

Groupe des gens de mer

Document sur le Titre 5 de la Convention du travail maritime consolidée (CTMC)

1. Résumé

- 1.1 Le présent document vise à faire le point sur les objectifs initiaux de la rédaction de la convention du travail maritime consolidée (CTMC) et des responsabilités de l'État du port énoncées dans les actes de l'OIT. Il traite également du régime actuel découlant de la Convention 147 de l'OIT et de son application pratique.
- 1.2 Faisant état des pratiques actuelles, le présent document vise également à mettre en lumière les expériences en cours ailleurs et à définir en toute logique la position et les attentes des gens de mer en matière d'exécution du contrôle par l'État du port dans le contexte de la CTMC. D'entrée de jeu, le groupe des gens de mer a exprimé sa position sur l'importance primordiale d'un mécanisme efficace de contrôle et d'exécution; sa position n'a jamais varié.
- 1.3 Le contrôle par l'État du port a été adopté en raison des difficultés ou de l'absence de volonté de certains États du pavillon à surveiller efficacement les navires battant leur pavillon; cette situation perdure. Ce sont les gens de mer qui subissent les conséquences de l'absence de normes minimales de travail dans le transport maritime en raison des lacunes des États du pavillon.

2. Contexte

- 2.1 Lors de sa première réunion, le groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (GTHNTM) adoptait le compte rendu du président stipulant que :

de nombreux participants du groupe de travail tripartite avaient souligné l'importance de mécanismes d'exécution efficaces :

- *les États du pavillon et les États du port devraient être chargés les uns et les autres d'assurer l'exécution de l'instrument;*
- *le principe du non-octroi d'un traitement plus favorable a été approuvés;*
- *il conviendrait d'étudier dans quelle mesure les mécanismes d'exécution suivants, entre autres, peuvent être appropriés :*
 - *étendre le contrôle exercé par l'État du port, comme le prévoit la convention no 147, et renforcer les mesures correctives correspondantes;*
 - *recourir à la formule du «groupe de personnes compétentes» de l'OMI abordée au paragraphe 30 ci-après (cette option comporte cependant des inconvénients, qu'il y aura lieu d'examiner);*
 - *exiger des Membres qu'ils soumettent pour examen leur procédure d'application au moment de la ratification;*
 - *étudier la possibilité d'utiliser les mécanismes de l'OMI, tels que le Code ISM ou de créer des mécanismes similaires;*
 - *créer une base de données relatives au non-respect des droits sociaux.*

- 2.2 Les participants à la première réunion du GTHNTM ont également convenu que le principal objectif demeurerait l'établissement et le maintien de règles de jeu équitables. À cette fin, le processus :

prendra dûment en considération les aspects essentiels, dans le contexte maritime, du travail décent dont les éléments sont les suivants :

1. *les droits de l'homme au travail,*
2. *l'emploi et le revenu,*
3. *la protection sociale et la sécurité sociale,*
4. *le dialogue social.*

- 2.3 Lors de la Réunion d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de navires immatriculés sur les registres internationaux de l'OIT, tenue en 2002, les participants ont fait une déclaration commune contenant, entre autres, les points suivants :

Les experts insistent sur la nécessité d'adopter, aux plans national et international, les mesures les plus rigoureuses contre les violations des normes internationales du travail, y compris les violations de la liberté syndicale et du droit d'organisation et de négociation collective qui font obstacle à des conditions de vie et du travail décent pour les gens de mer.

Les experts gouvernementaux considèrent qu'il est urgent de résorber efficacement les déficits de travail décent existant dans le secteur maritime. Ils sont conscients que les conditions d'emploi, la protection sociale, la sécurité sociale et le dialogue social, ainsi que la négociation collective, nécessitent une attention particulière. A ce propos, les experts reconnaissent l'importance du programme pour le travail décent en mer et invitent le Conseil d'administration à charger le Bureau de poursuivre cette action en concertation avec les mandants.

Les experts ont convenu de la nécessité d'envisager la mise en place d'un mécanisme qui permette de dresser le bilan de chaque État du pavillon par rapport aux instruments de l'OIT.

- 2.4 Lors de la Conférence technique préparatoire pour les questions maritimes, le groupe des gens de mer a déposé un document de travail sur les procédures de traitement des plaintes à terre (annexe 1).

3. Navigation inférieure aux normes

- 3.1 L'OMI définit la navigation inférieure aux normes dans la Résolution A.787 (19) de son Assemblée, modifiée par la Résolution A.882 (21) (Modifications des procédures de contrôle de l'État du port) comme suit :

[Traduction]

Généralement, un navire est considéré comme inférieur aux normes si sa coque, ses machines, son équipement ou la sécurité de son fonctionnement sont sensiblement inférieurs aux normes édictées par les conventions applicables ou si son équipage n'est pas conforme aux documents sur l'armement en équipage en vue de la sécurité, en raison, entre autres :

- 1) *de l'absence de l'équipement ou des dispositifs principaux requis par les conventions;*
- 2) *de la non-conformité de l'équipement ou des dispositifs aux exigences pertinentes des conventions;*
- 3) *de la détérioration marquée du navire ou de son équipement, due, par exemple, au manque d'entretien;*
- 4) *du manque de maîtrise ou de l'ignorance des procédures opérationnelles de base de la part de l'équipage;*
- 5) *de l'insuffisance du nombre de membres d'équipage ou des brevets inadéquats des marins.*

- 3.2 La déclaration de l'OCDE publiée en 2002 sur la navigation inférieure aux normes dispose que :
[Traduction]

Au sens de la présente déclaration, « un navire inférieur aux normes » est un navire qui, de par son état matériel, son mode d'exploitation ou le comportement de son équipage, ne satisfait pas aux normes fondamentales de navigabilité, de sorte qu'il constitue une menace pour la vie humaine et/ou l'environnement. La non-conformité d'un navire aux dispositions réglementaires figurant dans les conventions maritimes internationales établie au terme d'une inspection

correctement menée par un État du port ou un État du pavillon constituerait la preuve qu'il est impropre à la navigation.

