



Convention  
du Travail  
Maritime  
2006

# Vue d'ensemble des Responsabilités Des Gouvernements

## 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, qui tendait à ce qu'on établisse un statut international des marins, qui exposerait clairement les droits et les devoirs respectifs dans ce secteur.
- Depuis 1920, l'OIT a adopté 70 instruments de droit international (conventions et recommandations) qui, ensemble, traitent de manière exhaustive de tous les aspects des conditions de travail des gens de mer (par exemple l'âge minimum d'admission au travail à bord, les pièces identités des gens de mer, la formation, les salaires, les congés, la durée du travail, le logement et la restauration, les soins médicaux, le rapatriement, l'inspection du travail et la sécurité sociale).
- 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 94e session (qui correspondait à sa 10e 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

- 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.
  
- En 2001, le Conseil d'administration du BIT, se fondant sur "l'Accord de Genève", a décidé d'élaborer un nouvel instrument répondant aux objectifs suivants :
  - réaliser une consolidation de toutes les normes internationales du travail maritime en vigueur ;
  - répondre aux besoins actuels et futurs ;
  - résoudre les obstacles s'opposant à une acceptation universelle des normes dans ce secteur ;
  - assurer une application plus effective des normes

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

- Un vaste exercice international de consultations, qui a touché non moins de 88 pays et leurs organisations d'armateurs et de gens de mer et qui a pris non moins de quatre années a permis d'élaborer le texte de la convention.
- La convention proposée a alors été soumise à un examen de détail auquel se sont associés plus d'un millier de personnes représentant les 106 États membres de l'OIT participant à la Conférence de février 2006, examen au cours duquel ce texte a encore été affiné et au terme duquel il a enfin été adopté.

## 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).
- Lorsqu'elle entrera en vigueur, la convention, que l'on a souvent décrite comme le "quatrième pilier" de la réglementation maritime internationale, 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.

## 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 plurinationale est délibérée, dans le cadre de réseaux mondiaux très complexes associant armateurs, exploitants maritimes, organes de commandement et recrutement de main-d'œuvre ;
- les registres internationaux et des "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.

## la Convention du travail maritime de 2006 impact dans le secteur

- Les prescriptions de la convention sont basées sur les conventions de l'OIT d'ores et déjà en vigueur, qui ont été adoptées sur une base tripartite avec une vaste participation des organisations d'armateurs et de gens de mer
- La nouvelle convention établit des normes minimales qui se situent largement dans les conditions en vigueur aujourd'hui dans le secteur, du moins au niveau international, et auxquelles la plupart des armateurs sont aisément en mesure de satisfaire
- Pour les armateurs qui ne sont pas concernés par la navigation internationale et qui exploitent des unités de plus faible tonnage, la convention présente assez de souplesse pour s'adapter à la plupart des spécificités nationales tout en contribuant à l'amélioration progressive des conditions de tous les gens de mer



## la Convention du travail maritime de 2006 impact dans le secteur

- Les armateurs qui ont participé à l'élaboration de la nouvelle convention ont compris que cet instrument, grâce à son nouveau système d'application, contribuerait 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
- 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 du travail maritime de 2006 impact dans le secteur

- la substance de la plus grande partie\* des 70 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

## la Convention du travail maritime de 2006 responsabilités des gouvernements



A quoi les gouvernements les Etats qui ratifient la Convention du travail maritime de 2006 s'engagent-ils?

- Les obligations et responsabilités qui découlent de la convention incombent aux pays qui sont Membres de l'OIT et qui ratifient la convention
- A l'instar des autres conventions touchant au secteur maritime, comme les conventions SOLAS et MARPOL de l'OMI, la convention s'adresse au premier chef à l'Etat du pavillon et, plus précisément, aux autorités compétentes de cet Etat
- L'Etat assume, en vertu du droit international et de la présente convention, la responsabilité d'appliquer la réglementation aux navires battant son pavillon dans un certain nombre de domaines, qui touchent notamment aux conditions de travail et de vie à bord

## la Convention du travail maritime de 2006 responsabilités des gouvernements

- La convention énonce les prescriptions minimales qu'un Etat ratifiant cet instrument doit prendre en considération et dont il doit assurer le respect à bord des navires battant son pavillon
- La convention instaure également certaines responsabilités touchant à la réglementation des services de recrutement et de placement opérant sur le territoire d'un Etat membre l'ayant ratifiée
- Les obligations fondamentales des gouvernements sont énoncées dans les articles de la première partie de la convention, avec des indications détaillées sur la manière de les mettre en œuvre qui sont présentées dans les cinq titres, lesquels comprennent les règles et le code en deux parties: la partie A (normes, à caractère obligatoire) et la partie B (directives, à caractère non obligatoire)

### Vue d'ensemble des obligations principales

#### Article I Obligations générales

- les obligations générales de “Tout Membre ” qui ratifie cet instrument, s’agissant de faire porter effet à cet instrument et en matière de coopération

