

Allocution de Mme Cleopatra Doumbia-Henry
Directrice,
Département des normes internationales du travail
Bureau International du Travail, Genève

devant
l'Association Française pour l'Organisation Internationale du Travail (AFOIT)
Paris, le 10 avril 2007

**La Convention sur le travail maritime, 2006 :
vers une convention « applicable »**

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de l'Association, chers collègues.....

Il est évidemment toujours fort agréable de revenir à Paris particulièrement au printemps. Je suis très heureuse de pouvoir m'exprimer devant l'AFOIT, organisation nationale exemplaire, enthousiaste et vitale - vouée au soutien des activités de l'OIT – dont l'action tend à faire des normes du travail une réalité à l'échelon national. Je suis également extrêmement heureuse de pouvoir vous parler de la convention du travail maritime de 2006. La France et la délégation française ont joué un rôle central dans l'élaboration de cet instrument que bien des personnes, notamment le Directeur général du BIT, ont qualifié d'« historique ». Cette convention représente effectivement une avancée vers un programme maritime mondial porteur de pratiques équitables essentielles à un transport maritime de qualité.

Le gouvernement français a accueilli à Nantes une des réunions consultatives tripartites indispensables à la recherche d'une solution acceptable à la question controversée du statut de différentes parties du texte de la convention. M. Jean-Marc Schindler, qui a présidé le groupe tripartite de haut niveau pendant cinq ans, a joué un rôle fondamental dans ce dialogue social souvent difficile. Malgré les nombreuses responsabilités inhérentes à ses fonctions en France, il a assumé la lourde tâche de Président de la Conférence internationale du Travail (en février 2006). Son intégrité, ses précieux conseils, sa capacité à dénouer des problèmes et à aplanir les différends sont connues de tous. Sans sa perspicacité et sa résolution infatigable lors des travaux avec les organisations internationales d'armateurs et de gens de mer et les gouvernements, je ne suis pas certaine qu'il nous aurait été possible d'aboutir.

La convention du travail maritime de 2006 a déjà fait l'objet d'un engagement remarquable de la part de la France et de la délégation française. Le texte de cet instrument est également en grande partie le fruit des observations utiles et de l'attention apportée aux détails par tous les membres de cette délégation. La France a joué un rôle central tout au long des cinq années de réunions qui ont été

nécessaires pour élaborer le texte de cet instrument. Après quoi, à la 94^e Conférence internationale du Travail, la convention a été adoptée par 314 voix sans aucune contre – témoignage pratiquement sans précédent d'une solidarité tripartite mondiale. Ce résultat est le reflet de la détermination enthousiaste des Membres de l'OIT à rechercher, sur une base tripartite, une solution à des problèmes communs. Il s'est également agi d'une reconnaissance implicite du droit international, sous la forme de conventions internationales du travail, en tant que solution de problèmes économiques et sociaux contemporains. Cette volonté de progresser vers des conditions de travail dignes, dans le contexte d'un secteur industriel internationalisé, est une source d'inspiration pour tous ceux qui aspirent à la justice, l'égalité, l'équité et la dignité humaine pour tous.

Maintenant que la convention est adoptée, je suis sûre que l'appui et la vision dont la France a déjà fait preuve à maintes reprises lors de l'élaboration de la convention se manifesteront à nouveau pour la prochaine étape – celle qui consiste à obtenir une ratification rapide et générale de cet instrument et sa mise en œuvre effective par tous les Etats intéressés par les questions maritimes.

Les deux buts visés par la convention, des conditions de travail dignes pour les gens de mer et une concurrence équitable entre les armateurs, ne sauraient être atteints sans une ample ratification, particulièrement de la part des Etats du pavillon et des Etats du port. Une ratification générale est nécessaire pour que les normes minimales de la convention s'appliquent à chaque navire, quels que soient son pavillon et sa destination. C'est pour cette raison qu'un taux de ratification élevé est indispensable à l'entrée en vigueur de la convention (il faut que cet instrument soit ratifié par au moins 30 pays, qui représentent au moins 33 % du tonnage brut mondial). Toutefois, l'entrée en vigueur sera insuffisante en soi, il ne suffit pas, en effet, que ces normes s'appliquent à chaque navire, encore faut-il qu'elles soient appliquées et mises en œuvre correctement.