- 3.3 Lors de la Conférence portant sur la navigation de qualité tenue en 2002 au Danemark, les participants ont adopté une résolution traitant, entre autres, des conditions de travail et de logement décentes pour les gens de mer. Cette résolution dispose que :

[Traduction]

1. Toutes les parties doivent comprendre l'importance vitale d'inclure l'offre de conditions de travail et de logement décent aux gens de mer dans le concept de la navigation de qualité.

2. Toutes les parties conviennent que les modifications structurales de l'industrie doivent mener à une nouvelle approche en matière de conditions de travail et de logement et prévoyant des pouvoirs internationaux d'exécution.

3. Toutes les parties intéressées doivent s'engager de façon constructive dans le processus mis en œuvre par l'Organisation internationale du travail visant à rédiger et promouvoir une seule convention de travail maritime internationale, reprenant dans la mesure du possible l'intention des normes internationales actuelles du travail maritime et visant à garantir des conditions de travail et de logement décent pour les gens de mer et des règles de jeu équitables pour les exploitants de qualité.

4. Tous les propriétaires de navires doivent assurer et garantir des conditions de travail et de logement décent pour les gens de mer à leur service.

5. Pour exercer réellement leurs compétences en matières sociales, tous les États doivent disposer d'une bonne administration maritime, régie par un cadre législatif ferme, fondé à tout le moins sur les normes internationales de travail et des mécanismes d'exécution sévères.

6. Tous les États doivent disposer de mécanismes de supervision des conditions de travail et de logement à bord des navires qui accostent dans leurs ports conformes aux instruments internationaux en vigueur.

[traduction]

- 3.4 En 2002, la Commission paritaire maritime adoptait la résolution jointe en annexe 2 sur la navigation inférieure aux normes.
- 3.5 Les faits précédents démontrent clairement l'existence d'un mandat et d'une attente de la part de la CTMC de dépasser les limites des dispositions régissant le contrôle de l'État du port figurant dans la Convention 147 de l'OIT et de son protocole.

4. Convention 147 de l'OIT

4.1 L'article 4 de la Convention 147 de l'OIT dispose que :

Article 4

1. Si un Membre, qui a ratifié la présente convention et dans le port duquel un navire fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la présente convention, après que celle-ci sera entrée en vigueur, il peut adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé.

2. En prenant de telles mesures, le Membre devra en informer immédiatement le plus proche représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'État du pavillon et demander à ce représentant d'être présent si possible. Il ne devra pas retenir ou retarder indûment le navire.

*3. Aux fins du présent article, on entend par **plainte** toute information soumise par un membre de l'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques relatifs à la sécurité ou à la santé de son équipage.*

5. Mémorandum de Paris sur l'application de la Convention 147 de l'OIT

5.1 Dans son rapport annuel de 2003, le Mémorandum de Paris sur le contrôle par l'État du port fait état des principales causes d'immobilisation à la suite d'inspection des navires. Les causes reliées à la Convention 147 portent sur :

- les équipages et le logement;
- la prévention des accidents;
- la restauration;
- les lieux de travail;
- l'arrimage.

On y trouve également une catégorie sur la sécurité en général.

5.2 Le Livre Bleu (*Blue Book*) de 2003 du Mémorandum de Paris contient une sous-section détaillée des quatre grandes rubriques précédentes (annexe 3).

6. L'OMI et le contrôle par l'État du port

6.1 Les conventions de l'OMI, dont la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 et ses modifications (Convention SOLAS de 1974), le Protocole relatif à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (Protocole SOLAS de 1988), la Convention internationale sur les lignes de charge de 1966, le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale sur les lignes de charge de 1966, la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et le Protocole de 1978 (MARPOL 1973 / 1978), la Convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, modifiée en 1978 et la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires traitent en détail du contrôle des navires par l'État du port.

6.2 Par résolution A.787 (19) de son Assemblée, modifiée par la résolution A.882 (21), l'OMI a adopté des procédures détaillées sur le contrôle des navires par l'État du port. Ces résolutions contiennent les définitions suivantes :

Bonnes raisons : Preuve que le navire, son armement ou son équipage ne correspondent pas pour l'essentiel aux conditions prescrites dans les conventions applicables ou que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des procédures essentielles de bord relatives à la sécurité des navires ou à la prévention de la pollution. Des exemples de bonnes raisons sont données en 2.3.

Défaut de conformité : Désigne une situation constatée dans laquelle des preuves objectives démontrent qu'une prescription spécifiée n'a pas été observée¹.

[Traduction]

Immobilisation (détention) : Mesure d'intervention prise par l'État du port lorsque l'état du navire ou de son équipage déroge suffisamment à la convention applicable pour justifier l'arrêt du navire tant qu'il n'est pas en mesure d'appareiller sans risque pour le bâtiment ou les personnes à bord ou sans constituer un risque déraisonnable pour le milieu marin, que cette mesure nuise ou non à l'horaire de départ du navire.

