



Convention  
du Travail  
Maritime  
2006

---

# Vue d'ensemble

## 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.
- 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.
- Cet instrument tendait à ce qu'on établisse un statut international des marins, qui exposerait clairement les droits et les devoirs respectifs dans ce secteur.

## 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 aider à parvenir à une "mondialisation équitable".

## 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.

# L'OIT - vue d'ensemble de la Convention du travail maritime de 2006 et des normes du travail maritime



- La substance de la plus grande partie\* des 68 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".  
[\*]es 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 conventions du travail maritime existantes seront progressivement abandonnées, au fur et à mesure que les États qui y sont aujourd'hui parties ratifieront la nouvelle convention.

## Pourquoi l'OIT a-t-elle décidé d'élaborer une nouvelle convention ?



- En réponse au phénomène de la mondialisation, l'OIT a commencé, à la fin des années 1990, à revoir l'ensemble de son processus d'élaboration des normes et de son activité de contrôle, animée de la volonté de voir ses normes se prêter davantage, par leur conception, à une acceptation universelle et d'apporter une meilleure réponse au problème du respect et de la mise en application effectifs de ces normes.
  - 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.

## 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 clés.

# Les consultations tripartites et l'élaboration de la Convention du travail maritime de 2006



- 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.
- 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.



## Vue d'ensemble et caractéristiques novatrices de la convention du travail maritime de 2006



- La nouvelle convention est perçue comme combinant "ce qu'il y a de meilleur dans l'ancien avec le nouveau".
- Elle intègre les normes essentielles contenues dans les conventions du travail maritime existantes dans une présentation novatrice qui tend à une acceptation universelle et une nouvelle approche destinée à assurer l'application des dispositions à caractère technique et à en assurer une mise à jour plus rapide.
- Elle tire le meilleur parti possible des approches solidement éprouvées qu'avaient inaugurées d'autres conventions majeures du secteur maritime, comme la convention STCW et la convention SOLAS, dont elle s'inspire largement.
- À la différence des autres conventions de l'OIT, il ne lui sera pas attribué de numéro parce que le texte est susceptible d'en être modifié à l'avenir (ce qui exclut de la réviser au moyen d'une convention postérieure).

# Vue d'ensemble et caractéristiques novatrices de la convention du travail maritime de 2006 - présentation



- La convention se présente suivant une articulation comparable à celle de la convention STCW de l'OMI, avec trois parties différentes mais ayant un lien entre elles :
  - les articles ;
  - les règles ;
  - un code en deux parties (une partie A pour les normes, qui sont obligatoires, une partie B pour les principes directeurs, qui ne sont pas obligatoires).
- On trouve, après chaque article, une "note explicative" très importante, destinée à fournir un complément d'information et d'assistance, en particulier aux gouvernements, sur les rapports entre les deux parties du code.

## **Vue d'ensemble et caractéristiques novatrices de la convention du travail maritime de 2006 - présentation**



- Une présentation suivant le principe de "l'intégration verticale", pour les règles et le code (parties A et B), avec une articulation selon cinq titres et un système de numérotation qui relie entre elles et entre eux les règles, les normes et les principes directeurs qui sont apparentés.

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 en matière de sécurité sociale

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

# Vue d'ensemble et caractéristiques novatrices de la convention du travail maritime de 2006 - présentation



- Chaque titre regroupe un certain nombre de règles, de normes et de principes directeurs touchant à diverses questions

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 – Formation et qualifications

Règle 1.4 – Recrutement et placement

# Vue d'ensemble et caractéristiques novatrices de la convention du travail maritime de 2006 - présentation



## 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

# Vue d'ensemble et caractéristiques novatrices de la convention du travail maritime de 2006 – présentation



## 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

# Vue d'ensemble et caractéristiques novatrices de la convention du travail maritime de 2006 – présentation



Titre 5. Respect 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

**En outre, dans le titre 5, la partie A du code comporte trois annexes et la partie B en comporte une.**

# Vue d'ensemble et caractéristiques novatrices de la convention du travail maritime de 2006 - présentation



**Annexe A5-1**, liste des éléments pouvant donner lieu à inspection par l'État du pavillon

**Annexe A5-III**, liste des éléments pouvant donner lieu à inspection détaillée dans l'État du port

**Annexe A5-II**, types de documents à utiliser dans le cadre du système d'inspection et de certification prévu sous le Titre 5 :

- certificat de travail maritime
- déclaration de conformité du travail maritime

**Annexe B5-I** – exemple destiné à illustrer comment remplir la déclaration.



# Vue d'ensemble et caractéristiques novatrices de la convention du travail maritime de 2006 - présentation



- Illustration du principe d'intégration verticale (quelques extraits)

## Règle 1.2 – Certificat médical en mer

1. Aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions.

## Norme A1.2 – Certificat médical

1. L'autorité compétente exige qu'avant de commencer à servir à bord d'un navire les gens de mer soient en possession d'un certificat médical valide attestant qu'ils sont médicalement aptes aux fonctions qu'ils accompliront en mer.

