

# **Projet de convention du travail maritime consolidée**

## **Questions fréquentes**

**Conférence  
internationale  
du Travail  
94<sup>e</sup> session (maritime), 2006**

**Genève  
7-23 février 2006**

ISBN 92-2-218207-3 (Imprimé)  
ISBN-92-2-218208-1 (Web pdf)

---

*Première édition 2005*

---

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Les publications du Bureau international du Travail peuvent être obtenues dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par e-mail: [pubvente@ilo.org](mailto:pubvente@ilo.org) ou par notre site Web: [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns).

---

# Projet de convention du travail maritime consolidée

## Questions fréquentes <sup>1</sup>

### 1. Qu'est-ce que la convention du travail maritime proposée?

Il s'agit d'une importante nouvelle convention internationale du travail qui devrait être adoptée par l'Organisation internationale du Travail (OIT) en vertu de l'article 19 de sa Constitution à l'occasion de la Conférence internationale du Travail qui se réunira à Genève en février 2006. Ce nouvel instrument, qui définit sous ses différents aspects le droit des gens de mer à des conditions de travail décentes, doit être universellement applicable, facile à comprendre, facile aussi à actualiser et mis en œuvre uniformément. Il est destiné à devenir 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

---

<sup>1</sup> Ces questions et réponses visent à donner une vue générale de la nouvelle convention aux personnes auxquelles elle n'est pas familière. Elles ne visent en aucune manière à donner une interprétation des dispositions de l'instrument lui-même, auxquelles elles ne sauraient se substituer.

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 (MARPOL 73/78).

## **2. Pourquoi l'appelle-t-on parfois convention «consolidée»?**

La convention proposée contient un ensemble complet de normes mondiales qui se fondent sur celles figurant déjà dans la soixantaine de conventions et de recommandations du travail maritime adoptées par l'OIT depuis 1920. La quasi-totalité de ces instruments du travail maritime, actualisés selon les besoins, se trouvent ainsi réunis en un seul et même texte dont la structure est nouvelle et qui consolide le droit international applicable. Les normes relatives aux pièces d'identité des gens de mer ont été révisées en 2003 et ne figurent pas dans la nouvelle convention.

## **3. Pourquoi une nouvelle convention et pourquoi regrouper les normes existantes?**

La décision de l'OIT d'élaborer cette importante nouvelle convention du travail maritime tire son origine d'une résolution adoptée en 2001 par les organisations internationales de gens de mer et d'armateurs, puis appuyée par les gouvernements. Cette résolution définit le secteur maritime comme «le premier secteur économique réellement mondialisé», ce qui implique que «les mesures prises, et notamment la réglementation, doivent pouvoir s'appliquer à l'ensemble du secteur». Elle souligne que «l'élaboration d'un instrument qui rassemblerait, le plus largement possible, les instruments existants de l'OIT dans un texte unifié devrait constituer une priorité pour le secteur maritime afin que les normes répondent mieux aux besoins de tous les acteurs de ce secteur». Le sentiment était que, vu le très grand nombre de conventions maritimes et leur caractère généralement très détaillé, il était difficile aux gouvernements de ratifier et d'appliquer l'ensemble de ces normes, d'autant que beaucoup d'entre elles étaient dépassées et ne correspondaient plus aux conditions de travail et de vie à bord des navires. En outre, il fallait élaborer un système plus efficace de mise en application qui contribuerait à faire disparaître les navires qui ne res-

pectent pas les normes et qui s'inscrirait dans le cadre du système international, désormais bien établi, d'application des normes adoptées par l'OMI pour assurer la sécurité et la sûreté des navires ainsi que la protection de l'environnement.

#### **4. Qu'advient-il des actuelles conventions du travail maritime à l'entrée en vigueur du nouvel instrument?**

En règle générale, les pays qui ratifieront la nouvelle convention, telle qu'elle est actuellement libellée, ne seront plus liés par les conventions existantes dès le moment où le nouvel instrument entrera en vigueur pour eux. Les pays qui ne ratifieront pas le nouvel instrument resteront liés par les conventions qu'ils auront ratifiées, mais ces conventions seront fermées à la ratification.

#### **5. La nouvelle convention traitera-t-elle de sujets qui ne sont pas couverts par les actuelles conventions?**

La convention proposée comprend trois parties principales: les **articles** qui définissent les grands principes et obligations, suivis par les **règles** et le **code** (parties A et B) qui contiennent des dispositions plus détaillées. Les **règles** ainsi que les **normes (partie A)** et les **principes directeurs (partie B)** du code sont présentés de manière intégrée sous les cinq titres suivants :

*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 sociale.