Inspection : Visite faite à bord d'un navire pour vérifier la validité des certificats pertinents et d'autres documents et l'état général du navire, de son équipement et de son équipage.

Inspection détaillée : Inspection faite lorsqu'il existe de bonnes raisons de croire que l'état du navire, de son équipement ou de son équipage ne correspondent pas en substance aux détails des certificats.

Inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port : Personne qui est dûment autorisée par l'autorité compétente d'une partie à une convention applicable à effectuer des inspections dans le cadre du contrôle des navires par l'État du port et qui relève exclusivement de cette partie.

Organisme reconnu : Un organisme respectant les conditions pertinentes énoncées dans la résolution A. 739(18), et à qui l'administration de l'État du pavillon a délégué les pouvoirs de dispenser les services prévus par la loi et de certification des navires autorisés à battre son pavillon.

Arrêt d'une opération : Interdiction formelle faite à un navire de poursuivre une opération en raison d'une ou de plusieurs anomalies observées et qui, seule ou ensemble, rend la poursuite de la manœuvre dangereuse.

Navire inférieur aux-normes : Navire dont l'état de la coque, de la machinerie, de l'équipement ou des règles de sécurité s'écarte sensiblement des normes prescrites par la convention ou dont l'équipage ne respecte pas les documents sur la sécurité de l'armement en équipage.

Certificat en règle : Certificat délivré directement par une partie à la convention pertinente ou en son nom par une organisation reconnue et faisant état de dates précises de validité, conforme aux dispositions de la convention pertinente et correspondant aux particularités du navire ou de son équipage.

6.3 Les « bonnes raisons » d'effectuer une inspection plus détaillée comprennent :

1) l'absence d'équipement ou de dispositif essentiel exigé par la convention;

2) la preuve tirée de l'examen des certificats du navire de la non-validité d'un certificat ou de plus;

3) la preuve que la documentation requise par les conventions et énumérée à l'annexe 4 n'est pas à bord du navire, est incomplète, non tenue à jour ou tenue à jour de manière frauduleuse;

¹ Source : Code international de gestion de la sécurité (code ISM)

4) la preuve acquise par un inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port par l'impression générale et ses observations d'une détérioration majeure de la coque ou de la structure ou d'anomalies susceptibles de mettre en risque la structure, l'étanchéité ou l'intégrité de l'étanchéité du navire;

5) la preuve acquise par un inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port par l'impression générale et ses observations de la présence d'anomalies majeures de l'équipement de sécurité, de prévention de la pollution ou de navigation;

6) les témoignages ou les preuves que le capitaine ou l'équipage ne connaissent pas les manœuvres de base en matière de sécurité ou de prévention de la pollution ou que ces manœuvres n'ont pas été effectuées;

7) les indications que les membres essentiels de l'équipage sont incapables de communiquer entre eux ou avec les autres personnes à bord;

8) l'émission de fausses alertes de détresses non suivies des procédures d'annulations adéquates;

9) la réception d'un rapport de plainte faisant état de possibilité de non-conformité aux normes du navire.

6.4 Une inspection détaillée doit également viser les éléments suivants :

- la structure;
- les locaux de machines;
- l'état ou les conditions d'assignation des lignes de charge;
- les engins de sauvetage;
- la protection contre l'incendie;
- le règlement pour prévenir les abordages en mer;
- le certificat de sécurité de construction pour navire de charge;
- le certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge;
- le matériel installé en plus de celui qui est prescrit par les conventions ou l'État du pavillon
- les lignes directrices concernant les exigences énoncées aux annexes I et III de MARPOL 73/78 en matière de déchargement – comprenant :
 - ⇒ l'inspection des opérations de lavage au brut;
 - ⇒ l'inspection des opérations de déchargement, de strippage et de pré-lavage,
- les lignes directrices sur le contrôle des exigences d'exploitation, dont :
 - ⇒ le rôle d'équipage;
 - ⇒ les communications;
 - ⇒ les exercices d'incendie;
 - ⇒ les exercices d'abandon du navire;
 - ⇒ le plan de contrôle des avaries et les plans d'urgence en cas de pollution à bord par les hydrocarbures;
 - ⇒ le plan de contrôle des incendies;
 - ⇒ les opérations de pont;
 - ⇒ les opérations de fret;
 - ⇒ l'exploitation des machines;
 - ⇒ les manuels, instructions etc.;
 - ⇒ la présence d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures dans les locaux des machines;
 - ⇒ les procédures de chargement, de déchargement et de nettoyage des soutes ou des citernes;
 - ⇒ la présence de matières dangereuses ou de substances nocives conteneurisées;
 - ⇒ les ordures;
- les normes minimales d'armement en équipage et de compétence;

- la Norme STCW 78;
- le Code ISM;
- le Code ISPS.