## Principe directeur B1.2 – Certificat médical

## Principe directeur B1.2.1 – Directives internationales

# Vue d'ensemble et caractéristiques novatrices de la convention du travail maritime de 2006 - caractéristiques



- La nouvelle convention a pour caractéristiques novatrices les suivantes :
  - un système nouveau axé sur une mise en application et un respect **effectifs** – un système certifiant que les conditions relèvent bien d'un « travail décent »
  - un **certificat de travail maritime & une déclaration de conformité du travail maritime** délivrés par l'État du pavillon ou un organisme reconnu agissant en son nom
  - un système de certification par l'État du pavillon et d'inspection par l'État du port s'appliquant au navire de 500 tonneaux de jauge brute ou plus affectés à une navigation internationale ou s'effectuant entre des ports étrangers. Le système de certificat reste néanmoins ouvert, sur demande des armateurs, à d'autres navires
  - le certificat et la déclaration constitueront jusqu'à preuve du contraire les preuves documentaires du respect des prescriptions de la présente convention (articles, règles et code, partie A)
  - exception faite des situations particulières ou une inspection détaillée se justifie, toute inspection s'effectuant dans un port étranger (contrôle par l'État du port) se limitera à une inspection du certificat et de la déclaration
  - une clause garantissant un "traitement non moins favorable", destinée à garantir des règles du jeu égales pour tous (dans le contexte des mesures de contrôle par l'État du port)

# Vue d'ensemble et caractéristiques novatrices de la convention du travail maritime de 2006 - caractéristiques



- La nouvelle convention présente également les caractéristiques novatrices suivantes :
  - Des domaines spécifiques admettant une certaine flexibilité au niveau national
  - Les dispositions de détails de la partie B du code ne sont pas obligatoires, néanmoins, tout Membre "doit dûment envisager de s'acquitter de ses obligations de la manière prescrite dans la partie B du code".
  - 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), toutefois, "...sauf disposition contraire de celle-ci, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures.«
  - La mise en œuvre de la partie A du code (abstraction faite du Titre 5) peut également être réalisée par des dispositions qui sont "équivalentes dans l'ensemble"

## Vue d'ensemble et caractéristiques novatrices de la convention du travail maritime de 2006 - caractéristiques



- La nouvelle convention présente également les caractéristiques novatrices suivantes :
  - Des domaines spécifiques admettant une certaine flexibilité au niveau national (suite)
  - Les prescriptions de la convention s'appliquent à la plupart des autres catégories de navires (elles ne s'appliquent pas aux navires affectés à la pêche, aux navires de construction traditionnelle ni aux navires de guerre)
  - Cependant, il est possible, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées, de ne pas appliquer les dispositions de détail du code aux navires d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux qui ne sont pas affectés à une navigation internationale
  - Les dispositions relatives à la construction des navires et leur équipement (Titre 3) ne seront pas applicables aux navires construits avant que la convention ne soit entrée en vigueur à l'égard du pays concerné.

## Vue d'ensemble et caractéristiques novatrices de la convention du travail maritime de 2006 - caractéristiques



- La nouvelle convention présente également les caractéristiques novatrices suivantes :
  - Elle prévoit les procédures par lesquelles les gens de mer peuvent faire connaître leurs griefs et selon lesquelles ces griefs sont susceptibles d'être réglés rapidement
  - Ce système, et le système d'inspection qu'elle prévoit également, sont rattachés au système de contrôle de l'OIT
  - Elle fixe des normes internationales pour la délégation par l'Etat du pavillon de certaines de ses prérogatives à un organisme reconnu
  - Elle introduit une approche plus moderne en matière de santé et de sécurité au travail, reposant sur la maîtrise des risques
  - Pour pouvoir tenir compte de l'évolution du secteur, elle prévoit pour l'amendement des dispositions de sa partie code une procédure accélérée qui est plus rapide et moins coûteuse

## Vue d'ensemble et caractéristiques novatrices de la convention du travail maritime de 2006 – caractéristiques



- Une définition large de la notion d'armateur

Cette définition s'appuie sur celle de la convention n°179 et elle est comparable à celle de la notion de « compagnie » retenue par l'OMI dans la convention SOLAS (dans le code ISM) et dans la convention STCW

Cette définition reflète le principe selon lequel l'armateur est, au regard de la convention, l'employeur responsable vis-à-vis de tous les marins à bord du navire, sans considération de l'emploi qu'ils y occupent ni des arrangements contractuels se rapportant à son exploitation

L'armateur conserve un droit de répercussion des coûts générés par toute tierce partie qui aurait une part de responsabilité dans l'emploi d'un marin.

## Vue d'ensemble et caractéristiques novatrices de la Convention du travail maritime de 2006 – caractéristiques



- Une définition exhaustive de la notion de gens de mer
  - Pour mieux rendre compte de la diversité des catégories de personnes employées à la mer
  - Une certaine flexibilité est prévue au niveau national (en cas de doute quant à l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer ou quant à son exclusion du champ d'application de l'ensemble de la convention). Une résolution a été adoptée par la Conférence pour fournir aux autorités nationales des éléments d'orientation à ce sujet.

# La convention du travail maritime de 2006 – quand commencera-t-elle à s’appliquer ?



- La convention entrera en vigueur
  - « douze mois après que la ratification d’au moins 30 Membres représentant au total 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale auront été enregistrés. »
- Il s’agit là d’un niveau de ratification bien plus élevé qu’à l’ordinaire (pour une convention de l’OIT) et qui est destiné à assurer concrètement 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.



# Conclusion



La Convention du travail maritime de 2006 :

- 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  
visitez le site du BIT  
[www.ilo.org](http://www.ilo.org)