*Titre 5:* Respect et mise en application des dispositions.

Ces cinq titres traitent des mêmes sujets que ceux visés par les actuels instruments du travail maritime, en les actualisant s'il y a lieu. La convention aborde parfois aussi de nouveaux sujets. Cela est notamment vrai dans le domaine de la sécurité et de la santé au

travail, ce qui s'explique par les préoccupations que suscite aujourd'hui, par exemple, l'effet du bruit et des vibrations sur les travailleurs. Il s'agit de sujets qui ne devraient pas prêter à controverse. Les dispositions du titre 5 relatives aux inspections par l'Etat du pavillon, au recours à des organismes reconnus et aux possibilités d'inspection dans les ports étrangers (contrôle par l'Etat du port) se fondent sur les dispositions des actuelles normes du travail maritime, mais la convention s'appuie sur ces dispositions pour promouvoir dans ces importants domaines une approche plus efficace, conforme aux autres réglementations maritimes internationales.

## **6. Pourquoi a-t-on besoin de normes internationales efficaces pour réglementer les conditions de travail des gens de mer?**

A bord des navires sur lesquels l'Etat du pavillon n'exerce pas effectivement sa juridiction et son contrôle, comme l'exige pourtant le droit international, les gens de mer doivent souvent travailler dans des conditions inacceptables qui sont préjudiciables à leur bien-être, à leur santé et à leur sécurité, et aussi à la sécurité des navires. Etant donné que les gens de mer travaillent hors de leur pays et que leurs employeurs sont souvent aussi basés hors de leur pays, il faut des normes internationales efficaces pour ce secteur. Ces normes doivent être appliquées au niveau national, notamment par les pays qui ont un registre maritime et autorisent des navires à battre leur pavillon. C'est un point déjà bien admis pour ce qui concerne la sécurité et la sûreté des navires ainsi que la protection du milieu marin. Il importe aussi de noter qu'il y a beaucoup d'Etats du pavillon et d'armateurs qui s'enorgueillissent d'offrir des conditions de travail décentes aux gens de mer qui travaillent à bord de leurs navires, mais qui en paient actuellement le prix du fait de la concurrence des navires qui ne respectent pas les normes.

## **7. Comment la nouvelle convention protégera-t-elle mieux les gens de mer du monde entier?**

La convention vise à assurer une protection universelle. On estime à environ 1,2 million le nombre de gens de mer dans le

monde. Beaucoup des actuelles conventions du travail maritime sont peu ratifiées. Les raisons de cette désaffection ont été prises en compte lors de l'élaboration de la nouvelle convention. Pour une meilleure protection des gens de mer, il faut que le nouvel instrument, à l'instar des trois grandes conventions de l'OMI (SOLAS, STCW, MARPOL), soit ratifié et mis en œuvre rapidement au niveau national par la grande majorité des nations de l'OIT qui sont actives dans le secteur maritime.

## **8. Qui sont les gens de mer visés par la convention?**

La convention proposée s'applique à tous les «gens de mer ou marins», c'est-à-dire à toutes les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la convention s'applique, soit tout bâtiment normalement affecté à la navigation maritime commerciale qui ne navigue pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire. Les navires affectés à la pêche ou à une activité analogue ainsi que les navires de construction traditionnelle, tels que les boutres et les jonques, sont exclus du champ d'application de la convention. Ces définitions se fondent sur celles qui figurent déjà dans les actuelles conventions du travail maritime. Toutefois, la nouvelle convention offre une certaine souplesse d'application. Ainsi, certaines dispositions du titre 3 qui visent le logement ne s'appliqueront qu'aux navires d'un certain type ou d'une certaine taille; dans certains cas, elles ne s'appliqueront pas aux petits navires. En outre, conformément aux dispositions du titre 5, seuls les navires d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus qui effectuent des voyages internationaux (ou opèrent dans un pays étranger) devront posséder un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime attestant que le navire est exploité conformément aux prescriptions de la convention. Cela dit, les armateurs pourront demander aux Etats du pavillon de soumettre au système de certification des navires qui n'y sont pas obligés afin d'éliminer ou de réduire la probabilité que ces navires soient inspectés dans les ports étrangers.