6.5 Les procédures de l'OMI disposent que :

[Traduction]

« Si un inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port détermine qu'un navire peut être considéré comme inférieur aux normes aux termes de l'article 4.1 et de l'annexe 1, l'État du port doit immédiatement prendre des mesures correctrices pour garantir la sécurité du navire, de ses passagers ou de son équipage et pour éliminer toute menace au milieu marin avant d'autoriser le navire à appareiller. » (Para 4.4 de la Résolution A.787 (19) modifiée par A.882 (21))

[traduction]

6.6 Les opérations de contrôle par l'État du port prévues par l'OMI, reposent sur le jugement professionnel de l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port et sa capacité de prendre une décision. Les lignes directrices de l'OMI disposent que :

[Traduction]

« Lors d'un contrôle, tous les efforts possibles doivent être faits pour prévenir l'immobilisation ou le retard sans motif suffisant du navire. Il faut prendre en compte le fait que le contrôle par l'État du port vise à prévenir la navigation des navires non sécuritaires ou qui constituent une menace pour le milieu marin. L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port doit faire preuve de jugement professionnel pour déterminer s'il convient d'immobiliser un navire jusqu'à ce que les défauts de conformité observés aient été corrigés ou s'il est possible de laisser un navire présentant certaines défauts de conformité poursuivre son voyage, compte tenu des particularités de ce voyage. » (Para 2.6.5 de la Résolution A.787 (19) modifiée par A.882 (21))

[traduction]

6.7 La résolution A.787 (19) modifiée par A.882 (21), et son annexe I, contient à titre indicatif une liste non exhaustive d'exemples de défauts de conformité considérés comme étant suffisamment graves pour motiver l'immobilisation du navire. (Cette liste est reproduite à la présente annexe 4.)

6.8 Une discussion a porté sur l'utilisation des termes « déféctuosité » ou « défaut de conformité » dans la CTMC. Il convient donc de reproduire les définitions suivantes du Code ISM :

«Défaut de conformité» désigne une situation constatée dans laquelle des preuves objectives démontrent qu'une prescription spécifiée n'a pas été observée.

et :

«Défaut de conformité majeur» désigne une irrégularité identifiable qui constitue une menace grave pour la sécurité du personnel ou du navire ou un risque grave pour l'environnement et qui exige des mesures correctives immédiates; cette expression s'applique aussi au fait qu'une prescription du Code ISM n'est pas appliquée de façon efficace et systématique.

7. Contrôle des navires par l'État du port dans le contexte de la CTMC

7.1 Le groupe des gens de mer perçoit l'intégration du contrôle des navires par l'État du port dans la CTMC comme un prolongement du modèle de l'OMI. Il convient de souligner que le concept de contrôle effectif des navires par l'État du port sous-tend que l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port estime que le capitaine ou l'équipage ne connaissent pas les manœuvres de base à bord relatives à la sécurité du navire (Convention SOLAS, Chapitre XI-1 Règlement 4 (1)). L'intégration du contrôle des navires par l'État du port dans l'OIT serait justifiée par l'observation de la CTMC à bord du navire plutôt que par l'État du pavillon. Elle ne remplacerait pas les obligations fondamentales de l'État du pavillon ni le système de supervision de l'OIT, lequel viserait plus

directement les États du pavillon. Tout navire visé par la convention serait tenu d'être muni d'un certificat de travail maritime, et d'une déclaration de conformité à la convention sur le travail maritime constituant une preuve formelle d'inspection par la partie sous lequel le navire bat pavillon et du respect, tel qu'attesté, des exigences en matière de travail et de logement des gens de mer. Le certificat de conformité du travail maritime viserait :

- les exigences d'âge minimum;
- les certificats médicaux;
- les compétences des gens de mer;
- les contrats de travail des gens de mer;
- l'utilisation de services de placement et d'agences privées accréditées [et brevetées] de recrutement;
- les heures de travail ou de repos;
- les niveaux de dotation du navire;
- les aménagements;
- les installations de loisir à bord;
- l'alimentation et le service aux tables;
- la santé, la sécurité et la prévention des accidents;
- les soins médicaux à bord;
- le versement des salaires.

7.2 Un inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port dûment accrédité et dûment autorisé par l'autorité compétente de la partie membre devrait vérifier la conformité du certificat et de la déclaration sur le travail maritime, ainsi que l'état général du navire, de son équipement et de son équipage, tel que prévu par la CTMC. Une inspection plus détaillée devrait être faite lorsqu'il y a de bonnes raisons de croire que l'état du navire, de son équipement ou son équipage dérogent sensiblement aux déclarations figurant dans le certificat et la déclaration sur le travail maritime ou que des infractions graves sont commises à l'encontre des exigences (dont celles sur les droits des gens de mer) stipulées par la présente convention.

7.3 L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port prendrait note de tout défaut de conformité et :

- ferait part de tout défaut de conformité et des mesures correctives à prendre au capitaine du navire et au représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'État du pavillon le plus près;
- ferait part des renseignements pertinents aux autorités compétentes du prochain port d'escale;
- ferait part de tout défaut de conformité et des mesures correctrices à prendre aux organismes de gens de mer et de propriétaires de navires de la partie membre où l'inspection a été faite.

7.4 Si une inspection détaillée démontre que le navire n'est pas conforme aux exigences de la convention, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port devrait faire preuve de jugement professionnel avant de décider d'immobiliser le navire jusqu'à ce que les mesures correctives aient été prises ou de permettre au navire de poursuivre son voyage malgré certains défauts de conformité, compte tenu des particularités de ce voyage ou du plan approuvé de redressement des défauts de conformité et s'il est convaincu que ledit plan sera mis en œuvre avec célérité, sous la supervision de l'autorité compétente d'un organisme reconnu dûment accrédité.

7.5 Pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port devra faire preuve de jugement professionnel pour déterminer si les défauts de conformité :

- constituent une infraction grave aux exigences (y compris aux droits des gens de mer) de la convention;
ou
- une menace réelle pour la santé, la sécurité ou la sûreté des gens de mer;
ou

- sont susceptibles, selon toutes probabilités, de causer un préjudice grave aux gens de mer; ou
- contreviennent gravement aux exigences de la convention; ou
- menacent la sécurité ou la sûreté du navire ou constituent une menace déraisonnable pour le milieu marin.

