concerne la lutte contre le chômage, la protection des travailleurs contre les maladies générales ou professionnelles et les accidents résultant du travail, la protection contre la vieillesse et l'invalidité.

Chapitre III: LA NECESSITE D'UNE PROTECTION SOCIALE DANS LE SECTEUR DU TRAVAIL MARITIME ET PORTUAIRE

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 de la productivité. Conjuguée à la croissance de l'économie et à une politique active du marché du travail, la sécurité sociale constitue l'un des instruments d'un développement économique et social durable.

Pourtant, dans le monde, une multitude d'individus n'ont toujours pas accès à un niveau satisfaisant de protection sociale ni, dans certains pays, à une forme de protection sociale digne de ce nom. Et à cet égard, les gens de mer sont touchés au même titre que les autres catégories de travailleurs.

La notion de sécurité sociale à laquelle l'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.

Les régimes de sécurité sociale peuvent reposer sur le principe de cotisations (assurances sociale) ou, au contraire avoir un caractère non contributif. Les branches de sécurité sociale retenues dans la MLC, 2006, correspondent aux neuf branches classiques de sécurité sociale et définies dans la convention n°102 concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952. Les neuf branches sont :

- Les soins médicaux ;
- Les indemnités de maladie ;
- Les prestations de chômage ;
- Les prestations de vieillesse ;
- Les prestations en cas d'accident du travail et de maladie professionnelle ;
- Les prestations familiales ;
- Les prestations de maternité ;
- Les prestations d'invalidité ;
- Les prestations de survivants.

Ce sont là des points communs à la sécurité sociale dans le domaine du travail à terre.

Au niveau de la Côte d'Ivoire, l'article premier de la loi portant **Code de prévoyance sociale** stipule que: le service public de la prévoyance sociale a pour but de fournir des prestations à l'effet de pallier les conséquences financières de certains risques ou de certaines situations, en matière :

- d'accidents du travail et de maladies professionnelles ;
- de maternité ;
- de retraite, d'invalidité et de décès ;
- d'allocations familiales.

Cette disposition ajoute que la loi peut étendre l'offre des prestations.

Le régime général de prévoyance sociale regroupe les prestations définies à l'article premier ci-dessus en trois branches distinctes : les prestations familiales, les accidents du travail et les maladies professionnelles, la retraite.

La gestion de ce régime et de chacune de ses branches est assurée par la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale. La CNPS est autorisée à définir et à proposer à ses adhérents des régimes complémentaires au régime général, sur une base volontaire ou obligatoire, conformément à des règles générales fixées par décret.

La CNPS est également autorisée à créer des régimes spéciaux. Elle est chargée du recouvrement des cotisations et du service des prestations afférentes à chacun des régimes dont la gestion lui est confiée.

Est obligatoirement affilié à la CNPS tout employeur occupant des travailleurs salariés tels que définis à l'article 2 du Code du travail. Cette affiliation prend effet à compter du premier embauchage d'un travailleur salarié.

Chapitre IV: LA SECURITE ET LA SANTE AU TRAVAIL

La sécurité et la santé au travail occupent une place de choix au niveau de certaines institutions internationales intervenant dans le travail maritime ou portuaire. C'est à juste titre que ces institutions estiment qu'il est hautement souhaitable que, dans chaque pays, la réglementation relative à la sécurité et à la santé au travail soit basée sur les textes internationaux correspondants, et notamment sur les instruments adoptés par l'Organisation internationale du Travail (OIT), par l'Organisation maritime internationale (OMI) et par l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Le *Recueil de directives pratiques du BIT sur la sécurité et la santé dans les ports* dispose que les prescriptions légales relatives aux manutentions portuaires devraient mettre en œuvre les dispositions de la convention no 152 et s'appliquer à tous les navires séjournant dans un port, quel que soit leur pavillon.

I- LE RECUEIL DE DIRECTIVES PRATIQUES DU BIT SUR LA SECURITE ET LA SANTE DANS LES PORTS

Les dispositions du Recueil prescrivent que les employeurs portuaires, les autorités portuaires assurant la fonction d'employeurs portuaires et toute autre personne employant des travailleurs à titre permanent ou temporaire devraient veiller à ce que les postes de travail, les installations et le matériel

qui leur appartiennent, qui sont sous leur contrôle ou qu'ils exploitent, offrent de bonnes conditions de sécurité et soient maintenus en bon état.

Les organismes qui emploient des travailleurs portuaires ou gèrent cette main-d'œuvre devraient:

- veiller à ce que tous les travailleurs portuaires (et particulièrement les travailleurs portuaires nouvellement embauchés) soient convenablement instruits des dangers inhérents à leurs emplois respectifs et des précautions à prendre pour éviter accidents et lésions;

- veiller à ce que les travailleurs portuaires soient informés des prescriptions légales nationales ou locales concernant leur protection;

- exercer une surveillance assurant aux travailleurs portuaires des conditions de travail aussi sûres et salubres que possible et s'assurer qu'ils respectent les consignes de sécurité;

- s'ils ne sont pas directement engagés dans les activités portuaires, coopérer avec les organismes et les personnes qui le sont afin de maintenir la sécurité des postes de travail, des installations et du matériel.