## **9. Les devoirs et responsabilités des armateurs s'étendront-ils aux gens de mer dont le travail est sans rapport avec la navigation ou la sécurité d'exploitation du navire?**

Oui, les propriétaires et/ou exploitants des navires endosseront la responsabilité qui est celle de l'employeur vis-à-vis de tous les gens de mer travaillant à bord de leurs navires. Cela étant, ils peuvent s'entendre avec d'autres personnes qui interviennent aussi dans l'emploi de différentes catégories de gens de mer, ce qui leur permettra, par exemple, de recouvrer certains coûts.

## **10. Pourquoi la nouvelle convention a-t-elle des chances d'être presque universellement ratifiée?**

Cela tient au soutien indéfectible manifesté par les gouvernements, les employeurs et les travailleurs qui coopèrent depuis 2001 pour mettre au point la nouvelle convention (plus de 500 délégués de plus de 80 pays ont participé en 2004 à la conférence préparatoire qui a adopté un projet de texte de convention). Elle a aussi de bonnes chances d'être ratifiée presque universellement parce qu'elle allie fermeté – pour tout ce qui touche au respect des droits – et flexibilité – pour ce qui concerne les moyens de mettre en œuvre les prescriptions plus techniques – et aussi parce qu'elle offrira des avantages aux navires des pays qui la ratifieront.

## **11. Comment a-t-on associé fermeté et flexibilité?**

Un grand obstacle à la ratification des actuelles conventions du travail maritime tient au fait que beaucoup d'entre elles sont trop détaillées. La nouvelle convention définit de façon très stricte les droits fondamentaux des gens de mer à un travail décent, mais laisse aux Etats qui la ratifieront une assez grande flexibilité s'agissant de transposer ces normes dans leur législation nationale.

## 12. Quels seront les avantages pour les navires des pays qui ratifieront la convention?

Les navires des pays qui offriront aux gens de mer des conditions de travail décentes conformément à la convention qu'ils auront ratifiée seront protégés de la concurrence déloyale des navires qui ne respectent pas les normes et le système de certification auquel ils se soumettront éliminera ou réduira le risque de longs retards dus aux inspections dans les pays étrangers.

## 13. Comment la nouvelle convention propose-t-elle d'améliorer le suivi?

La nouvelle convention prévoit que le suivi de l'application de ses dispositions sera continu, depuis les systèmes nationaux de protection jusqu'au système international. Au premier niveau, tous les **gens de mer** seront dûment informés de leurs droits et des recours à leur disposition en cas de non-respect des prescriptions de la convention; leur droit de déposer plainte, à bord des navires et à terre, est reconnu dans la convention. Au niveau suivant, les **armateurs** possédant ou exploitant des navires d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus qui effectuent des voyages internationaux ou des voyages entre ports étrangers seront tenus d'élaborer et de mettre en œuvre des plans propres à garantir le respect des lois, règlements et autres mesures qui donnent effet à la convention. Les **capitaines** de ces navires seront chargés d'appliquer ces plans et devront pouvoir démontrer, documents à l'appui, que les prescriptions de la convention sont bien appliquées. Dans le cadre de leurs nouvelles responsabilités concernant l'inspection du travail à bord des navires d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus qui effectuent des voyages internationaux ou des voyages entre ports étrangers, les **Etats du pavillon** devront contrôler les plans établis par les armateurs et vérifier et certifier qu'ils sont dûment mis en œuvre. Les navires devront avoir à bord un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime. Les Etats du pavillon devront également veiller à ce que la législation nationale qui applique les normes de la convention soit respectée à bord des navires qui, de par leur taille, ne sont pas couverts par le système de certification.

Ils devront aussi procéder périodiquement à des évaluations de l'efficacité de leurs systèmes nationaux de mise en application. Les **rapports** qu'ils soumettront au BIT **en vertu de l'article 22** de la Constitution de l'OIT devront contenir des informations sur leurs systèmes d'inspection et de certification, y compris leurs méthodes d'évaluation de la qualité. Ce système général d'inspection des Etats du pavillon (fondé sur la convention n° 178 de l'OIT) sera complété par les procédures auxquelles devront se soumettre les pays qui sont aussi ou surtout une source de main-d'œuvre pour la marine marchande. Ils feront eux aussi rapport en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'OIT. Le système sera en outre renforcé par **des mesures volontaires** d'inspection dans les **ports étrangers (contrôle par l'Etat du port)**.