#### ■ Article III Droits et principes fondamentaux

- Liberté syndicale
- Elimination du travail forcé
- Elimination du travail des enfants
- Elimination de la discrimination
- Les obligations d’un Etat Membre qui ratifie la convention consistent, en vertu de l’article III de cet instrument, à “s’assurer” que ces droits fondamentaux soient inscrits dans la législation pertinente.
- Pour autant, l’article III ne prescrit pas à un Membre d’appliquer les dispositions des conventions qui incarnent ces droits fondamentaux (et dont il est fait mention dans le Préambule)

# la Convention du travail maritime de 2006

## responsabilités des gouvernements



### **l'article IV , relatif à l'emploi et aux droits sociaux des gens de mer**

- L'article IV, qui s'assimile à une véritable "Déclaration des Droits" s'appliquant aux gens de mer, dispose que ceux-ci 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
  - Ces droits, de portée générale, sont formulés de manière plus détaillée dans la partie de cet instrument consacrée aux titres (les règles et le code)

## la Convention du travail maritime de 2006 responsabilités des gouvernements

l'article IV , relatif à l'emploi et aux droits sociaux des gens de mer

- Le paragraphe 5 énonce clairement que les "droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer", tels qu'énoncés à l'article IV, doivent être pleinement respectés "conformément aux prescriptions de la présente convention" (c'est-à-dire conformément aux dispositions pertinentes des articles, des règles et de la partie A du code.
- “sauf disposition contraire de la Convention, le respect des droits des gens de mer peut être assuré par
  - la législation nationale
  - les conventions collectives applicables
  - d'autres mesures
  - la pratique

## la Convention du travail maritime de 2006 responsabilités des gouvernements

L'article V - Responsabilité d'appliquer et de faire respecter les dispositions

- établit les bases légales des dispositions relatives à l'application et au respect du titre 5 de la convention
- certaines obligations découlent de la Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976 et de la Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996, instruments dont elle représente une version consolidée des dispositions
- les paragraphes 2 et 6 disposent que tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à assurer le respect des prescriptions de la convention



## la Convention du travail maritime de 2006 responsabilités des gouvernements

- le paragraphe 4, issu de l'article 4 de la convention No. 147, pose les fondements de l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un Etat membre à laquelle un autre Etat - l'Etat du port - peut procéder (au titre des mesures du ressort de l'Etat du port) pour contribuer à assurer le respect des prescriptions de la convention
- le paragraphe 5, issu de la convention No. 179, énonce les responsabilités complémentaires des Etats Membres fournisseurs de main-d'œuvre maritime au reste du monde
  - il prescrit à tout Membre d'exercer " effectivement sa juridiction et son contrôle " sur les services de recrutement et de placement des gens de mer éventuellement établis sur son territoire et il pose les bases des prescriptions du titre I de la convention, aux termes desquelles les services de recrutement relevant du secteur privé doivent être agréés ou réglementés, de même que les bases des obligations énoncées à la règle 5.3 du titre 5
- le paragraphe 6 énonce l'obligation pour tout Etat Membre d'assurer le respect de sa législation en y intégrant des sanctions ou des réparations, conformes au droit international, suffisantes pour dissuader leur violation

### Article VI - Règles et parties A et B du code

- Au cours de l'élaboration de la convention un consensus tripartite important s'est dégagé quant au traitement à accorder à la partie B du code (les principes directeurs) , ouvrant la voie au transfert des nombreuses prescriptions détaillées issues des conventions existantes des normes de la partie A du code aux principes directeurs de la partie B..
- Les paragraphes 3 et 4 énoncent l'autre élément de souplesse qu'est le concept véhiculé par les termes "équivalent dans l'ensemble" , s'agissant de la mise en œuvre au niveau national des prescriptions de la convention – un concept déjà présent dans la Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976

### Article VI – Règles et parties A et B du code

- Le paragraphe 4, qui est le fruit de longues discussions, donne la définition de la notion exprimée par les termes “équivalents dans l’ensemble”
- une disposition nationale faisant porter effet aux principes et aux droits exprimés par la convention d’une manière différente de celle qui est prévue dans la partie A du code sera réputée “équivalente dans l’ensemble” si le Membre concerné peut s’assurer que la disposition en question “favorise la pleine réalisation de l’objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code” et “donne effet aux dispositions concernées de la partie A du code”
- suivant le paragraphe 3, le concept véhiculé par les termes “équivalent dans l’ensemble” peut être invoqué “sauf disposition contraire expresse de la présente convention. Cependant, il ne peut l’être à propos des normes figurant sous le titre 5.

# la Convention du travail maritime de 2006

## responsabilités des gouvernements



- la souplesse dans l'application au niveau national concerne également la relation entre les parties A et B du code ont également un lien avec les termes "prescriptions de la convention" et la note explicative que l'on trouve après les articles
  - l'article II, paragraphe 1 (e) , en définissant les termes "prescriptions de la présente convention "
  - énonce clairement que ces termes, employés dans le cadre de la convention, ne se réfèrent qu'à celles de ses dispositions qui ont un caractère obligatoire, c'est à dire à celles que l'on trouve dans les articles, les règles et la partie A du code.
  - Reflète fidèlement l'idée exposée dans la note explicative et à l'article VI.
- L'article VI dispose que tout Membre doit " dûment envisager " de s'acquitter de ses obligations de la manière prescrite dans la partie B du code.
  - Il est lié à la règle 5.2.1, paragraphe 3 (inspections au titre du contrôle dans l'Etat du port).