- 7.6 Pour prendre une décision, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port devra également tenir compte de la possibilité réelle de remédier à un défaut de conformité avant le départ du navire du port, ou, compte tenu de sa nature, de la possibilité d'y remédier par l'application d'un plan approuvé. Les gens de mer sont conscients qu'il n'est pas toujours possible de remédier à une situation dans un port étranger, par exemple, lorsque le défaut de conformité est dû à l'absence de protection de sécurité sociale.
- 7.7 Toutefois, comme le précise clairement le principe directeur 5.2.1 (2)b) toutes les autres violations graves devraient être réglées avant que l'autorisation d'appareiller soit accordée au navire.
- 7.8 Les gens de mer estiment qu'il existe des relations entre les exigences de la présente convention et les autres instruments maritimes. Parmi ces instruments figure le Code ISM qui dispose qu'il faut *encourager les membres de l'équipage à appliquer la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement.*

Il est évident que cette exigence n'est pas respectée si les gens de mer n'ont pas touché leur traitement depuis longtemps. Le non versement des salaires est malheureusement une pratique courante dans certains secteurs de l'industrie du transport maritime, comme le démontre la fréquence des rapports d'arraisonnement de navires et les travaux du réseau des inspecteurs de la Fédération internationale des ouvriers du transport. En 2002, les inspecteurs de la Fédération ont récupéré un montant supérieur à 27,6 millions de dollars américains en salaires non versés aux gens de mer, auquel s'ajoute un montant additionnel de 4,8 millions de dollars américains récupéré par l'équipe d'intervention, soit une somme totale de 32,4 millions de dollars américains de salaires qui n'avaient pas été payés à des marins.

- 7.9 Dans la même veine, un contrat de travail renfermant une disposition visant à interdire ou restreindre le droit de liberté d'association d'un marin ou son droit de porter plainte aux autorités de l'État d'un port, constituerait une violation grave devant être corrigée avant que le navire puisse appareiller. De telles dispositions, qui constituent des infractions graves à l'article III, nuisent également à la sécurité du navire, sont contraires aux dispositions du Code ISM ou à la mise en œuvre de procédures pertinentes de prévention des accidents.
- 7.10 L'article III définit les droits et les principes fondamentaux à respecter aux termes de la présente convention; certains sont définis avec de plus amples précisions dans les règlements et dans le Code, tandis que d'autres sont bien connus dans la mesure où ils relèvent des normes courantes du travail.
- 7.11 L'article IV circonscrit le cadre légal de l'emploi des gens de mer et de leurs droits sociaux, lesquels sont définis plus amplement dans le règlement et les normes découlant du Code.

8. Immobilisation de navires en vertu de la CTCM

- 8.1 L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port qui effectue une inspection détaillée après avoir déterminé que, selon son jugement professionnel, il existe de bonnes raisons de le faire, doit prendre note des violations aux dispositions de la convention. L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port doit déterminer si ces violations doivent être réglées avant que le navire puisse appareiller, au moyen d'un plan d'action convenu ou d'un simple rapport à l'État du pavillon. Toutefois, comme dans le cas de l'OMI, les violations graves doivent être réglées avant que l'autorisation d'appareiller soit donnée.
- 8.2 L'expression « violation grave » est définie ainsi dans le principe directeur B5.2.1 (2) b) :

« dans l'expression «violation grave», qui figure à l'alinéa 6 b) de la norme A5.2.1, la gravité de la violation peut être due à la nature de la lacune en cause. Cela s'applique particulièrement aux cas de violation de droits ou principes fondamentaux ou des droits des gens de mer en matière d'emploi tels qu'établis dans les articles III et IV de la présente convention. L'emploi d'une personne d'un âge inférieur de plus de six mois à l'âge de la majorité, par exemple, devrait être considéré comme une violation grave même si cela concerne une seule personne à bord. Dans d'autres cas, le nombre d'anomalies constatées au cours d'une inspection donnée devrait être pris en compte: par exemple, plusieurs cas d'anomalies concernant le logement ou l'alimentation et le service de table (qui ne nuisent pas à la sécurité ou à la santé) pourraient être nécessaires avant que ces anomalies ne soient considérés une violation grave. »

- 8.3 Une autre expression importante, qui se retrouve entre guillemets dans le principe directeur B5.2.1 (2) b) est celle de « sérieuses difficultés matérielles », ainsi définie :

« les «sérieuses difficultés matérielles» évoquées à l'alinéa 6 a) de la norme A5.2.1 sont normalement de nature financière, les moyens d'existence des gens de mer concernés étant menacés. Un exemple classique de lacunes donnant lieu à de telles difficultés matérielles est le non-paiement des salaires pendant plusieurs mois. Dans un tel cas, les inspecteurs devraient tenir compte de l'effet normal d'une telle situation sur les gens de mer en général. Ils ne devraient pas, par exemple, avoir à examiner les autres moyens de subsistance dont les personnes concernées peuvent disposer ni la situation précise qui règne dans les pays où résident les gens de mer. »

- 8.4 Comme l'indique clairement le paragraphe 4.1 précédent, le paragraphe 4(1) de la convention 147 de l'OIT autorise un inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port à prendre les mesures pour corriger les situations à bord qui constituent un risque évident pour la sécurité ou la santé.

- 8.5 Pour déterminer si un navire doit être immobilisé pour défaut de conformité au sens de la convention, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port doit user de son jugement professionnel en fonction des trois expressions clés suivantes :

- risque évident pour la sécurité ou la santé;
- violation grave;
- sérieuse difficulté matérielle.

