



N°2 mars 2024

**ASSOCIATION FRANÇAISE POUR L'ORGANISATION INTERNATIONALE
DU TRAVAIL**

AFOIT • Conseil Economique, Social et Environnemental
9 place d'Iéna • 75775 Paris cedex 16
Téléphone : 01 44.43.64.46

LA CONVENTION MARITIME

**La convention du travail maritime 2006 :
innovation et dynamisme.**

Par Jean-Marc SCHINDLER

Regards & Analyses

contact@afoit.org - www.afoit.fr



La convention du travail maritime 2006 : innovation et dynamisme.

Depuis 1919, l'Organisation Internationale du Travail a mis en place et développé un système de *normes internationales du travail* visant à accroître, pour les hommes et les femmes, les chances d'obtenir un travail décent et productif, dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité. C'est ainsi qu'ont été élaborées au cours des années pour différents secteurs un ensemble de normes adaptées qui, dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui, sont devenues une composante essentielle des conditions de travail.

Dans ce cadre, et en droite ligne avec l'impulsion pour un « *travail décent* » lancée par le directeur général Juan SOMAVIA, le secteur maritime, après avoir été un secteur pionnier parmi les toutes premières conventions, est de nouveau revenu à la pointe de l'actualité entre 2001 et 2006 avec la Convention du travail maritime.

C'est une convention globale qui en un seul et même document :

- Énonce le droit des gens de mer à des conditions de travail décentes

pour l'ensemble des aspects de leurs conditions de travail et de vie: âge minimum d'embauche, contrat d'engagement maritime, durée du travail ou du repos, paiement des salaires, congé annuel rémunéré, rapatriement en fin de contrat d'engagement, soins médicaux à bord, recours par les armateurs à des services de recrutement et de placement privés sous licence, logement, alimentation et service de table, protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents, et enfin procédures de traitement des plaintes des gens de mer.

- Définit parallèlement pour les armateurs une égalisation des conditions de concurrence au moyen de l'universalité des normes.
- Offre aux gouvernements à la fois l'assurance de l'application de normes du travail minimum certifiée par l'État du pavillon et le bénéfice d'une garantie financière pour leurs propres navires bien sûr mais aussi pour les navires qui fréquentent les ports des États parties. Par ailleurs, le titre V qui traite essentiellement de la responsabilité des États en matière d'application, les oblige à une application complète et un suivi permanent des dispositions de la convention par la délivrance aux navires de titres liés au travail maritime.

La construction de cet instrument a constitué un double défi. Le premier a été d'effectuer un travail de consolidation avec la reprise des normes contenues dans 69

conventions existantes et de faire en sorte que celles-ci soient abrogées par l'entrée en vigueur de ce nouvel instrument afin que celui-ci restât unique. Le second a été d'innover fortement. D'abord en modifiant considérablement les conditions de mise à jour des instruments de l'OIT par la création d'une procédure d'amendement simplifié. Ensuite en introduisant un contrôle supplémentaire d'un nouveau type par le fait de rendre applicable pour le travail maritime l'utilisation du contrôle par l'état du port prévu par les conventions de l'Organisation Maritime Internationale pour la sécurité des navires. Ce procédé avait le double avantage d'assurer une vérification constante à chaque escale des navires et de permettre d'utiliser l'ensemble des personnels des memoranda de contrôle de sécurité au profit des normes du travail.

Enfin, cet instrument a été élaboré de manière à ce qu'il soit largement ratifié, qu'il puisse être appliqué à l'échelle mondiale, qu'il soit facile à comprendre et à mettre à jour, et grâce aux nouveaux contrôles être respecté par tous. C'était un défi majeur.

Innovante dans sa conception et dynamique dans son processus la convention le reste depuis comme le montre son existence après adoption.



En effet, entrée en vigueur le 20 août 2013, la Convention du Travail Maritime (CTM 2006) plus connue sous l'acronyme anglais MLC 2006 continue de recueillir une adhésion de plus en plus large auprès de la communauté mondiale. Actuellement, elle est ratifiée par 104 Etats membres représentant 96,6% de la flotte mondiale et plusieurs autres procédures de ratification sont en cours. C'est un des taux de ratification les plus élevés de l'OIT.

Grâce à sa procédure d'amendement simplifiée la convention a en outre fait l'objet d'amendements réguliers et importants en 2014, 2016, 2018 et 2022.

On peut donc dire qu'elle est devenue, comme le souhaitaient ses promoteurs, le « quatrième pilier » du régime réglementaire international applicable à un secteur maritime de qualité, en complément des conventions clés de l'Organisation maritime internationale (OMI) ayant trait à la sécurité et à la sûreté des navires ainsi qu'à la protection du milieu marin.