Le processus menant au respect des critères fixés en matière de ratification a débuté et il est même sans doute en bonne voie. À cet effet, le Bureau a lancé, en septembre dernier, une vaste campagne : le Plan d'action visant à obtenir une ratification rapide et générale de la convention de 2006 pour en assurer la mise en œuvre effective. J'évoquerai les objectifs de ce Plan plus avant dans mes propos, je dirai simplement pour le moment qu'il s'est révélé être une approche efficace des questions indissolubles ayant trait à la ratification et à la mise en œuvre. Ratification et mise en œuvre peuvent être envisagées séparément mais, en fait, elles sont indissociables. Les gouvernements doivent examiner comment mettre en œuvre leurs obligations, car il s'agit d'un des aspects dont il faut tenir compte lors de la décision de ratification.

J'aimerais maintenant évoquer deux points. En premier lieu : la raison pour laquelle je crois que la convention sera largement ratifiée et, selon toute vraisemblance, réellement appliquée au plan national, ce qui est encore plus important. En second lieu : la situation relative aux actions de suivi de la 94^e CIT et les phases postérieures. Je sais que l'AFOIT s'intéresse particulièrement aux questions de mise en œuvre.

Selon moi, les Membres de l'OIT ont adopté une convention conçue délibérément pour être amplement «ratifiable» et facile à mettre en œuvre. Ceci est, en grande partie, dû au fait que cet instrument a été élaboré en cinq ans dans le cadre de consultations intensives entre les gens de mer, les armateurs et les gouvernements des pays intéressés par les questions maritimes. Le texte de la convention reflète un consensus tripartite à tous égards obtenu en tenant compte de points de vue venant de toutes les régions du monde.

L'intérêt porté par ce secteur industriel tant à l'élaboration de la convention qu'à sa prochaine entrée en vigueur est un autre facteur important. C'est une des raisons pour lesquelles je suis convaincue que cette convention deviendra rapidement le «**quatrième pilier**» du système réglementaire maritime international, aux côtés des conventions clés de l'OMI - MARPOL, SOLAS et STCW. Il est capital de tenir compte des facteurs qui influent sur l'élément humain à bord du navire – les travailleurs – pour garantir des transports maritimes de haute qualité, sûrs et respectueux de l'environnement. Autant de questions qui intéressent la France et d'autres pays de cette région. La France n'est pas seulement un État du pavillon, un État du port, un État de grande tradition maritime, mais également un État côtier soucieux de protéger son environnement marin.

Ainsi que je l'ai déjà dit, la convention a été décrite comme une avancée dans le sens d'un développement économique viable ; elle offre un modèle permettant d'aborder à la fois les effets positifs et négatifs de la mondialisation - ce sont là des aspirations d'une plus vaste portée, la convention vise, elle, deux objectifs plus précis, dont :

- l'atteinte de conditions égales ou d'une concurrence équitable pour les armateurs, et
- l'obtention de conditions de travail décentes pour les gens de mer par l'application effective des normes du travail.

Une concurrence équitable et des conditions de travail décentes sont la raison d'être de la convention. Ces deux objectifs reflètent également les préoccupations énoncées par les représentants des armateurs et des gens de mer lorsqu'ils ont, pour la première fois, proposé conjointement l'idée d'une convention dans l'« accord de Genève » de 2001.

La convention vise à concrétiser ces objectifs de diverses façons. Elle a avant tout été conçue comme un instrument «**applicable**». Essentiellement, cet instrument se caractérise, pour la plupart des pays, quelle que soit la nature de leurs intérêts maritimes, par la logique de ses prescriptions.

Je ne mettrai en avant que quelques éléments de la convention qui, à mes yeux, seront porteurs d'une ratification rapide et générale et d'une mise en œuvre effective.

- **La structure de la convention est un élément clé.**

La convention suit la structure bien acceptée des conventions MARPOL, SOLAS et STCW, et ses articles énoncent des obligations générales, les aspects plus techniques sont traités dans un code en deux parties. Ce mode de présentation

est important à plus d'un égard : avant tout, il offre une plus grande souplesse d'utilisation et il permettra également d'actualiser plus rapidement les dispositions techniques nécessaires pour tenir compte de l'évolution technologique du secteur.

