



Point presse
du 23 novembre 2004



CON MAR CON

Le quatrième pilier

Intervenants :

Jean-Marc Schindler, président de la conférence technique préparatoire de l'OIT et président du BEA Mer

Guy Sulpice, superviseur de la commission « sécurité sociale » et directeur d'Armateurs de France chargé des affaires sociales

Et aussi, pour Armateurs de France :

Patrick Decavèle, président, Philippe Louis-Dreyfus, vice-président communication, Anne Barthe, Délégué général.

DOCUMENT DE TRAVAIL

Rappel

En janvier 2001, la commission paritaire maritime du Bureau International du Travail adopte une importante résolution, connue sous le nom « d'accord de Genève ». Par la création d'une convention unique de l'OIT, elle vise à assurer à tous les marins des conditions correctes de travail et de vie à bord. Plus largement, il s'agit de combattre les navires sous normes et l'exploitation des gens de mer. La résolution s'inscrit dans la logique du principe de « travail décent ». Cette approche consiste à globaliser la notion de travail en y incluant non seulement les conditions dans lesquelles il s'exécute, mais aussi celles du bien-être dans la vie professionnelle et la protection sociale du travailleur et de sa famille.

Comme souvent au BIT, le secteur maritime présente les caractéristiques idéales pour la mise en œuvre de cette approche. Il devient ainsi un véritable « laboratoire social » en développant un ensemble cohérent de normes répondant aux exigences du principe du travail décent.

Le conseil d'administration du BIT décide donc, dès 2001, le lancement d'un vaste programme maritime qui devrait s'achever fin 2005 par une session maritime de la Conférence Internationale du Travail au cours de laquelle la nouvelle convention devrait être adoptée.

La Conférence Technique Maritime Préparatoire qui s'est tenue à Genève du 13 au 24 septembre a clairement marqué un nouveau tournant dans l'histoire des normes maritimes.

Cette conférence s'est organisée en trois commissions :

- articles de la Convention et application,
- conditions de travail et de bien-être,
- sécurité sociale.

Présidée par le français Jean-Marc Schindler, actuel directeur du BEA Mer, la Conférence préparatoire a définitivement ouvert la voie à la normalisation sociale du monde maritime. Si les prémices de cette orientation étaient déjà perceptibles à Nantes au début de l'année, lors des travaux préliminaires à la Conférence du Groupe de haut niveau, elle s'est confirmée avec éclat lors de la session de Genève.

Une superconvention consolidée

Il s'agissait de préparer une session maritime de la Conférence Internationale du Travail, qui se tiendra au début 2006, en vue d'adopter une « superconvention », couvrant l'ensemble des normes sociales maritimes (une consolidation de 70 conventions et recommandations maritimes existantes).

600 délégués représentant 88 pays, 200 collaborateurs du Bureau International du Travail et interprètes, ont vu se dessiner les contours de cette Convention, devenue si importante qu'elle a spontanément été baptisée le « Quatrième Pilier ». Elle viendra en effet consolider et achever l'édifice normatif bâti sur SOLAS, MARPOL et STCW, les trois premiers piliers.

Cette future convention est provisoirement appelée CONMARCON (Consolidated Maritime Convention). Elle présente un ensemble cohérent de normes sociales adaptées aux Gens de mer. Issues du corpus des Conventions et Recommandations maritimes existantes de l'OIT, ces normes sont révisées et renouvelées afin de répondre aux exigences actuelles de l'exploitation des navires marchands.

L'exercice consiste aussi à définir des obligations réalistes qui puissent être acceptées par le plus grand nombre de pays et assurer ainsi le caractère incontestable de la convention.

Lutter contre les navires sous normes

Voilà une démarche qui répond aux besoins des Gens de mer, des Armateurs et des Etats qui souhaitent disposer d'un outil international social clair et lisible. Fixer un socle minimum universel et reconnu des droits et devoirs de chaque partie permet en effet de se doter d'une arme efficace dans la lutte contre les navires sous normes, synonymes de concurrence déloyale et d'exploitation des équipages.

La Convention introduit ainsi la notion de « certification sociale » du navire, au même titre et au même niveau que sa certification technique, l'une et l'autre autorisant la détention d'un navire par l'Etat du port pour manquement à ses obligations.

