

Application de la Convention sur le travail maritime: «Nous y sommes presque!»

Quand l'OIT a adopté la Convention sur le travail maritime, 2006 (CTM, 2006) en février 2006, le Directeur général Juan Somavia avait déclaré que l'Organisation «écrivait l'histoire du travail» pour plus de 1,2 million de marins dans le monde. Quatre ans plus tard, on peut envisager que la convention entre en vigueur en 2011 ou début 2012. BIT en ligne s'est entretenu avec Cleopatra Doumbia-Henry, directrice du Département des normes internationales du travail, pour faire le point sur la mise en œuvre de la convention, et sur ce que font l'OIT et ses Etats Membres en vue de son entrée en vigueur.

09/27/2010

FTR/maritime

Où en sommes-nous de l'entrée en vigueur de la CTM, 2006 ?

Cleopatra Doumbia-Henry: Notre toute récente réunion de la Commission préparatoire tripartite sur la convention du travail maritime, 2006, est l'une des nombreuses initiatives que nous avons prises pour nous préparer à l'entrée en vigueur de la convention. Les pays participants ont clairement démontré les progrès accomplis en vue de la ratification et de l'application de la convention. Cette réunion fut l'occasion d'échanger des points de vue et de donner des conseils sur les difficultés qu'ont rencontrées les Etats Membres pendant la mise en œuvre de la convention. Cela peut surprendre, mais la question des futures procédures (règlement) de la Commission tripartite spéciale, qui aura un rôle important dans le cadre de la CTM, 2006, a suscité beaucoup d'intérêt. La réunion a prié l'OIT d'envisager de convier une seconde réunion afin de prolonger la discussion. L'OIT apporte aussi son appui aux pays qui le souhaitent pour réviser leur cadre législatif et former des inspecteurs au Centre de formation à Turin.

Quels sont quelques-uns des problèmes auxquels nous devons nous atteler?

Cleopatra Doumbia-Henry: Dans un premier temps, les Etats Membres ont évoqué les difficultés liées à l'application de la convention, en particulier les exigences structurelles pour l'hébergement des marins, en particulier dans des secteurs spécifiques de l'industrie maritime tels que les gros navires commerciaux ou les bateaux plus petits. La convention donne aussi une définition globale des gens de mer qui permet de couvrir davantage de catégories de travailleurs sur les navires. Cela constitue un défi pour le secteur des croisières maritimes qui emploie un grand nombre de personnes au service des passagers dans le domaine de l'hôtellerie et restauration. Un autre problème touche à la manière dont les gouvernements peuvent créer des organisations représentatives d'armateurs et de marins à consulter comme l'exige la convention.

Que fait-on pour résoudre ces problèmes?

Cleopatra Doumbia-Henry: Beaucoup des problèmes d'application peuvent être résolus dans le cadre de la flexibilité apportée par la convention. Pour ce qui est du secteur des croisières, ce sujet a été largement débattu pendant les cinq années de réunions consacrées à l'élaboration de la convention. La Commission tripartite spéciale que doit instituer le Conseil d'administration du BIT est chargée de suivre en permanence l'application de la convention et a un important rôle à jouer pour mettre en place un processus pour amender rapidement le code de la convention. L'une des questions qu'il faudra régler une fois que la convention sera entrée en vigueur concerne les dispositions sur la responsabilité et l'indemnisation pour les plaintes en cas de décès, d'accidents et d'abandon des gens de mer. La commission endossera également un rôle novateur puisqu'elle assistera les pays qui ne disposent pas encore d'organisations représentatives d'armateurs et de marins.

Qu'est-ce qui est fait pour promouvoir de nouvelles ratifications de la convention et quand entrera-t-elle en vigueur?

Cleopatra Doumbia-Henry: Nous y sommes presque. Nous avons d'ores et déjà rempli l'une des conditions pour qu'entre en vigueur la CTM, 2006 – ratification par au moins 33 pour cent du tonnage brut mondial – en 2009, et nous en sommes maintenant à 46 pour cent. Nous avons également besoin que 30 pays aient ratifié et, en juin 2010, il nous fallait encore 20 ratifications supplémentaires. Avec la décision prise en juin 2007 par l'Union européenne d'inviter ses Etats membres à ratifier la convention d'ici à la fin 2010, nous espérons que la convention entrera bientôt en vigueur, en 2011 ou début 2012. Les commentaires émanant des représentants des gouvernements lors de la réunion de la semaine dernière ont conforté mon optimisme, et je suis ravie de dire que les pays de toutes les régions ont indiqué avoir fait de grands progrès.

Comment la convention sur le travail maritime va-t-elle encourager l'application et le respect de ses dispositions?

Cleopatra Doumbia-Henry: La convention a instauré un système global de mise en œuvre et de respect de la convention basé sur la coopération entre tous les Etats qui la ratifient, système qui garantira la permanence des conditions de travail décentes qui auront été certifiées par l'Etat du pavillon, quel que soit le lieu de navigation des navires. Son approche donne la priorité à l'inspection de tous les navires et, dans de nombreux cas, à la certification obligatoire du respect de la convention. Elle est associée à une possible inspection dans les Etats du port, sous le contrôle de l'Etat du port, et au respect des procédures de plaintes à bord et à terre.

Ce système est renforcé au niveau international par les mécanismes existants au sein de l'OIT. La plus grande force de l'OIT, en termes de mise en œuvre des conventions internationales du travail au niveau national, est sans conteste son système de contrôle qui offre toute l'autorité et les garanties institutionnelles nécessaires, grâce à un fonctionnement indépendant et à une forte composante tripartite.

Qu'ont à gagner les pays qui ratifient la convention?

Cleopatra Doumbia-Henry: Les navires des pays qui ont ratifié la convention et qui offrent des conditions de travail décentes à leurs marins seront protégés contre une concurrence déloyale de la part de navires non conformes. Ils bénéficieront d'un système de certification, qui évite ou réduit la probabilité de subir d'interminables attentes liées aux inspections dans les ports étrangers. L'insertion d'une clause prévoyant que les navires arborant le pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié la convention ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable, en lien avec les mesures de contrôle par l'Etat du port, va contribuer à préserver une concurrence loyale entre armateurs responsables.

Pourquoi cette convention est-elle si importante?

Cleopatra Doumbia-Henry: C'est très simple, les navires et les gens de mer transportent 90 pour cent du commerce mondial. L'importance de ce secteur pour l'économie mondiale est dès lors évidente. En période de crise, c'est encore plus crucial. C'est pourquoi plus la convention entrera tôt en vigueur, plus nous pourrons garantir rapidement les droits de toutes les parties concernées. Cela est en soi une contribution majeure à la reprise économique mondiale. Il n'y a pas de temps à perdre. Nous devons faire en sorte que cette convention entre en vigueur maintenant.