- **Le principe de fermeté et de flexibilité représente un autre élément clé.**

Avant de pouvoir débattre des détails d'une future convention, il a fallu répondre à une question importante : comment encourager une ratification générale de cet instrument tout en assurant parallèlement des conditions de travail égales et décentes pour les gens de mer ? Cette question a trouvé réponse dès 2001 et il en a été tenu compte tout au long des travaux qui ont porté à l'élaboration de cet instrument. En fait, on a estimé que cet objectif ambitieux pouvait être atteint en observant le principe de *l'inflexibilité* s'agissant des *droits* et de la *flexibilité* s'agissant de leur *mise en œuvre*. Plus particulièrement, la convention prévoit une solution aux problèmes rencontrés par de nombreux pays pour ce qui a trait à, par exemple, la création et l'administration d'amples systèmes internationaux d'inspection et de respect des règles, surtout dans le cas de bateaux de petite taille (200 t de jauge brute ou moins) navigant dans les eaux côtières d'un seul Etat.

- **La place faite à une mise en œuvre et un respect réels des règles, qui stimule une coopération régionale, constitue une autre innovation**

Le futur instrument devait constituer une réalité tangible pour les gens de mer et les armateurs, c'était là une préoccupation majeure de ce secteur industriel. La convention répond à cette préoccupation. Outre le système de contrôle bien établi de l'OIT, qui agit au niveau des États, la convention met en place un système d'inspection et de certification pour l'État du pavillon et un système de contrôle pour l'État du port. Ce système est analogue à celui mis en place en vertu des conventions de l'OMI et des protocoles d'accord de contrôle régionaux de l'État du port. En même temps, la convention permet à l'État du pavillon de déléguer certaines responsabilités à des sociétés de classification ou à des organismes reconnus. Dans ces domaines, la convention s'inspire donc des points forts du système de l'OMI, tout en tenant compte des intérêts et des approches propres à l'OIT, tels le rôle des gens de mer dans ce processus, grâce à des dispositions ayant trait aux plaintes formulées à bord ou à terre. L'instrument insiste sur un renforcement nécessaire de la coopération régionale lors des inspections au port. Tous les navires (visés par la convention) sont tenus de se soumettre aux inspections de l'État du pavillon pour respecter les prescriptions de la convention, d'une façon analogue à ce qui est prévu par le système de l'OMI. En revanche, le système de certification des navires n'est obligatoire que si leur jauge brute est de 500 t ou plus et s'ils réalisent des voyages internationaux, à moins qu'un armateur ne demande un certificat.

- **Une autre caractéristique importante de la convention est due au fait qu'elle améliore des normes et des pratiques existantes.**

J'ai déjà dit que la convention renforce les systèmes de réglementations maritimes existants. Qui plus est, il s'agit en fait de d'une convention *fusionnée*. Vue selon l'optique des Membres de l'OIT, cet instrument fusionne en un seul texte les 70 conventions et recommandations existantes relatives au travail maritime. Il devrait être relativement simple pour les pays qui ont ratifié certaines conventions précédentes d'adapter leur législation pour y faire figurer les prescriptions de ce nouvel instrument. C'est le cas de la France qui a adopté à ce jour 27 conventions du travail maritimes.

- **La convention favorise et prévoit des consultations tripartites.**

Il s'agit d'une valeur importante pour l'OIT. La convention comporte de nombreux éléments de flexibilité, toutefois elle repose sur la conviction que pour traiter des problèmes d'intérêt commun un dialogue social entre travailleurs et employeurs, de concert avec les gouvernements des pays, est d'une grande valeur. À mon sens, c'est par cette voie que l'on avancera vers un développement économique viable.

Enfin, j'évoquerai un autre élément clé : le principe du « traitement non moins favorable » pour les navires battant le pavillon de pays n'ayant pas ratifié la convention.

Nous savons tous que le secteur maritime, comme tous les autres secteurs, est hautement concurrentiel. Les membres qui ratifient la convention conviennent que, lorsque des navires battant le pavillon d'États n'ayant pas ratifié cet instrument feront escale dans leurs ports, ils seront soumis à des inspections qui tiendront compte des prescriptions de la convention. C'est là un élément important de la mise sur un pied d'égalité consacrée par cette convention.