## la Convention du travail maritime de 2006 responsabilités des gouvernements

- Les autres domaines dans lesquels intervient la souplesse dans l'application au niveau national ont trait au champ d'application de la convention
- L'article II présente une série de définitions extensive des notions de gens de mer, navire et armateur mais il ménage une certaine latitude " en cas de doute " quant à l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer ou sur l'applicabilité de la convention à un navire ou une catégorie de navires
- en outre, tout Membre peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernés, exempter des prescriptions énumérées les navires d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux qui n'effectuent pas une navigation internationale
- les dispositions concernant la construction et l'équipement du navire (titre 3) ne s'applique pas aux navires construits avant l'entrée en vigueur de la convention à l'égard du pays considéré
- le système de certification des navires n'est obligatoire qu'en ce qui concerne les navires de 500 tonneaux de jauge brute et plus affectés à une navigation internationale et il peut être mis en oeuvre par un organisme reconnu agissant au nom de l'État membre ayant ratifié la convention

## la Convention du travail maritime de 2006 responsabilités des gouvernements

système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime

- Le titre 5, intitulé respect et mise en application des dispositions, énonce certaines obligations importantes pour les gouvernements
- un nouveau système, axé sur un respect et une mise en application efficace, consistant en un système de certification de conformité des conditions du travail maritime à la notion de "travail décent"
  - l'État du pavillon doit se doter d'un système d'inspection efficace faisant appel à des inspecteurs indépendants qualifiés pour mener à bien une inspection au nom de l'État du pavillon, délivrer des certificats et aussi inspecter les navires étrangers touchant un de ses ports
  - pour l'accomplissement de ses fonctions, tout membre peut s'en remettre à un organisme reconnu mais il devra pour cela procéder formellement à une délégation de fonction et communiquer à ce sujet un rapport à l'OIT
  - un certificat de travail maritime & une déclaration de conformité du travail maritime seront délivrés par l'État du pavillon ou à un organisme dûment reconnu agissant en son nom

## la Convention du travail maritime de 2006 responsabilités des gouvernements

- La certification par l'État du pavillon et le système d'inspection par l'État du corps ne s'applique qu'aux navires de 500 tonneaux de jauge brute ou plus effectuant une navigation internationale ou une navigation entre des ports étrangers. Cependant, le système de certification peut être étendu, à la demande des armateurs, à d'autres navires
- le certificat et la déclaration attestent, jusqu'à preuve du contraire, du respect des prescriptions de la convention (articles, règles et code, partie A) en particulier dans 14 domaines
- sauf certaines circonstances, dans lesquelles une inspection détaillée se justifie, toute inspection dans un port étranger (contrôle par l'État du port) se limite à un examen du certificat et de la déclaration
- la convention comporte également une clause prévoyant un "traitement non moins favorable" qui contribue à assurer des règles du jeu égales pour tous ( dans le contexte des mesures de contrôle prises par l'État du port)

# la Convention du travail maritime de 2006

## responsabilités des gouvernements



Les 14 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 l'Etat du port

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



## la Convention du travail maritime de 2006 responsabilités des gouvernements

- les autres domaines de responsabilités à l'égard des Membres qui ratifient la convention concernent la législation, la réglementation ou les autres dispositions prescrivant aux armateurs des navires battant leur pavillon ou aux services de recrutement et de placement des gens de mer de satisfaire, en matière de sécurité sociale, aux prescriptions énoncées sous les titres 1 à 4 de cet instrument

# la Convention du travail maritime de 2006

## responsabilités des gouvernements

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

Règle 1.1 – Age minimum

Règle 1.2 – certificat médical

Règle 1.3 – qualifications des gens de mer

Règle 1.4 – Recrutement et placement

# la Convention du travail maritime de 2006

## responsabilités des gouvernements



### 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

### 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

# la Convention du travail maritime de 2006

## responsabilités des gouvernements

### Titre 5 Conformité 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

## la Convention du travail maritime de 2006 responsabilités des gouvernements



La convention entrera en vigueur

...12 mois après la date à laquelle auront été enregistrées les ratifications d'au moins 30 États membres représentant ensemble 33 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale.

- Il s'agit là d'une condition nettement plus élevée que le taux de ratifications habituel (pour les conventions de l'OIT) et qui est destinée à garantir à la Convention un plus grand impact.
- La Conférence a adopté (principalement pour des raisons se rapportant aux administrations nationales) une résolution aux termes de laquelle, s'agissant de certaines catégories de navires, les 30 premiers pays à avoir ratifié la convention bénéficieront après l'entrée en vigueur initiale de la convention d'un délai supplémentaire pour délivrer des certificats de travail maritime. Elle dispense également l'État du port des mesures prévues sur ce plan par la convention.

## la Convention du travail maritime de 2006 responsabilités des gouvernements

- 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>