Elle se présente sous la forme inédite d'un texte (corps proprement dit de la Convention) qui définit son objet et ses principes fondamentaux. Ce texte est complété de règles (couvrant, par thèmes, les domaines traités) et d'un Code d'application (déclinant pour chacune des règles un ensemble de normes, contenues dans une partie A, obligatoire, et une partie B, facultative). Les règles de révision de cet instrument ont également été soigneusement examinées, afin de disposer d'un outil évolutif qui puisse prendre rapidement en compte les changements de l'environnement social des marins.

Encore des points à résoudre

Un énorme travail doit cependant encore être accompli avant que ne soit finalisé et adopté le futur instrument. En effet, à l'issue de la Conférence Préparatoire, plusieurs points ne sont pas résolus et le texte présente encore de nombreuses lacunes. Il qu'il conviendra de les combler dans les mois qui viennent.

Une réunion intersession se tiendra donc en avril 2005. Ce sera l'occasion de reformuler les parties du texte sur lesquels subsiste un désaccord, et d'examiner les amendements aux autres parties du texte, sur lesquels la Conférence préparatoire n'a pas eu le temps de se pencher. Avant cela, le comité de rédaction, qui se réunira en février prochain, aura pour tâche d'écrire en bon anglais et français un texte malmené par les nombreuses

modifications qu'il a subies le mois dernier à Genève. Enfin, la Conférence Internationale du Travail, siégeant en session maritime, apportera la touche finale à l'instrument avant de l'adopter et de l'ouvrir à la ratification.

Il reste encore à déterminer le nombre d'adhésions requises pour l'entrée en vigueur du texte ainsi que le tonnage représenté par les pays le ratifiant. Les réactions des Etats à ce sujet à Genève sont édifiantes : s'il est clair que les pays industrialisés ont montré une ferme volonté de parvenir à la mise en œuvre de ce texte, les pays en voie de développement veulent aussi y participer activement. Au nom de ceux-ci, l'Indonésie a présenté une résolution, immédiatement adoptée par l'assemblée plénière de la Conférence, pour que le Bureau International du Travail apporte à ces Etats l'aide et la coopération technique nécessaires pour leur permettre la ratification de l'instrument. Enfin, la Commission européenne a émis le souhait d'être partie prenante en tant que telle à la Convention.

Les discussions qui reprendront en avril prochain devront résoudre les divergences encore existantes sur de nombreux points, parmi lesquels :

- la définition et le champ d'application de l'instrument,
- l'inclusion ou l'exclusion des navires n'effectuant qu'une navigation nationale,
- les procédures juridiques de plaintes des marins à bord et à terre,
- le temps de travail des capitaines,
- la responsabilité des armateurs dans le contrôle des agences de main d'œuvre maritime et surtout la définition précise des normes et le partage de la responsabilité entre les employeurs,
- le rôle respectif de l'Etat du pavillon et de l'Etat de résidence au regard du régime de sécurité sociale dont bénéficient les marins.

Une divergence d'approche de la Convention est d'ailleurs apparue à Genève. Les Gens de mer, par la voie de l'ITF(*), parlent désormais d'une « charte des droits des marins », tandis qu'armateurs et Etats voient dans la future convention un ensemble de normes qui définit certes des droits mais aussi des devoirs pour chacune des parties.

L'International Shipping Federation a effectué un remarquable travail de préparation et de coordination des positions des armateurs. C'est l'allemand Dierk Lindemann, vice-président employeurs de la Conférence, qui en a été le porte-parole.

(*) : ITF : *International Transport workers Federation*

Les trois premiers piliers

Les 3 principales conventions internationales de l'OMI qui régissent le secteur maritime sont :

- SOLAS (Safety Of Life At Sea) : sauvegarde de la vie humaine en mer
- MARPOL : prévention de la pollution par les navires
- STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) : normes de formation, de certification et de veille

COMMUNIQUES DE PRESSE DE L'OIT

Vendredi 24 septembre 2004 (BIT/04/43)

La Conférence technique maritime préparatoire se termine sur un succès
Les délégués adoptent un nouveau texte pour la future convention du travail maritime

GENÈVE (Nouvelles du BIT) – L'Organisation internationale du Travail vient de franchir un pas décisif vers la création de nouvelles normes internationales du travail qui donnent une «Charte des droits des marins» à quelque 1,2 millions de travailleurs de la mer, grâce au renforcement et à la consolidation d'une série de normes du travail adoptées depuis les années 1920.