À ce jour, la convention a été ratifiée par le Libéria, deuxième plus grand État du pavillon pour ce qui est du tonnage mondial. Par ailleurs, différents États, dont les membres de l'Union européenne, examinent ou élaborent des règlements et des lois pour être à même de ratifier et de mettre en œuvre cet instrument. Ces 13 derniers mois j'ai participé à différents séminaires en Asie, en Afrique, dans les Amériques et dans les Caraïbes – le type de flexibilité offert par la convention est apparu comme un aspect important de ce texte. Les intérêts des pays varient. D'aucuns sont avant tout des États du pavillon dotés de flottes internationales, d'autres sont avant tout des États du port, d'autres ont une importante flotte nationale composée de petits bateaux, d'autres encore s'intéressent avant tout aux questions d'offre de main-d'œuvre. Dans la plupart des cas il y a coexistence de ces différents intérêts. Cela signifie que les efforts et l'assistance lors de la mise en œuvre doivent être adaptés avant tout aux intérêts précis du pays concerné. Jusqu'à présent le texte de la convention a répondu à ce facteur de « diversité ».

Je terminerai mon intervention en revenant à la question des activités de suivi et de leur état d'avancement. Comme je l'ai dit précédemment l'OIT a adopté un ***Plan d'action étalé sur cinq ans visant à obtenir une ratification rapide et générale de la convention suivi d'efforts pour en assurer l'application effective.***

Le but visé est d'enregistrer dans les cinq années à venir suffisamment de ratifications pour que - 12 mois plus tard - la convention entre en vigueur. Cette formule est ambitieuse, elle se démarque sensiblement de la pratique de l'OIT et reflète l'importance attachée à une mise en œuvre générale et effective. Ce plan d'action tient compte de diverses résolutions clés tendant à une mise en œuvre nationale effective. Il s'agit notamment de résolutions visant à promouvoir la convention, y compris grâce à une coopération technique, et de convoquer des réunions d'experts qui dégageront des orientations pour ce qui est des questions de santé et de sécurité professionnelle, de sécurité sociale et d'inspections par les États

du port et du pavillon. La mise en œuvre effective de la convention sur une grande échelle s'en trouvera améliorée.

Dans le cadre du Plan d'action, le Bureau s'est lancé dans de nombreuses activités, dont la mise au point de ressources promotionnelles et d'outils de savoir tels que le site Internet trilingue :

<http://www.ilo.org/public/french/standards/norm/mlc2006/index.htm>

il a également mis en place un site de courrier électronique destiné à répondre rapidement aux questions techniques concernant la convention : CONVENTION_MARITIME@ilo.org ; ces activités seront poursuivies à l'avenir.

Le Bureau prend également des dispositions pour que des missions tripartites de haut niveau se rendent dans certains pays afin de soutenir leur processus de ratification. A ce jour, des missions ont eu lieu aux Philippines, au Panama et en Fédération de Russie – elles se sont toutes fort bien déroulées. Nous recherchons également des crédits en vue d'aider à mettre sur pied des programmes d'assistance technique, aux niveaux régional ou national, destinés à soutenir des activités de formation législative ou de coopération technique. Qui plus est, le Bureau recense actuellement les sources de financement possibles pour convoquer des réunions tripartites d'experts consacrées à l'inspection par l'État du pavillon et par l'État du port, comme le préconisent les résolutions adoptées à la Conférence. Le Conseil d'administration a approuvé un budget pour ces réunions en 2008 – 2009. Cependant, bien des pays, notamment les Etats du pavillon, jugent qu'il serait utile de tenir ces réunions plus tôt afin de bénéficier de leurs conseils. Force est de constater que toutes ces activités ont grandement profité tant du soutien incessant accordé par les organisations internationales d'armateurs et des gens de mer que de la participation des gouvernements des pays intéressés.

Au cours de cette présentation, j'ai fait remarquer que nombreux sont les acteurs du processus visant à traduire cette nouvelle convention en une réalité. Tous ces acteurs m'ont donné la certitude que l'entrée en vigueur et la mise en œuvre effective de la convention ne sont guère lointaines et que l'objectif d'une ratification générale peut être atteint.

Je vous remercie de l'attention que vous avez bien voulu m'accorder.