



Comité de Toulon Provence

Toulon, 12 septembre 2012

## **FICHE DOCUMENTAIRE IFM n° 6/12**

### **Objet : La Convention Internationale du Travail Maritime**

-0-

Le 20 août 2012, l'Organisation Internationale du Travail a annoncé que les conditions étaient réunies pour l'entrée en vigueur dans un an de la Convention Internationale du Travail Maritime (C.T.M.) de 2006. Ces conditions préalables exigeaient la ratification de ce texte par 30 Etats signataires, représentant au moins 30% du tonnage de la flotte mondiale. Si ce pourcentage était atteint depuis 2009, la ratification de ce texte par la Russie et les Philippines en août permettait d'atteindre le chiffre des 30 Etats (nota 1), parmi lesquels ne figure pas la France. Pourtant celle-ci avait été le moteur de l'élaboration de cette convention adoptée le 23 février 2006, par 314 voix et 4 abstentions, pour être « *un instrument unique et cohérent acceptable par le plus grand nombre de gouvernements, d'armateurs et de gens de mer déterminés à appliquer les principes du travail décent* »

#### **La genèse**

Le processus avait été entamé en 2001 par un accord de la Commission paritaire maritime de l'O.I.T. sur le principe d'une convention unique consolidant les trente sept conventions et recommandations antérieures sur le travail maritime, plus facile à modifier et distinguant les articles et règles obligatoires et des principes directeurs facultatifs et explicatifs, de manière à pouvoir être respectée effectivement. Un groupe de travail de haut niveau présidé par un français (l'AGAM J.M. Schindler) réunissant 120 personnes, a travaillé durant cinq années, pour aboutir au texte adopté en 2006 à la quasi unanimité, grâce à la distinction entre les règles obligatoires et celles facultatives à envisager par les Etats. Cette convention essentielle, applicable à tous les gens de mer embarqués à bord de tous navires autres que les navires de guerre ou de pêche (environ 1.200.000 personnes), se veut le quatrième pilier de la réglementation internationale maritime avec les conventions SOLAS, MARPOL et STCW.

#### **Le contenu**

Après un rappel de son champ d'application, du respect par les signataires des droits fondamentaux (pas de travail forcé ou d'enfants, pas de discrimination en matière d'emploi, droit de négociation collective,...) et de la procédure d'amendement, la Convention comprend 5 titres.

Les quatre premiers concernent les différents domaines du droit social maritime.

Dans ces quatre titres il faut distinguer :

- les articles et règles qui énoncent les droits et principes fondamentaux et les obligations fondamentales des membres (modifiables par la seule Conférence Générale de l'O.I.T.) ;
- le code qui indique comment les règles doivent être appliquées. Il comporte une partie A (normes obligatoires) et une partie B (principes directeurs facultatifs que les signataires envisagent de mettre en application). Ce code peut être amendé plus facilement.

Ces quatre titres concernent :

**1 - les conditions minimales requises pour le travail** à bord d'un navire

- âge minimum de 16 ans,
- certificat médical d'aptitude,
- certificat de capacité professionnelle,
- accès gratuit et transparent à un organisme de recrutement.

**2 - les conditions d'emploi**

- contrat d'engagement entre marin et armateur respectant les obligations de la convention,
- salaire mensuel établi au vu des conventions collectives,
- durée du travail avec nombres maximum d'heures de travail et minimum d'heures de repos,
- droit à un congé annuel d'au minimum 2,5 jours par mois d'emploi,
- rapatriement en cas d'expiration du contrat ou de rupture pour accident ou maladie à l'étranger,
- indemnisation en cas de perte ou de naufrage du navire,
- effectif suffisant pour assurer la sécurité et la sûreté du navire,
- promotion du développement des carrières professionnelles et des possibilités d'emploi maritime.

**3 - les conditions de logement, loisirs et alimentation**

- logement décent conforme aux normes d'hygiène et de bien-être,
- installations sanitaires et de blanchisserie, infirmerie,
- quantité et qualité des vivres et de l'eau,
- installation de cuisine aux normes avec personnel qualifié,
- service de table.

**4 - la protection de la santé, les soins médicaux le bien-être, la protection sociale**

- protéger la santé des marins et assurer un accès rapide aux soins médicaux à bord et à terre,
- assurer la protection des marins contre les conséquences financières d'un accident, d'une maladie ou d'un décès en relation avec leur emploi,
- assurer la santé et la sécurité au travail des marins et la prévention des accidents,
- assurer l'accès à des structures de bien-être à terre et promouvoir leur installation,
- faire bénéficier les gens de mer de la sécurité sociale.

**Le Titre 5** concerne le respect et la mise en application de ces règles et distingue les responsabilités :

- **de l'Etat du pavillon** : celui ci doit veiller à ce que ses navires respectent les dispositions de la Convention et donc en organiser le contrôle par des inspections assurées au minimum tous les 3 ans par du personnel formé.  
Disposition novatrice, il doit délivrer à chacun de ses navires de plus de 500 tx un **certificat du travail maritime** valable 5 ans, précisant que les conditions de travail et vie à bord ont été inspectées et répondent aux prescriptions nationales prises en application de la Convention.  
Chaque navire doit également détenir une déclaration de conformité du travail maritime, mentionnant les prescriptions nationales prises en application de la convention et les mesures prises par l'armateur pour en assurer le respect.  
Tout manquement grave à l'une des dispositions de la CTM peut se traduire par une interdiction au navire de quitter le port.
- **De l'Etat du port** : les inspections se limitent à la vérification du certificat et de la déclaration mais peuvent, si ceux-ci sont incomplets, ou si des doutes sérieux existent ou en cas de plainte du marin, conduire à un contrôle approfondi de l'application à bord des règles de la Convention et, comme pour l'Etat de pavillon, se conclure éventuellement par une interdiction au navire de quitter le port. La plainte du marin devra être traitée à terre par les fonctionnaires compétents.
- **De l'Etat fournisseur de main d'œuvre** : celui-ci doit veiller à ce que les dispositions de la Convention concernant le recrutement et le placement des marins, par des organismes établis sur son territoire, sont bien respectées.