- 8.6 Le groupe des gens de mer estime que les facteurs suivants et certaines dispositions de la CTMC peuvent amener un inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port à immobiliser un navire :

- non-validité du certificat de travail maritime ou de la déclaration de conformité à la convention sur le travail maritime;
- violation grave des droits et principes fondamentaux (article III);
- violation grave des droits du travail et des droits sociaux des gens de mer (paragraphe IV (5));
- présence d'une personne n'ayant pas l'âge minimum requis, engagée, employée ou travaillant à bord du navire (article III et règle 1.1);
- marin travaillant à bord d'un navire et incapable de fournir un certificat médical attestant de son aptitude physique à exercer ses fonctions (règle 1.2);
- marins employés, engagés ou travaillant à bord d'un navire recrutés par l'intermédiaire de services privés de recrutement et de placement non conformes aux dispositions de la convention (règle 1.4);
- présence à bord de marins sans contrat de travail (règle 2.1);
- contrat de travail des marins renfermant des dispositions constituant une violation grave des normes édictées par la CTMC ou une menace sérieuse pour la santé et la sécurité ou une source probable de sérieuses difficultés matérielles;
- marins n'ayant pas reçu régulièrement leur paye et qui risquent de ce fait de connaître de sérieuses difficultés matérielles (règle 2.2);

- heures de travail ou de repos non réglementées conformément aux dispositions de la convention (règle 2.3);
- absence de permissions à terre aux gens de mer constituant une menace sérieuse pour la santé et la sécurité ou une source probable de sérieuses difficultés matérielles (règle 2.4 (2));
- absence de garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer soient dûment rapatriés, conformément à la convention (règle 2.5 (2));
- absence d'un nombre suffisant de gens de mer employés à bord pour garantir la sécurité, l'efficacité et la sûreté de l'exploitation du navire, quelles que soient les circonstances, compte tenu du souci d'éviter une trop grande fatigue aux gens de mer ainsi que de la nature et des conditions particulières du voyage (règle 2.7);
- manque de logements et d'entretien décentes et d'installations récréatives suffisantes, au mépris de la santé et la sécurité ou source probable de sérieuse difficulté matérielle (règle 3.1);
- quantité insuffisante de vivres de bonne qualité et d'eau potable et absence d'un service de table de nature à promouvoir la santé et le bien-être des gens de mer qui vivent à bord et tenant compte des diverses traditions culturelles, religieuses et gastronomiques et emploi de gens de mer comme cuisiniers chargés de la préparation des repas ne possédant ni la formation ni les qualifications requises pour ce poste (règle 3.2);
- couverture par des mesures appropriées pour la protection de la santé et d'accès à des soins médicaux non conforme aux exigences de la convention et constituant une violation grave ou une menace sérieuse pour la santé et la sécurité ou une source probable de sérieuses difficultés matérielles (règles 4.1 (1), (2) et (4));
- application non conforme à la convention à bord des navires des règles de santé, de sécurité et de prévention des accidents constituant une violation grave ou une menace sérieuse pour la santé et la sécurité ou une source probable de sérieuses difficultés matérielles (règle 4.3).

8.7 Il doit être clairement établi que toutes les contraventions précitées ne doivent pas obligatoirement entraîner une immobilisation du navire. Chaque cas doit être examiné au mérite et jugé professionnellement par l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port. De même, cette énumération n'est pas exhaustive dans la mesure où un inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port peut juger qu'un ensemble de contraventions ou de violations, mises ensemble, peuvent justifier l'immobilisation d'un navire jusqu'à ce que la situation soit corrigée.

8.8 La CTMC contiendra une disposition visant à prévenir l'octroi d'un traitement de faveur susceptible de compliquer le cas des navires battant pavillon d'un État qui n'a pas ratifié la convention ou qui n'est même pas membre de l'OIT. Toutefois, les instruments de l'OMI ont des dispositions semblables et les procédures concernant le contrôle des navires par l'État du port disposent que :

[Traduction]

1.5.1 Le paragraphe II (3) du Protocole de 1978 de la Convention SOLAS de 74, le paragraphe 5 (4) de la Convention MARPOL de 1973-1978 et le paragraphe X (5) de la Norme STCW / 78, disposent qu'on n'accordera pas un traitement de faveur aux navires autorisés à battre le pavillon d'un pays non signataire par rapport aux navires autorisés à battre le pavillon d'un pays signataire. Toutes les parties doivent, en principe, appliquer les procédures énoncées dans le présent document aux navires autorisés à battre le pavillon d'un pays non signataire et aux navires de tailles non visées par les conventions pour garantir la tenue de visites et d'inspections équivalentes et le maintien d'un niveau équivalent de sécurité et de protection du milieu marin.

1.5.2 Dans la mesure où les navires autorisés à battre le pavillon d'un pays non signataire ou les navires hors convention du fait de leur taille ne disposent pas de certificats en vertu de la Convention SOLAS, de la Convention sur les lignes de charge ou de la Convention MARPOL, selon le cas, et que les membres d'équipage ne sont pas tenus de détenir des certificats conformes aux normes STCW, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port, compte tenu des principes énoncés dans le présent document, doit être convaincu que le navire ou son équipage ne constituent pas un danger pour les personnes à bord ou une menace déraisonnable au milieu marin. Si le navire est muni de certificats autres que ceux prévus aux conventions, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port peut fonder son évaluation du navire sur la foi de ces documents. Les conditions énoncées et l'état du navire, de son équipement, et la certification de l'équipage et les normes minimales de dotation en équipage de l'État du pavillon doivent être compatibles avec les objectifs

des dispositions des conventions; dans le cas contraire, le navire peut faire l'objet des restrictions nécessaires pour garantir un niveau comparable de sécurité et de protection du milieu marin.
[traduction]