#### **14. Que sont le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime?**

Les annexes à la convention contiennent le modèle de deux documents essentiels: le **certificat de travail maritime** et la **déclaration de conformité du travail maritime**. Le certificat sera délivré par les Etats aux navires qui battent leur pavillon une fois que ces Etats (ou des organismes reconnus qu'ils auront autorisés à effectuer les inspections) se seront assurés que les conditions de travail à bord de ces navires sont conformes à la législation nationale qui applique la convention. Le certificat aura une durée de validité de cinq ans, sous réserve d'inspections périodiques par l'Etat du pavillon. La déclaration de conformité, qui est jointe au certificat, résume la législation nationale applicable dans quatorze domaines visés par les normes et décrit le plan adopté par le propriétaire ou l'exploitant du navire pour s'assurer que les normes seront respectées entre deux inspections. La liste des quatorze points qui doivent être certifiés par l'Etat du pavillon et qui peuvent faire l'objet d'une inspection dans un port étranger figure dans les annexes à la convention.

**15. Que signifie le principe selon lequel les navires des pays qui n'ont pas ratifié la convention ne doivent pas bénéficier d'un traitement plus favorable?**

Cette notion apparaît au paragraphe 7 de l'article V de la convention. Elle figure aussi dans les conventions de l'OMI et signifie que des navires ne doivent pas être désavantagés par le fait que le pays dont ils battent pavillon a ratifié la nouvelle convention. Les conséquences qui en découlent concrètement sont indiquées dans les dispositions du titre 5 sur le contrôle par l'Etat du port: les navires de tous les pays (qu'ils aient ou non ratifié la convention) feront l'objet d'une inspection dans tout pays ayant ratifié la convention et pourront être immobilisés s'ils ne respectent pas les normes minimales énoncées dans celle-ci.

**16. Les normes énoncées dans la nouvelle convention seront-elles inférieures à celles qui figurent dans les actuelles conventions du travail maritime?**

Non, le but est de maintenir les normes au même niveau que dans les actuelles conventions du travail maritime tout en laissant à chaque pays plus de latitude quant à la façon d'assurer ce niveau de protection dans sa législation.

**17. Comment sera assuré le respect de la nouvelle convention?**

La nouvelle convention est conçue de manière à ce que les exploitants et les propriétaires des navires respectent au mieux ses dispositions. Des mécanismes sont prévus à tous les niveaux pour renforcer l'application des normes. Par exemple, la convention contient des dispositions visant les procédures de plainte utilisables par les gens de mer, le contrôle par les armateurs et les capitaines des conditions à bord des navires, la juridiction et le contrôle des Etats du pavillon sur leurs navires ou encore le contrôle des navires par l'Etat du port. En demandant aux Etats qui ont ratifié la convention non seulement de l'appliquer dans leur législation mais

aussi de documenter cette application, la convention devrait aussi améliorer l'efficacité du contrôle exercé au niveau international, notamment par les organes compétents de l'OIT.

### **18. Comment la nouvelle convention sera-t-elle actualisée plus facilement que les conventions actuelles?**

La partie de la convention qu'il faudra sans doute actualiser périodiquement, à savoir le code qui contient des dispositions techniques et détaillées pour la mise en œuvre des prescriptions fondamentales, pourra être amendée selon une procédure accélérée (prévue à l'article XV) qui permettra aux changements de prendre effet, pour la totalité ou la quasi-totalité des pays ayant ratifié la convention, dans les trois ou quatre ans qui suivront la date à laquelle ces changements auront été proposés.

### **19. Les pays ayant ratifié la convention seront-ils liés par tous les nouveaux amendements?**

Un Membre ayant ratifié la convention sera lié par un amendement au code entrant en vigueur conformément à l'article XV à moins qu'il ne manifeste formellement son désaccord dans un délai qui sera normalement de deux ans. Les amendements relevant de l'article XIV, qui définit la procédure à suivre pour amender des dispositions fondamentales, c'est-à-dire les articles et les règles, ne prendront effet que pour les pays qui ratifieront ces amendements.

### **20. Comment les procédures d'amendement diffèrent-elles de celles prévues dans les conventions de l'OMI?**

Les deux procédures d'amendement – celle prévue à l'article XIV pour les articles et les règles et celle de l'article XV pour le code – se fondent dans une certaine mesure sur les procédures de l'OMI. Toutefois, la procédure prévue à l'article XIV est plus proche de la procédure actuellement suivie par l'OIT pour la ré-

vision des conventions. La procédure accélérée (article XV) suit les procédures de l'OMI, notamment pour ce qui concerne la soumission des amendements aux Etats Membres et leur entrée en vigueur; la principale différence tient au mode d'adoption des amendements: contrairement à ce que prévoient les procédures de l'OMI, les Membres qui n'ont pas ratifié la convention ont leur mot à dire et les amendements doivent être approuvés par la Conférence internationale du Travail, qui est ouverte à tous les Membres de l'OIT.