## Atouts de la Convention

1 - C'est une référence mondiale pour les questions de travail maritime. Ensemble complet de principes et droits fondamentaux du travail maritime, se substituant à une trentaine de conventions plus ou moins suivies, elle s'applique à tous les navires, y compris à ceux d'Etats ne l'ayant pas ratifiée. Avec un solide dispositif d'exécution, basé sur l'inspection et la certification, elle doit améliorer les conditions de travail et de vie des gens de mer en s'attaquant aux situations graves découlant de l'internationalisation des navires et de l'incapacité de certains Etats à veiller à ce que ces navires respectent les normes internationales de qualité. La CTM aura aussi un impact positif sur la sécurité et la protection de l'environnement.

2 - Pour les Etats l'ayant ratifié, c'est à la fois une simplification des formalités avec le BIT (une seule convention) et, grâce aux pouvoirs d'exécution à l'égard de tous navires, une plus grande qualité du transport maritime et une protection contre la concurrence des navires sous normes.

3 - La Convention représente pour les armateurs des règles du jeu plus équitables dans le transport maritime, une main d'œuvre plus protégée et donc plus efficace, les normes obligatoires pouvant d'ailleurs être aisément satisfaites par la très grande majorité d'entre eux.

4 - Pour les gens de mer c'est, dans un seul document clair, l'ensemble de leurs droits dont ils sont ainsi mieux informés. Dans un contexte social marqué par l'accroissement de la charge de travail, les contraintes des codes ISM et ISPS, l'internationalisation des équipages, les escales courtes et l'isolement des marins, les normes minimales seront mieux respectées grâce aux contrôles pouvant aller jusqu'à l'interdiction de départ (ce qui n'était jusque là possible qu'en cas d'infraction aux règles de sécurité). Les normes plus protectrices mais facultatives seront plus

facilement négociables par leurs syndicats. Les gens de mer disposent dorénavant en outre d'un mécanisme de traitement de leurs plaintes à bord et à terre.

## Le suivi de la Convention

Pour faciliter le suivi de la CTM, la Conférence de l'O.I.T. a voté un certain nombre de résolutions portant sur différents sujets comme la définition des « gens de mer », la mise en place d'un programme de formation des inspecteurs (plus de 3.000 ont déjà été formés) et la rédaction de deux guides d'inspection pour les Etats du pavillon et ceux du port.

Un comité tripartite spécial de suivi a été institué. Il est composé de deux représentants de chaque Etat ayant ratifié, d'armateurs et de gens de mer (le vote de ces deux derniers groupes étant pondéré de manière à disposer chacun de la moitié des votes du groupe des Etats). Il va se mettre en place maintenant. Son premier travail sera d'intégrer dans la CTM la norme proposée en 2010 par le comité mixte OMI / OIT sur les créances salariales et les indemnités en cas de décès, blessure ou abandon du navire.

## La France et l'Union Européenne et la C.T.M.

Pourquoi la France, qui a été l'élément moteur d'élaboration de cette grande convention, ne se trouve-t-elle pas dans le peloton des 30 pionniers de sa ratification ? La raison, selon le Bureau du Travail Maritime de la Direction des Affaires maritimes en est la procédure imposée par la loi du 23 juillet 2008 de modernisation des institutions de la V<sup>ème</sup> République pour les lois de ratification de conventions internationales, qui exige « l'évaluation de l'intégration normative ». Ceci a nécessité une expertise de la Convention, la consultation des partenaires sociaux, du Conseil Supérieur de la Marine Marchande et des territoires non métropolitains et l'avis du Conseil d'Etat. Le projet de loi présenté par le Ministre des Affaires Etrangères en Conseil des Ministres devrait pouvoir être voté avant la fin de l'année 2012. Le président d'Armateurs de France, qui vient de saluer la prochaine entrée en vigueur de la CTM, demande au gouvernement et à l'administration de « passer à la vitesse supérieure » !

Au plan Européen, après accord des partenaires sociaux, la Directive 2009/13 concerne les quatre premiers titres de la CTM. Les travaux de transposition de cette directive par ordonnance sont en cours. Concernant le Titre 5, une proposition de directive au Conseil et au Parlement est en cours.

\*  
\* \*

**Nota 1** - les 30 pays ayant ratifié la CTM sont le Liberia, les îles Marshall, les Bahamas, le Panama, la Norvège, la Bosnie Herzégovine, l'Espagne, la Croatie, la Bulgarie, le Canada, St Vincent et Grenadines, la Suisse, le Benin, Singapour, le Danemark, Antigua et Barbuda, la Lettonie, le Luxembourg, le Gabon, les Kiribati, les Pays Bas, l'Australie, St Kitt et Nevis, Tuvalu, le Togo, la Pologne, Palaos, la Suède, Chypre, la Russie et les Philippines .

