



Convention
du Travail
Maritime
2006

Vue d'ensemble des Responsabilités et des Avantages des Armateurs

L'OIT - 86 années de coopération avec le secteur maritime

- Les gens de mer ont toujours justifié un intérêt particulier pour l'Organisation internationale du Travail, ce qui explique l'intérêt de cette organisation pour des normes uniformes applicables au travail à bord des navires et aux conditions sociales des gens de mer.
 - L'un des premiers instruments de droit que l'OIT ait adopté, en 1920, un an seulement après sa création, est la recommandation (n°9) sur les statuts nationaux des marins.
 - Cet instrument tendait à ce qu'on établisse un statut international des marins, qui exposerait clairement les droits et les devoirs respectifs dans ce secteur.
 - En règle générale, depuis le début, les questions relevant spécifiquement de la situation des gens de mer sont examinées dans le cadre d'une session spéciale – une session maritime – de la Conférence internationale du Travail

L'OIT et l'adoption de la Convention du travail maritime de 2006

- À sa 94^e session (qui correspondait à sa 10^e session maritime), la Conférence internationale du travail (siégeant du 7 au 23 février 2006) a adopté, avec la Convention du travail maritime de 2006, un nouvel instrument juridique capital pour l'OIT.
- Cette convention a été adoptée par un vote record - 314 voix pour et aucune voix contre - auquel avaient pris part les représentants des gouvernements de 106 États Membres* de l'OIT
(*deux pays se sont abstenus mais pour des raisons indépendantes du fond de la convention).
- On parle de la Convention du travail maritime de 2006 comme d'un "jalon" et d'une "avancée historique", qui prend appui sur les normes internationales du travail pour instaurer des conditions de travail décentes en même temps que les conditions d'une concurrence loyale, pour permettre de parvenir à une "mondialisation équitable".

L'OIT et l'adoption de la Convention du travail maritime de 2006

La Convention du travail maritime de 2006 a deux objectifs fondamentaux :

- rendre (dans une optique qui est celle du "travail décent") le système de protection prévu par les normes du travail existantes plus proche des travailleurs concernés, sous une forme mieux adaptée à ce secteur, qui se mondialise très rapidement ;
- parvenir à ce que le système soit mieux appliqué, si bien que les armateurs et les gouvernements qui ont à cœur d'instaurer des conditions de travail décentes n'aient pas, en assurant la protection prévue, à supporter un fardeau inéquitable (" des règles égales pour tous ", principe fondamental d'une concurrence loyale).
 - On l'a souvent décrite comme le "quatrième pilier" de la réglementation maritime internationale, parce que, lorsqu'elle entrera en vigueur, elle viendra renforcer les conventions clé de l'OMI (les conventions SOLAS, STCW et MARPOL) , concourant ainsi à la généralisation progressive d'une flotte marchande de qualité et à la disparition, concurremment, des navires opérant dans des conditions inférieures aux normes

L'OIT et l'adoption de la Convention du travail maritime de 2006

- Les armateurs ont pris part à l'élaboration des dispositions de cette nouvelle convention et aux négociations à ce sujet dès le début.

- En 2001, dans le cadre d'une commission paritaire maritime, les armateurs et les gens de mer ont proposé une nouvelle conception des normes du travail maritime, préconisant certaines solutions ("l'accord de Genève") qui tendaient:
 - à instaurer une protection intégrale et effective des droits des gens de mer à des conditions de travail décentes ;

 - à imposer des règles égales pour tous aux gouvernements et aux armateurs, tout en ménageant une certaine flexibilité quant aux modalités de concrétisation de cette protection pour tenir compte de la diversité des situations.

Les raisons ayant conduit au changement

- Bon nombre des instruments de l'OIT en vigueur avaient besoin d'une mise à jour pour mieux tenir compte des conditions de travail dans le secteur;
- les changements intervenus dans le régime de propriété ou le financement, de même que la généralisation des sociétés d'exploitation maritime ont entraîné des transferts considérables de main-d'œuvre sur le marché du travail maritime ;
- il existe de plus en plus d'équipages dont la composition présente, de propos délibéré, un caractère plurinational, dans le cadre de réseaux mondiaux très complexes associant armateurs, exploitants maritimes, organes de commandement et organismes de recrutement de main-d'œuvre ;
- les registres internationaux et les "pavillons de complaisance" s'étendent progressivement ;
- il est nécessaire d'instaurer "des règles égales pour tous" et de parer à l'exploitation des travailleurs;
- le stress dans le travail maritime et aussi la complexité de ce travail ont une influence de plus en plus grande, avec les conséquences que cela peut avoir sur les plans de la santé au travail et de la sécurité sociale ;
- bon nombre des conventions en vigueur présentent un degré de précision particulièrement élevé, ce qui, combiné au nombre même de ces conventions, pose des problèmes sur le plan du respect et de la mise en application et est à l'origine d'un taux relativement faible de ratification de certaines conventions clé.