La [Conférence technique maritime préparatoire](#), qui se termine ce vendredi après deux semaines de discussions intenses, a rassemblé 551 délégués représentant les gouvernements, les armateurs et les marins en provenance de 88 pays. La nouvelle version de la Convention sera présentée pour adoption par la session Maritime de la [Conférence internationale du Travail](#) début 2006.

La nouvelle Convention a été définie comme «un instrument ambitieux» sans précédent au sein de l'OIT par son ampleur et par son approche, dans la mesure où elle vise à consolider les principes-clés, les droits et les normes existant dans 60 [conventions](#) et [recommandations](#) datant des 80 dernières années.

«C'est un projet équilibré qui va dans le sens de l'intérêt général, a déclaré Mr Jean-Marc Schindler, président de la Conférence technique préparatoire et délégué du gouvernement français, «il y va de l'intérêt bien compris de tous. D'un côté, la vie des gens de mer en sera améliorée. De l'autre, l'exercice des responsabilités des armateurs et de celle des gouvernements en sera facilité».

Mme Cleopatra Dumbia-Henry, directrice du département qui assure la promotion de ce nouvel instrument au sein du BIT, a, quant à elle, déclaré que «la version actuelle de la Convention cherche à assurer des conditions de travail décentes à tous les marins du monde et se préoccupe de tous les aspects de la vie des marins. Un grand nombre de difficultés ont été aplanies et des questions essentielles ont trouvé une issue favorable lors de cette Conférence préparatoire».

Malgré tout, que ce soit pour les gouvernements, les armateurs ou les marins, certains aspects

restent sans solution. «Il y aura encore des efforts à déployer pour résoudre ces problèmes dans le cadre du suivi de la Conférence préparatoire», a expliqué Mme Doumbia-Henry.

Après l'adoption de cette nouvelle Convention, les pays devront être prêts à la ratifier et à la mettre en œuvre. Il s'agit en effet que cette Convention renforcée soit appliquée immédiatement.

La nouvelle Convention ne mettra nullement en cause le statut légal ou la substance des instruments existants sur le travail maritime mais donnera plus de cohérence et de clarté pour être plus rapidement adaptable et plus largement applicable.

Le processus a été enclenché en 2001 lors d'une Commission Maritime Paritaire (CMP) quand les armateurs, les représentants des marins et les délégués tripartites du [Conseil d'administration](#) du BIT ont approuvé «l'Accord de Genève» prévoyant le réexamen des normes du travail maritime, ce qui a été repris ensuite par le Conseil d'administration. L'Accord en appelle à «une réponse internationale normative de type approprié – l'adoption de normes mondiales applicables au secteur dans son ensemble».

Il est à noter que l'industrie navale qui transporte 90 pour cent du commerce mondial est considérée comme «la première industrie mondiale réellement mondialisée».

Lundi 13 septembre 2004 (BIT/04/40)

Conférence technique maritime préparatoire : L'OIT entreprend de renforcer et d'actualiser les normes du travail

GENEVE (Nouvelles du BIT) - L'élaboration d'une nouvelle Convention du travail maritime, renforçant et actualisant toute une série de normes du travail adoptées depuis les années 1920 et intéressant armateurs et gens de mer, sera au centre de débats, ouverts lundi et pour deux semaines, en présence de 500 délégués tripartites de quelque 70 pays membres de l'Organisation internationale du Travail (OIT).

La "[Conférence technique maritime préparatoire](#)", tenue à Genève à l'initiative du Bureau international du Travail (BIT) après deux ans et demi de négociations et consultations entre gouvernements, employeurs et travailleurs, est appelée à examiner un nouveau projet de Convention renforcée sur l'industrie de la mer, dans la perspective de son adoption au cours de la session consacrée au secteur maritime de la Conférence internationale du Travail, fin 2005 ou début 2006.

Les participants à la Conférence auront à combiner les éléments de toutes les normes ad hoc approuvées au sein de l'OIT et inscrites dans 30 conventions, 29 recommandations et un protocole ([Note 1](#)).