8.9 Les gens de mer estiment que la CTMC doit contenir des dispositions similaires, à savoir :

- par principe, les signataires doivent appliquer les procédures prévues par la convention aux navires battant pavillon de pays non signataires pour garantir des conditions de travail et de vie aux marins employés, engagés ou travaillant à bord et des droits et principes similaires à ceux figurant dans la CTMC;
- l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port peut tenir compte de toute documentation à bord du navire pour effectuer son évaluation;
- l'état du navire et les conditions de vie et de travail des gens de mer doivent être compatibles avec les objectifs des dispositions de la convention;
- les inspections doivent viser à démontrer que l'état du navire et les conditions de vie et de travail de l'équipage (y compris les droits et principes fondamentaux définis dans la convention), ne constituent une menace probable à la santé et la sécurité de l'équipage ou une violation grave des objectifs des dispositions de la convention ou ne risquent pas de causer un préjudice matériel aux gens de mer;
- dans le cas contraire, le navire doit faire l'objet des restrictions nécessaires pour assurer des conditions de vie et de travail (incluant les droits et principes fondamentaux) comparables à celles prévues par la convention.

9. Conclusions

9.1 Il est clair que les dispositions d'exécution de la CTMC, y compris celles relatives au contrôle par l'État du port, doivent être plus strictes que celles prévues par la Convention 147 de l'OIT. Dans le cas contraire, les gens de mer estiment que le mandat qui leur a été confié n'a pas été respecté et que le document équilibré sur lequel devait déboucher le mécanisme de consolidation était faussé d'entrée de jeu. Notre objectif était de doter les gens de mer d'une déclaration de droits prévoyant des normes minimales mises efficacement en pratique et établissant un nouvel équilibre. Nous visons à assurer des conditions de vie et de travail décentes pour les gens de mer et ainsi, à contribuer à l'objectif de travail décent de l'Organisation. Il convient de rappeler que l'OIT est l'organisme spécialisé des Nations Unies chargé de la promotion de la justice sociale et des droits humains et du travail universellement reconnu. On a souvent répété que l'objectif était d'offrir une troisième voie pour les normes de travail et sociales, complétant celles déjà définies par les conventions SOLAS et MARPOL.

9.2 L'inclusion de dispositions sur le contrôle par l'État du port dans la CTMC vise à accorder aux normes sociales et professionnelles de la CTMC la parité avec les exigences techniques et opérationnelles définies par les instruments de l'OMI. Comme le démontrent les paragraphes précédents, notre objectif ne vise qu'à incorporer à la CTMC les pratiques et les principes bien établis de l'OMI.

9.3 Les dispositions de l'article III (Principes et droits fondamentaux) stipulent clairement qu'elles prennent effet par l'intermédiaire des lois et règlements des États. De même, l'article IV sur les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer doit être totalement intégré aux lois et règlements nationaux, aux conventions collectives ou à d'autres mesures ou pratiques semblables. Comme nous l'avons déjà mentionné, l'intégration des principes de contrôle des navires par l'État du port aux instruments de l'OIT aurait pour effet d'appliquer la CTMC au navire plutôt qu'à l'État de pavillon. Cela n'aurait nullement pour conséquence de remplacer les obligations de base de l'État du pavillon ou de supplanter le système de supervision de l'OIT. Le groupe des gens de mer est conscient des limites inhérentes du système de contrôle par l'État du port qui ne constitue nullement un mécanisme approprié d'ingérence dans les lois et règlements des États ou dans les conventions collectives. Toutefois, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port serait tenu de faire rapport de toute contravention aux lois et règlements du pays, aux conventions collectives, aux ententes avec l'État du pavillon ou aux règles de l'OIT, observée lors d'une inspection. La question relèverait donc de l'État du pavillon ou du système de supervision de l'OIT.

- 9.4 On espère que l'ajout de dispositions équivalentes à celle du contrôle des navires par l'État du port permettra d'atteindre, à long terme, certains objectifs internationaux comme celui de l'élimination de la navigation inférieure aux normes et l'implantation à bord des navires d'une véritable culture axée sur la sécurité. Il est notoire qu'on ne peut établir une culture axée sur la sécurité par voie de législation et que certaines conditions préexistantes sont nécessaires pour que les gens de mer puissent atteindre l'objectif de l'OMI :

[Traduction]

« Le défi des formateurs, de la formation et des gestionnaires à terre et en mer consiste à réduire les actions irréfléchies, à transmettre non seulement les compétences, mais aussi les attitudes permettant d'atteindre les objectifs de sécurité fixés. L'objectif doit consister à persuader les gens de mer qu'ils doivent se discipliner et adopter d'eux-mêmes les meilleures pratiques de sécurité. Les précautions et les normes de sécurité internationalement reconnues dans l'industrie doivent être intégrées aux règles personnelles. »

- 9.5 Il est également évident, comme dans le cas de la convention 147 de l'OIT et comme le prévoit l'OMI, qu'il faudra plus tard produire un ensemble de directives à l'intention de l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port sur l'application des dispositions de contrôle énoncées dans la CTMC. Il ne sera pas possible d'inclure tous les détails nécessaires dans le texte de la convention, ni dans son annexe B.
- 9.6 La complexité des dispositions du Titre V sur le contrôle par l'État du port est évidente et, nous le rappelons, le groupe des gens de mer estime qu'il est essentiel qu'on puisse les adapter à l'avenir, au moyen d'une procédure de modification simplifiée.