L'OIT et l'adoption de la Convention du travail maritime de 2006

- les organisations d'armateurs ayant participé à l'élaboration de la convention ont compris que cet instrument, dès lors qu'il comporterait un système d'exécution efficace, constituerait un moyen parmi d'autres d'instaurer une concurrence loyale et de repousser dans la marginalité l'exploitation de navires ne satisfaisant pas aux normes
- les armateurs modernes, qui se sont engagés dans une exploitation placée sous le signe de la qualité, ont compris l'importance qu'il y a de garantir de bonnes conditions de travail aux gens de mer travaillant à bord de leurs unités
- les armateurs et exploitants qui ont ainsi opté pour la qualité savent que de bonnes conditions de travail contribuent à garantir que leur navires sont exploités dans des conditions de sécurité qui les exposent le moins à des problèmes ou des retards dans les ports
- la Convention contribuera à s'opposer à la concurrence déloyale des exploitants qui sont en mesure d'opérer à bas coûts parce qu'ils pratiquent des conditions -- de travail ou autres -- inférieures aux normes

Convention du travail maritime de 2006

Responsabilités et Avantages des Armateurs

- la substance de la plus grande partie* des 68 instruments du travail maritime existants que l'OIT a adoptés depuis 1920 a été mise à jour et se trouve désormais intégrée dans cette nouvelle convention "consolidée".

[*les conventions de l'OIT relatives aux pièces d'identité des gens de mer (n° 108 et 185) et aux pensions des gens de mer (n° 71), ainsi qu'une convention déjà écartée (n° 15) n'ont pas été incorporées dans la nouvelle convention.]

- les 37 conventions du travail maritime dont on vient de réaliser la consolidation avec ce nouvel instrument seront progressivement abandonnées, au fur et à mesure que les États qui y sont aujourd'hui parties ratifieront la nouvelle convention.

Convention du travail maritime de 2006

Responsabilités et Avantages des Armateurs



À quoi les armateurs s'engagent-ils et quels avantages obtiennent-ils en retour ?

- La Convention est un instrument de droit international ; elle n'a pas directement d'effet contraignant à l'égard des armateurs ou des exploitants ; elle n'a pas non plus directement l'effet d'une réglementation à leur égard
- les obligations et responsabilités prévues par la Convention s'adressent directement aux gouvernements et, en particulier, comme avec les autres conventions maritimes telles que les conventions SOLAS et MARPOL, le gouvernement concerné est principalement l'État du pavillon
- les gouvernements assument également une certaine part de responsabilité par rapport à la réglementation des services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur leur territoire
- l'État du pavillon assume au regard du droit maritime international et en vertu de cette convention la responsabilité de faire respecter par les navires et par les armateurs des navires battant leur pavillon une réglementation dans un certain nombre de domaines, notamment pour ce qui est des conditions de travail et de vie à bord

Convention du travail maritime de 2006

Responsabilités et Avantages des Armateurs

- la Convention énonce les prescriptions minimales que l'État du pavillon ayant ratifié cet instrument doit appliquer et faire respecter pour les navires battant son pavillon

- l'État du pavillon peut mettre en œuvre les prescriptions contenues dans la Convention, "sauf dispositions contraires contenues dans celle-ci", à travers
 - la législation ou la réglementation nationale
 - des conventions collectives
 - d'autres instruments juridiques ou contractuels
 - la pratique

Convention du travail maritime de 2006

Responsabilités et Avantages des Armateurs

- Les armateurs, notamment ceux qui exploitent des navires de 500 de jauge brute ou plus affectés à une navigation internationale, seront directement bénéficiaires si leur État de pavillon ratifie la convention parce que:
 - ils auront le droit, après une inspection menée par l'État du pavillon, d'avoir à bord un certificat du travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime, pièces qui constitueront, jusqu'à preuve du contraire, la preuve documentaire, à faire valoir dans les ports étrangers, que les conditions à bord du navire sont conformes aux prescriptions nationales donnant effet à la Convention
 - ils pourront demander à être couvert par le système de certification même si leur navire est inférieur à 500 tonneaux de jauge brute
 - la Convention comporte une clause prévoyant un "traitement non moins favorable", qui contribue à garantir des "règles du jeu" égales (dans le contexte des mesures relevant du contrôle par l'État du port) entre les navires des pays qui ont ratifié la Convention et ceux des pays qui ne l'ont pas ratifiée. Les navires pour lesquels il n'aura pas été délivré de certificat seront exposés à des contrôles par l'État du port

Convention du travail maritime de 2006

Responsabilités et Avantages des Armateurs

- L'article IV de la convention dispose que tous les gens de mer ont droit
 - à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées
 - à des conditions d'emploi équitables
 - à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires
 - à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale

- L'article III de la convention contribue à garantir que les gens de mer jouissent également des droits que l'OIT considère comme fondamentaux dans les domaines suivants:
 - la liberté de se syndiquer
 - l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire
 - l'abolition effective du travail des enfants
 - l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession

Convention du travail maritime de 2006

Responsabilités et Avantages des Armateurs

- les droits en matière d'emploi et les droits sociaux sont traités de manière plus détaillée dans la section réglementation et dans le code en deux parties
- pour faire porter effet à ces droits, l'État du pavillon devra assurer que les conditions à bord des navires satisfont à ces prescriptions minimales dans un certain nombre de domaines et que les propriétaires des navires supérieurs à 500 tonneaux de jauge brute qui sont affectés à une navigation internationale aient élaboré un plan, consigné dans la déclaration de conformité du travail maritime, en vue d'assurer entre deux inspections la conformité de la situation sur 14 aspects spécifiques