La sécurité dans les ports est l'affaire de toute personne concernée directement ou indirectement par les travaux effectués dans les ports, qui se doit de coopérer à l'élaboration de systèmes assurant la sécurité du travail et de veiller à leur mise en place. Introduire de nouvelles idées et de nouveaux concepts en matière de manutention requiert de porter une attention particulière aux exigences de sécurité. Chaque port doit adopter des méthodes de travail qui préservent la sécurité et la santé des travailleurs portuaires.

II- LES DIRECTIVES POUR LA MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS RELATIVES A LA SECURITE ET A LA SANTE AU TRAVAIL DE LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME,2006

Dans 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,2006*, l'OIT définit généralement **la sécurité et santé au travail** 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 travailleurs.*

Il s'agit notamment de promouvoir et de maintenir le plus haut degré de bien-être physique, mental et social dans toutes les professions.

Selon OIT, il est important de comprendre les principes de sécurité et de santé au travail et leur application dans le secteur maritime. Ainsi, il convient de distinguer un *danger* d'un *risque*.

L'on entend par **danger** *ce qui est intrinsèquement susceptible de causer des lésions corporelles ou des dommages ou de nuire à la santé des gens de mer. Le danger peut provenir de sources multiples, par exemple de propriétés intrinsèques, de situations données, d'une énergie potentielle, de l'environnement ou des facteurs humains.*

Tandis que par **risque**, il faut entendre *la probabilité que des gens de mer subissent un préjudice ou des effets nocifs pour leur santé en cas d'exposition à un danger.*

Le lien entre dangers et risques dépend de la nature de l'exposition, notamment de sa durée et de son intensité, et de l'efficacité des mesures de contrôle.

Les normes de sécurité et de santé au travail visent essentiellement à prévenir les accidents, les lésions et les maladies professionnelles au moyen de la gestion des dangers et des risques professionnels.

La méthode générique d'évaluation des risques en cinq étapes illustre le processus de gestion des risques. La collecte et l'analyse de données et statistiques fiables jouent un rôle déterminant dans l'évaluation efficace des risques. L'évaluation des risques se fait en cinq étapes :

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.

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.

III- LES SYSTEMES DE GESTION DE LA SECURITE ET DE LA SANTE AU TRAVAIL

Les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail peuvent offrir un moyen d'évaluer et d'améliorer la sécurité et la santé des gens de mer au moyen de la gestion des dangers et risques au travail. Ils peuvent être fondés sur la méthode « planifier-développer-contrôler-ajuster »(PDCA), qui vise à assurer un suivi permanent de la performance.

- 1) **Planifier** signifie établir une politique de la sécurité et de la santé au travail, comprenant l'attribution de ressources, la mise à disposition des compétences et l'organisation du système, l'identification des dangers et l'évaluation des risques.
- 2) **Développer** fait référence à la réalisation et à la mise en œuvre concrètes du programme de SST.
- 3) **Contrôler** signifie mesurer l'efficacité a priori et a posteriori du programme.
- 4) **Ajuster** clôture le cycle par un examen du système dans un contexte d'amélioration continue dans le but d'amorcer un nouveau cycle.

La méthode PDCA aide à mettre en œuvre les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail dans les organisations en aidant ces dernières à s'adapter à l'évolution des circonstances et à faire des progrès permanents en matière de sécurité.

Conclusion

Activité plus ancienne que la plupart des autres modes de transport, le transport maritime présente tous les caractères d'une industrie moderne, non seulement parce qu'il a toujours été largement ouvert aux innovations technologiques, mais également parce qu'il joue présentement un rôle indispensable dans le développement du commerce international.

Le développement du commerce international obéit à des principes de droit et de sécurité qui mettent l'homme au cœur des préoccupations. Ce cours

sur le droit du travail maritime et portuaire nous aura permis de cerner brièvement les conditions de travail des gens de mer et des autres acteurs de secteur maritime et portuaire.

Une maîtrise plus poussée des notions abordées dans ce cours pourrait se faire dans d'autres circonstances et par d'autres spécialistes.

Lieutenant-Colonel AMANI Inspecteur de l'Enseignement Maritime

La convention du travail maritime de 2006 (MLC, 2006) porte révision des conventions suivantes :

- Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920
- Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufage), 1920
- Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920
- Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921
- Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926
- Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926
- Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936
- Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936
- Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936
- Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936
- Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936
- Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936
- Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946
- Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946
- Convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946
- Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946
- Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946
- Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946
- Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946
- Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946
- Convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949
- Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949
- Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949
- Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958
- Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970
- Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970
- Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976
- Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976
- Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976
- Protocole de 1996 relatif à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976
- Convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987
- Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987
- Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987
- Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987
- Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996
- Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996
- Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.