"Les représentants des Etats membres s'attèlent à élaborer des normes mondiales valables pour l'ensemble du secteur et qui seront à la fois simples, claires, cohérentes, pratiques, acceptables, adaptables et applicables", a déclaré Cleopatra Doumbia-Henry, Directrice du Département du BIT chargé de promouvoir le nouvel instrument. "L'effort porte sur la mise au point d'un instrument efficace au service d'une des toutes premières industries dans le monde, qui revêt une importance vitale pour l'économie mondiale dans la mesure où elle assume 90 pour cent du commerce du globe."

La Convention envisagée "ne mettra nullement en cause le statut légal ou la substance des instruments existants sur le travail maritime, at-elle ajouté. Elle sera là pour donner plus de cohérence et de clarté, pour être plus rapidement adaptable et plus largement applicable."

Plus de 1,2 millions de gens de mer sont employés dans l'industrie maritime de par le monde. L'un des objectifs de l'OIT est d'adapter le système de protection sociale, inscrit dans les normes existantes, à une nouvelle réalité, c'est-à-dire "sous une forme qui tient compte, pour les travailleurs concernés, de la rapidité de développement du secteur et de sa mondialisation."

S'agissant du mode d'application des nouvelles normes en discussion dans le cadre d'une Convention renforcée, la démarche consiste à trouver un équilibre entre les obligations assumées par les armateurs et les gouvernements afin que les gens de mer bénéficient de conditions de travail décentes et soient protégés.

Le nouveau projet de Convention prendra en compte diverses questions : conditions minimum requises pour travailler à bord et conditions d'emploi, hébergement, loisirs, restauration, suivi de santé et soins médicaux, protection sociale et bien-être, mise en application et respect des dispositions.

En 2001, la Commission maritime paritaire (CMP), qui réunit des représentants des armateurs et des gens de mer ainsi que des délégués tripartites du Conseil d'administration du BIT, a approuvé l'"Accord de Genève" prévoyant un réexamen des normes du travail dans le secteur maritime. Cet accord, entériné ultérieurement par le Conseil d'Administration, en appelle à "une réponse internationale normative de type appropriée, l'adoption de normes mondiales applicables au secteur dans son ensemble."

Depuis, un groupe tripartite de haut niveau, désigné par le [Conseil d'Administration](#), a tenu six réunions, la dernière à Nantes (France) en janvier 2004. "La Conférence technique maritime préparatoire est la résultante d'un processus de consultations intenses et larges", a expliqué Mme Doumbia-Henry.

A cette série de consultations se sont ajoutés, en diverses occasions, des échanges de vue entre gouvernements, armateurs et gens de mer.

Pour plus d'informations, merci de consulter notre site Internet www.ilo.org/public/french/standards/relm/maritime/index.htm.

Pour les contacts de presse, entre le 13 et le 24 septembre, merci de vous adresser au Département de la communication, à Luis Cordova (+4122/799-7911), Hans von Rohland (+4122/799-7916), ou au Secrétariat (+4122/799-7912). Egalement par email à cordova@ilo.org.

Note 1 - L'OIT élabore des normes internationales du travail sous la forme de [Conventions](#) et de [Recommandations](#). Les Conventions de l'OIT sont des traités internationaux soumis à la ratification des Etats membres de l'Organisation. Ses Recommandations sont des instruments non-contraignants - traitant spécifiquement des mêmes thèmes que les Conventions- qui donnent des directives à même d'orienter la politique nationale et l'action.

LES MEMBRES DU BUREAU DE LA CONFÉRENCE

Président de la Conférence	Jean-Marc Schindler (France)
Vice-président du groupe gouvernemental	M.Teranishi (Japon)
Vice-président du groupe des armateurs	D. Lindemann (Allemagne)
Vice-président du groupe des gens de mer	B. Orrell (Royaume-Uni)
Délégation du Conseil d'Administration	F.Ngantcha (membre gouvernemental, Cameroun) T. Suzuki (membre Employeur) M. Blondel (membre Travailleur)
Commission 1 : Préambule, articles, respect et application de la convention	
<i>Président :</i>	B. Carlton (membre gouvernemental, Etats-Unis)
<i>Vice-présidents :</i>	S. Hajara (membre du groupe des armateurs, Inde) B. Orrell (membre du groupe des gens de mer, Royaume-Uni)
<i>Rapporteur :</i>	B.M. Shinguadja (membre gouvernemental, Namibie)
Commission 2 : Conditions de travail, d'emploi et de bien-être à bord d'un navire	
<i>Président :</i>	G. Smejjell (Norvège)
<i>Vice-présidents :</i>	M. Moreno (Chili) D. Lindemann (membre du groupe des armateurs, Allemagne) P. Crumlin (membre du groupe des gens de mer, Australie)
<i>Rapporteur :</i>	J. Dirks (Allemagne)
Commission 3 : Protection sociale	
<i>Président :</i>	R.D. Baldoz (membre gouvernemental, Philippines)
<i>Vice-présidents :</i>	J.J. Cox (membre du groupe des armateurs, Etats-Unis) J. Smith (membre du groupe des gens de mer, Norvège)
<i>Rapporteur :</i>	F.A. Elhamid (membre gouvernemental, Egypte)

