

BIT en ligne: Qu'est-ce que la convention maritime internationale proposée?

Cleopatra Doumbia-Henry: C'est une importante nouvelle norme internationale du travail qui doit être adoptée par la Conférence internationale du Travail ici à Genève. Elle présente le droit des gens de mer à des conditions de travail décentes, sur une grande variété de sujets et a pour but d'être universellement applicable, facile à comprendre, révisable et mise en œuvre uniformément. Elle a été conçue pour devenir un instrument global, le "quatrième pilier" de la réglementation internationale pour un secteur maritime de qualité, complémentaire des conventions clés de l'Organisation maritime internationale (OMI).

BIT en ligne: Pourquoi parle-t-on d'une convention du travail maritime consolidée?

Cleopatra Doumbia-Henry: La convention du travail maritime qui est proposée contient un ensemble de normes internationales, basées sur celles figurant dans plus de 65 instruments relatifs au travail maritime, adoptées par l'OIT depuis 1920. La nouvelle convention regroupe presque toutes les normes internationales et recommandations sur le travail maritime existantes en une seule et même nouvelle convention qui utilise un nouveau format avec des mises à jour, si nécessaire, pour refléter les conditions et le langage modernes. Cela "consolidera" le droit international existant sur toutes ces questions. Les normes de l'OIT concernant les pièces d'identité des gens de mer ont été récemment révisées en 2003 et ne figureront pas dans cette nouvelle convention.

BIT en ligne: Pourquoi avons-nous besoin d'une nouvelle convention et y a-t-il nécessité de consolider les normes existantes?

Cleopatra Doumbia-Henry: La décision de l'OIT d'aller de l'avant pour créer cette nouvelle convention majeure sur le travail maritime est le résultat d'une résolution conjointe prise en 2001 par les organisations de marins et d'armateurs, soutenue ensuite par les gouvernements. Ils ont mis en exergue le fait que l'industrie maritime est la "première industrie authentiquement mondialisée au monde" qui "a besoin d'une réponse régulatrice internationale appropriée - des normes internationales applicables à tout le secteur". Il y avait le sentiment qu'un très grand nombre de conventions maritimes existantes, dont la plupart sont très détaillées, rendait difficile pour les gouvernements de ratifier et d'appliquer toutes les normes. Un grand nombre de normes étaient dépassées et ne reflétaient plus les conditions de vie et de travail contemporaines à bord des bateaux. De plus, il y avait nécessité de développer un système plus efficace d'application et de conformité qui aiderait à éliminer les bateaux qui ne respectent pas les normes et qui fonctionnerait à l'intérieur du cadre international bien établi pour la mise en vigueur des normes internationales pour la sécurité et la sûreté maritimes ainsi que pour la protection de l'environnement qui ont été adoptées par l'OMI.

BIT en ligne: La nouvelle convention va-t-elle traiter de questions non encore couvertes par les conventions actuelles?

Cleopatra Doumbia-Henry: La convention proposée couvre essentiellement les mêmes matières que les instruments relatifs au travail maritime existants, les mettant à jour quand cela est nécessaire. Elle contient parfois de nouveaux sujets, en particulier dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail.

BIT en ligne: Pourquoi avons-nous besoin de normes internationales efficaces sur les conditions de travail des gens de mer?

Cleopatra Doumbia-Henry: Sur les bateaux qui battent pavillon de pays qui n'exercent pas véritablement de juridiction ni de contrôle à leur encontre, comme l'exige le droit international, les gens de mer travaillent

souvent dans des conditions inacceptables, au détriment de leur bien-être, de leur santé, de leur sécurité et de celle des navires sur lesquels ils travaillent. Les gens de mer passant leur vie en dehors de chez eux et leurs employeurs n'étant souvent pas basés non plus dans leur pays, de véritables normes internationales sont indispensables dans ce secteur.

Bien sûr, ces normes doivent aussi être mises en œuvre au niveau national, particulièrement par les gouvernements qui ont un registre maritime et qui autorisent les navires à arborer leur pavillon. Cela est déjà largement reconnu à propos de la sûreté et de la sécurité des navires, ainsi que de la protection du milieu marin. Il est aussi important de comprendre que de nombreux Etats du pavillon et armateurs se font une fierté d'offrir aux gens de mer à bord de leurs navires des conditions de travail décentes. Ces pays et ces armateurs doivent cependant en payer le prix en raison de la concurrence des navires qui ne respectent pas les normes.

BIT en ligne: Comment la nouvelle convention va-t-elle protéger davantage de marins dans le monde?