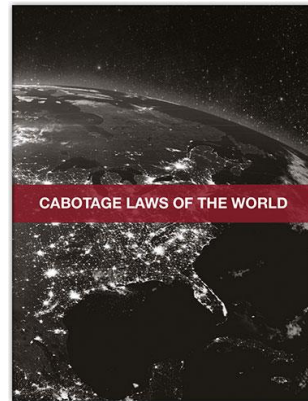
Selon Cleopatra Dumbia-Henry, alors directrice du Département des normes internationales du travail, qui a mené l'élaboration, l'adoption et l'entrée en vigueur de la convention depuis l'origine : « Cette convention montre comment le

dialogue tripartite et la coopération internationale peuvent être associés dans un esprit constructif pour que l'industrie la plus mondialisée puisse, dans la pratique, relever le défi que pose la garantie de conditions de travail et de vie décentes pour les gens de mer, tout en contribuant dans le même temps à assurer pour les armateurs une concurrence équitable ».

En 2010, c'est-à-dire entre l'adoption et l'entrée en vigueur de la convention, à l'initiative de l'ITF, un centre indépendant spécialisé dans l'application des droits des marins dans le monde a été créé. Ce centre a plusieurs objectifs :

- Conduire des recherches utiles pour les organisations internationales comme l'OIT et l'OMI afin de leur fournir des éléments concrets et fiables pour leurs processus décisionnels ;
- Suivre l'application des droits des marins dans le monde et veiller à une mise à jour régulière du corpus conventionnel notamment pour l'application de la CTM 2006 ;
- Fournir aux juristes avocats et juges des indications jurisprudentielles leur permettant de mieux appliquer les normes par le moyen de bases de données de guides et d'une charte ;
- Fournir aux marins une aide soit par le biais de guides pour les circonstances de la vie courante (abandon, traitement équitable détention des navires ...), soit sur les procédures et le choix des défenseurs ou encore en fournissant les coordonnées des

différents organismes spécialisés dans l'aide directe et immédiate.



Lancé à l'OMI, le SRI organise également au sien de cette organisation spécialisée des Nations-Unies, divers événements internationaux pour faire circuler les informations, et introduire un peu de coordination dans les différentes actions menées mondiales. C'est ainsi qu'ont été conduits :

- Le 16 septembre 2022, un séminaire sur les conséquences de la pandémie de COVID
- Les 5 et 6 juillet 2023, un webinaire d'échange de vues sur les actions légales déjà conduites à la suite de différents ou de plaintes de façon à créer une jurisprudence et à favoriser la bonne compréhension des dispositions de la MLC 2006.



Kitack Lim Secrétaire général de l'OMI au séminaire de 2022

Ce suivi post convention est indispensable car si l'histoire qui vient d'être exposée est porteuse d'espoir, la réalité elle est très dure et porte au pessimisme. Par exemple une des justifications du webinaire évoqué ci-dessus est que les cas d'abandon des marins qui étaient de moins de 20 entre 2011 et 2016 ont été de 114 en 2022 alors que nous disposons maintenant de tous les moyens juridiques en droit international. Une telle situation est absolument inacceptable. Il faut y faire face par tous les moyens légaux mis en place avec la plus grande fermeté mais aussi les renforcer encore si cela devait s'avérer nécessaire. Autre exemple, des difficultés d'application sont apparues au niveau du contrôle par l'État du port qu'il conviendra de suivre avec attention dans l'avenir.

En conclusion, il serait souhaitable pour l'avenir que ce succès incontestable de la force d'une volonté tripartite partagée pour améliorer la situation mondiale d'un secteur, inspire d'autres secteurs d'activité à l'OIT afin de développer là aussi une harmonisation des conditions de travail que la mondialisation n'a pas su réussir.

Jean-Marc SCHINDLER

*Ancien Président des travaux préparatoires de la Convention consolidée sur les normes du travail maritime.
Ancien Président de la 94^e session de la Conférence Internationale du Travail en session maritime 2006.*



Notas :

- ITF = International transport federation
- OIT = Organisation internationale du travail
- OMI = Organisation maritime internationale
- SRI = Seafarers' rights international
- CTM = Convention du travail maritime
- MLC = Maritime labour convention

Crédit photos: ILO - SRI

JEAN-MARC SCHINDLER



- **Ancien Président des travaux préparatoires de la Convention consolidée sur les normes du travail maritime.**
- **Ancien Président de la 94e session de la Conférence Internationale du Travail en session maritime 2006.**