Convention du travail maritime de 2006

Responsabilités et Avantages des Armateurs

- aspects pris en considération dans le cadre de la certification par l'État du pavillon et susceptibles de faire l'objet d'une inspection détaillée de la part de celui-ci
 - Age minimum
 - Certificat médical
 - Qualifications des gens de mer
 - Contrats d'engagement maritime
 - Recours à des services de recrutement et de placement privés sous licence ou agréés ou réglementés
 - Durée du travail ou du repos
 - Effectifs du navire
 - Logement
 - Installations de loisirs à bord
 - Alimentation et service de table
 - Santé et sécurité et prévention des accidents
 - Soins médicaux à bord
 - Procédures de plainte à bord
 - Paiement des salaires

Convention du travail maritime de 2006

Responsabilités et Avantages des Armateurs

- la Convention comporte cinq titres, qui, considérés ensemble, constituent les obligations d'un État devant trouver leur expression dans des prescriptions minimales concernant les conditions à bord des navires battant leur pavillon

Titre 1: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire

Titre 2: Conditions d'emploi

Titre 3: Logement, loisirs, alimentation et service de table

Titre 4: Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale

Titre 5: Respect et mise en application des dispositions

Convention du travail maritime de 2006

Responsabilités et Avantages des Armateurs

Titre 1. Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire

Règle 1.1 – âge minimum

Règle 1.2 – certificat médical

Règle 1.3 – formation et qualifications

Règle 1.4 – recrutement et placement

Titre 2. Conditions d'emploi

Règle 2.1 – Contrat d'engagement maritime

Règle 2.2 – Salaires

Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos

Règle 2.4 – Droit à un congé

Règle 2.5 – Rapatriement

Règle 2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

Règle 2.7 – Effectifs

Règle 2.8 – Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

Convention du travail maritime de 2006

Responsabilités et Avantages des Armateurs

Titre 3. Logement, loisirs, alimentation et service de table

Règle 3.1 – Logement et loisirs

Règle 3.2 – Alimentation et service de table

Titre 4. Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale

Règle 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

Règle 4.2 – Responsabilité des armateurs

Règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Règle 4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre

Règle 4.5 – Sécurité sociale

Convention du travail maritime de 2006

Responsabilités et Avantages des Armateurs

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

Paragraphe d'introduction

Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon

Règle 5.2 – Responsabilités de l'Etat du port

Règle 5.3 – Responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre

Convention du travail maritime de 2006

Responsabilités et Avantages des Armateurs

Chacune des quatre annexes à la Convention se rapporte au système de certification prévu sous le Titre 5

- Les annexes A5-I et A5-III recensent les 14 aspects devant obligatoirement faire l'objet d'une inspection par l'Etat du pavillon (ou un organisme reconnu agissant en son nom) et qui font l'objet d'une inspection détaillée en cas d'inspection d'un navire étranger par un Etat membre ayant ratifié la convention (contrôle par l'Etat du port)
- L'annexe A5-II comprend 3 modèles des documents prévus au paragraphe 9, sous la norme A5.1.3:
 - Le certificat de travail maritime
 - La déclaration de conformité du travail maritime, jointe au précédent
 - Un certificat de travail maritime provisoire
- L'annexe B5-I présente un exemple des informations pouvant figurer dans la déclaration de conformité du travail maritime

Convention du travail maritime de 2006

Responsabilités et Avantages des Armateurs

Le terme “ armateur ” est défini à l’article II dans les termes suivants :

“j) l’“ armateur ” désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l’agent ou l’affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire ou une autre entité ou personne a confié la responsabilité de l’exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s’acquitter des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention

- Sur la base de la définition contenue dans la convention de l’OIT n°179, définition similaire à celle de la Convention SOLAS (le Code ISM), et de la Convention STCW, de l’OMI
- Cette définition exprime le principe selon lequel l’armateur est l’employeur responsable, au sens de la convention, à l’égard de tout marin à bord de son navire
- Cette définition ne porte pas atteinte au droit de l’armateur de recouvrer des frais générés par des tiers assumant une part de responsabilité dans l’emploi d’un marin

Convention du travail maritime de 2006

Responsabilités et Avantages des Armateurs

La Convention du travail maritime de 2006 devrait être largement ratifiée et devrait entrer en vigueur dès que possible parce qu'elle:

- constitue un instrument moderne, propice à l'instauration dans le secteur maritime de conditions de travail meilleures et susceptibles d'être respectées
- instaure, dans toute la mesure du possible, des règles du jeu qui seront égales pour tous dans un secteur d'activité mondialisé et assure que la concurrence qui s'y exercera ne reposera pas sur des pratiques inéquitables et déloyales, s'assimilant à une exploitation de la main d'œuvre.



Convention
du Travail
Maritime
2006

Pour plus d'informations,
consultez le site web du BIT
<http://www.ilo.org>