Cleopatra Doumbia-Henry: La convention a pour but d'assurer une protection universelle. De nombreuses conventions sur le travail maritime existantes ont un faible niveau de ratification. La nouvelle convention a été conçue de manière à éviter ce problème. Une meilleure protection des marins sera atteinte grâce à une ratification précoce et la mise en œuvre au niveau national de la nouvelle convention par l'immense majorité des nations membres de l'OIT actives dans le secteur maritime, comme c'est le cas des principales conventions de l'OMI.

BIT en ligne: Pourquoi la nouvelle convention est-elle à même d'atteindre l'objectif d'une ratification quasiment universelle?

Cleopatra Doumbia-Henry: En raison du soutien constant qui lui a été démontré par les gouvernements, les travailleurs et les employeurs (plus de 500 délégués de plus de 80 pays ont participé à la Conférence préparatoire en 2004 pour adopter le projet de texte de la convention) qui ont travaillé ensemble depuis 2001 pour élaborer le texte de la convention. Elle peut prétendre à une ratification quasi universelle en raison de son mélange de fermeté sur les droits et de flexibilité pour ce qui concerne les moyens de mise en œuvre des exigences plus techniques, mais aussi en raison des avantages qu'elle offre aux bateaux des pays qui l'ont ratifiée.

BIT en ligne: Quels sont les avantages pour les navires des pays qui ratifient?

Cleopatra Doumbia-Henry: Les navires des pays qui ratifient et qui offrent des conditions de travail décentes à leurs marins seront protégés contre une concurrence déloyale de navires hors normes et bénéficieront d'un système de certification, évitant ou réduisant les probabilités de longs délais liés à des inspections dans les ports étrangers.

BIT en ligne: Comment la nouvelle convention propose-t-elle d'améliorer la conformité et la mise en vigueur?

Cleopatra Doumbia-Henry: La convention 2006 sur le travail maritime proposée a pour but d'établir une "veille continue sur la conformité", des systèmes nationaux de protection jusqu'au système international.

Cela commence avec les marins individuels qui - selon la convention - devront être correctement informés de leurs droits et des recours possibles en cas d'allégation de non-conformité avec les dispositions de la convention; leur droit de porter plainte, à la fois à bord du navire et à quai, sera reconnu dans la convention.

Cela continue avec les armateurs. Ceux qui possèdent ou font naviguer des bateaux d'une jauge brute de 500 tonnes et plus et qui entreprennent des voyages internationaux ou des trajets entre ports étrangers devront développer et mettre en pratique des plans propres à garantir le respect des lois nationales, des réglementations et autres mesures qui mettent en œuvre la convention.

L'Etat du pavillon révisera les plans des propriétaires de bateaux et vérifiera et certifiera qu'ils sont véritablement en vigueur et respectés. Les navires seront ensuite invités à posséder un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime à bord.

BIT en ligne: Que sont le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime?

Cleopatra Doumbia-Henry: Le certificat sera délivré par l'Etat du pavillon à un navire qui arbore son pavillon, une fois que l'Etat (ou un organisme reconnu qu'il a autorisé à mener des inspections) aura vérifié que les conditions de travail sur le bateau respectent les lois nationales et les réglementations mettant en œuvre la convention. Le certificat aura une durée de validité de cinq ans, sous réserve d'inspections périodiques par l'Etat du pavillon. La déclaration est jointe au certificat et résume la législation nationale applicable dans une liste préétablie de 14 domaines visés par les normes maritimes; elle présente le plan de l'armateur ou de l'exploitant pour s'assurer que les normes seront respectées sur le navire entre les inspections.

BIT en ligne: Comment le respect de la convention sera-t-il assuré?

Cleopatra Doumbia-Henry: La nouvelle convention a pour but d'atteindre davantage de respect de la part des affréteurs et des propriétaires de navires et de renforcer la mise en œuvre des normes à travers des mécanismes à tous les niveaux. Par exemple, elle contient des dispositions pour les procédures de plainte à la disposition des marins; la supervision par les armateurs et les capitaines des conditions à bord de leurs navires; la juridiction et le contrôle des Etats du pavillon sur leurs bateaux; et des inspections portuaires sur les bateaux étrangers. En exigeant des membres ratifiant la convention non seulement qu'ils la transposent dans leur législation nationale mais aussi qu'ils documentent son application, la convention devrait aussi accroître l'efficacité du contrôle au niveau international, en particulier par les instances compétentes de l'OIT.