Bureaux des Groupes :

Groupe gouvernemental :

Président : X. Zhang (Chine)
Vice-présidents : B. Solling-Olsen (Danemark)
Rapporteur : C. Van Den Berg (Pays-Bas)

Groupe des Armateurs :

Président : D. Lindemann (Allemagne)
Vice-présidents : D. Dearsley (Royaume-Uni)
Rapporteur : N. Wiseman (Royaume-Uni)

Groupe des gens de mer :

Président : B. Orrell (Royaume-Uni)
Vice-présidents : J. Fay (Etats-Unis)
Rapporteur : J. Whitlow (Royaume-Uni)

LE TRAVAIL DECENT EST AU CŒUR DU PROGRÈS SOCIAL

Par Juan SOMAVIA, directeur général du BIT

"Le but fondamental de l'OIT aujourd'hui est que chaque femme et chaque homme puissent accéder à un travail décent et productif dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité."

Le travail décent résume les aspirations des êtres humains au travail. Il regroupe divers éléments : possibilité d'exercer un travail productif et convenablement rémunéré; sécurité au travail et protection sociale pour les familles ; amélioration des perspectives de développement personnel et d'intégration sociale ; liberté pour les êtres humains d'exprimer leurs préoccupations, de s'organiser et de participer à la prise des décisions qui influent sur leur vie ; égalité de chances et de traitement pour l'ensemble des femmes et des hommes.

Le travail décent devrait être au cœur des stratégies mondiales, nationales et locales relatives aux progrès économique et social. Il joue un rôle fondamental dans les efforts tendant à lutter contre la pauvreté et constitue un moyen de réaliser un développement durable fondé sur l'équité et l'inclusion. L'OIT œuvre à la promotion du travail décent dans le cadre de ses activités relatives à l'emploi, à la protection sociale, aux normes et aux principes et droits fondamentaux au travail et au dialogue social. Dans chacun de ces domaines, on constate partout dans le monde des déficits, des lacunes et des exclusions sous différentes formes : chômage et sous-emploi ; emplois de faible qualité et improductifs ; absence de sécurité au travail et précarité des revenus ; violations des droits ; inégalités entre les sexes ; exploitation des travailleurs migrants ; absence de représentation et de possibilités d'expression ; insuffisance de la protection et de la solidarité face à la maladie, aux handicaps et à la vieillesse. Les programmes de l'OIT visent à trouver des solutions à ces problèmes.

Pour progresser vers la réalisation du travail décent, il faut mener des actions au niveau mondial en mobilisant les principaux acteurs du système multilatéral et l'économie mondiale autour de cet objectif. Au niveau national, les programmes intégrés élaborés au niveau des pays par les mandants de l'OIT définissent les priorités et les cibles au sein des cadres du développement national. L'OIT, œuvrant en partenariat avec d'autres parties prenantes à l'intérieur et à l'extérieur du système des Nations Unies, contribue, grâce à ses larges compétences et à ses principaux instruments d'action, à l'élaboration et à la mise en œuvre de ces programmes, au renforcement des institutions chargées de les appliquer et à l'évaluation des progrès accomplis.

La promotion du travail décent est une responsabilité conjointe des mandants de l'OIT et du Bureau. En raison du caractère tripartite de l'Organisation, l'Agenda pour le travail décent incorpore les besoins et perspectives de ses mandants, à savoir les gouvernements et les organisations d'employeurs et de travailleurs, mobilisant leur énergie et leurs ressources et proposant les fondations d'un consensus sur la politique sociale et économique.