## **21. En quoi la nouvelle convention innove-t-elle?**

Tout d'abord, la structure de la nouvelle convention diffère de celle des conventions traditionnelles de l'OIT. Elle se compose de dispositions fondamentales, à savoir les articles et les règles, puis d'un code en deux parties (normes et principes directeurs). Les règles et le code sont présentés sous les cinq titres suivants:

- 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 sociale.
- Titre 5:* Respect et mise en application des dispositions.

Le texte contient aussi une note explicative destinée à aider les Membres à appliquer la convention.

Autres innovations: les procédures d'amendement et le système de certification des navires. Toutefois, la plupart de ces nouveautés s'inspirent en fait de ce que l'on trouve déjà dans les instruments d'autres organisations, notamment l'OMI. Une spécificité de la nouvelle convention tient au statut particulier de la partie B, non obligatoire, du code et à sa relation avec la partie A, obligatoire.

## **22. Quel est le statut de la partie B du code et pourquoi est-il nécessaire?**

Le statut de la partie B du code repose sur l'idée qu'il faut associer fermeté, pour ce qui concerne les principes et droits, et souplesse d'application. Sans cette innovation, on ne pourrait espérer une large ratification de la nouvelle convention. Dans cette optique, beaucoup des dispositions des actuelles conventions du travail maritime, qui portent sur les modalités d'application des droits fondamentaux des gens de mer (et non sur la nature de ces droits), ont été transférées dans les principes directeurs de la partie B, non obligatoire, du code. Leur insertion dans les règles ou dans la partie A du code, qui ont un caractère obligatoire, ferait probablement obstacle à la ratification.

Ce statut particulier de la partie B est précisé dans la série de questions et de réponses ci-après, qui ont été approuvées:

*Question: La partie B est-elle obligatoire?*

Réponse: Non.

*Question: Les Membres qui ratifient la convention peuvent-ils passer outre la partie B?*

Réponse: Non.

*Question: Les inspecteurs de l'Etat du port contrôlent-ils la mise en application de la partie B?*

Réponse: Non.

*Question: Le Membre qui ratifie la convention doit-il suivre les orientations stipulées dans la partie B?*

Réponse: Non mais, s'il ne les suit pas, il peut avoir à indiquer – aux organes compétents de l'Organisation internationale du Travail – comment il a appliqué les dispositions obligatoires correspondantes de la convention consolidée.

**23. Puisqu'elle n'est pas obligatoire, pourquoi la partie B fait-elle partie de la convention alors qu'elle pourrait faire l'objet d'une recommandation?**

La partie A et la partie B du code sont liées. Les dispositions de la partie B, appelées principes directeurs, ne sont pas obligatoires mais elles sont utiles et parfois même essentielles pour la bonne compréhension des règles et des normes, obligatoires, de la partie A. Dans certains cas, les normes de la partie A sont libellées en termes si généraux qu'il pourrait être difficile de les appliquer sans les orientations que fournissent les principes directeurs correspondants de la partie B.

**24. Une convention de l'OIT peut-elle contenir des dispositions n'ayant pas force obligatoire?**

Il n'y a aucune raison pour que des dispositions obligatoires ne puissent pas être complétées par des dispositions non obligatoires. Il y a des précédents dans des conventions internationales du travail qui utilisent parfois «devrait» (non obligatoire) au lieu de «doit» (obligatoire).

**25. Pourquoi semble-t-il y avoir parfois un chevauchement entre les règles et la partie A du code?**

Les règles, qui seront approuvées par les assemblées nationales durant le processus de ratification, définissent les droits fondamentaux des gens de mer et déterminent aussi le contenu du code, y compris son contenu futur en fonction des amendements qui pourraient être adoptés selon la procédure accélérée. Chaque disposition de la partie A du code doit s'inscrire dans le cadre général des articles ou règles pour être valide, ce qui entraîne parfois un certain chevauchement avec les règles.

**26. La convention exige-t-elle des pays qui la ratifieront qu'ils appliquent aussi les conventions fondamentales de l'OIT relatives aux droits de l'homme?**

Non, mais ces pays doivent s'assurer, en vertu de l'article III de la convention, que leur législation respecte, dans le contexte de la convention, les droits fondamentaux tels que la liberté d'association qui sont énoncés dans les conventions fondamentales (il n'y aura pas d'obligation concernant les dispositions effectives de ces conventions).