Observations des gens de mer sur les procédures de traitement des plaintes à terre

Les procédures de traitement des plaintes **à bord** (*à terre*) portent sur les violations de la convention. Il s'agit donc de procédures beaucoup plus importantes qu'une procédure de grief. Elles s'appliquent, entre autres, aux problèmes de non paiement des salaires, d'indemnités en cas de blessure ou de décès, de déni de soins médicaux, d'omission d'assurer l'alimentation, de fournir l'équipement de protection, d'abus de pouvoir ou de harcèlement. Elles ne s'appliquent donc pas seulement aux conventions de travail des gens de mer, mais aussi à des problèmes hors du contrôle du personnel du navire.

Comme le stipule expressément la règle 5.1.5 {4}, qui est une règle maintenant établie :

« Les dispositions de la présente réglementation et des sections connexes du code sont sans préjudice du droit du marin de chercher réparation par tout moyen légal lui paraissant approprié. »

Dans la mesure où ces procédures visent des violations des droits fondamentaux, il n'y a pas lieu d'établir une hiérarchie de paliers de plainte. Cette structure serait pertinente si les procédures visaient à régler de simples griefs, elle n'a pas de sens en cas de violation des droits fondamentaux. En fait, les conventions collectives définissent habituellement une procédure de grief, et la convention ne représente pas un outil adéquat pour définir en détail de tels mécanismes. Par contre, un marin dont les droits ont été bafoués doit disposer de tous les moyens d'action et de tous les recours aux mécanismes de règlement des différends, dont les recours aux poursuites civiles devant les instances judiciaires.

Le paragraphe 5.2 traite des responsabilités de l'État du port et définit les mécanismes régulateurs de base. L'alinéa 5.2.2 traite de la capacité des gens de mer de porter plainte auprès de l'inspecteur chargé du contrôle par l'État du port en cas de violation des dispositions des conventions relatives aux conditions de travail et de vie définies à l'annexe A5-III. On y fait référence au recours préalable aux procédures de traitement des plaintes à bord. Si cette référence peut se révéler pertinente dans certains cas, elle ne l'est manifestement pas dans tous les cas. Dans cette veine, il convient de souligner que les dispositions de l'OMI concernant le fonctionnement du contrôle par l'État du port prévoient le total anonymat du plaignant. La Convention 147 de l'OIT définit un régime de contrôle par l'État du port et précise que dans certains cas, des navires ont été immobilisés en raison de plaintes relatives aux conditions de vie, au manque de nourriture, d'eau potable, etc. Dans ce sens, une « plainte » désigne une information fondée sur la mise en péril de la sécurité du navire, y compris la sécurité de son équipage ou les risques pour la santé de ses membres (paragraphe 4 (3)).

L'alinéa 5.2.2 sur les procédures de traitement des plaintes à terre tente de définir un choix de dispositions légales et d'imposer les recours aux systèmes judiciaires ou administratifs du seul État du pavillon. Ces restrictions sont parfaitement inacceptables pour les gens de mer parce qu'elles créent une situation d'inégalité devant la loi. Comme il a déjà été mentionné, les procédures en cause ne sont pas de simples procédures de règlement de griefs, mais bien un mécanisme de règlement des violations de la convention qui peuvent également couvrir des infractions aux conventions de travail ou des actions ou omissions de la part du propriétaire du navire donnant à un marin le droit d'intenter des poursuites. Les restrictions auraient pour conséquence que cette « charte de droits » priverait les gens de mer de droits et de libertés reconnus de longue date.

Ceci amène les gens de mer à suggérer l'ajout, dans le texte définitif, de l'énoncé de principe suivant :

« Les gens de mer, comme les propriétaires de navire et toute autre personne, sont égaux devant la loi et ont droit à une égale protection de la loi; ils ne devraient donc pas faire l'objet de discrimination dans leur droit à l'accès aux cours, tribunaux et autres mécanismes de règlement de différends. »

Il convient de rappeler que l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'organe directeur de l'OIT ont adopté la Résolution A.931 (22) (Directives concernant les responsabilités des

propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer) qui dispose que :

« ESTIMANT DE PLUS que, compte tenu du caractère mondial de l'industrie des transports maritimes, les gens de mer ont besoin d'une protection spéciale... »

La communauté internationale a reconnu depuis longtemps le caractère particulier du transport maritime et la grande mobilité des navires, reconnaissance qui l'a amenée à appliquer le concept juridique d'action *in rem* qui autorise l'exécution des réclamations à l'endroit des navires sans qu'il soit nécessaire de poursuivre son propriétaire. Ce principe est essentiel, compte tenu de l'ampleur du phénomène des sociétés fictives dont le seul actif se résume à un navire et du manque de transparence de propriété réelle. C'est d'ailleurs pour contrer ces problèmes qu'ont été adoptées la Convention internationale de 1993 sur les privilèges hypothécaires maritimes et la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires (modifiant une convention antérieure).

L'article 6 de la Déclaration universelle des droits de l'Homme dispose que « *Chacun a le droit à la reconnaissance en tous lieux de sa personnalité juridique.* » Il s'agit là d'un droit humain inaliénable et d'une liberté fondamentale, repris par de nombreux traités internationaux dont le Pacte international relatif aux droits civils et politiques de 1966 (article 16).

La question du droit international privé est complexe et ses modalités réelles d'application sont généralement définies par chaque État, sauf dans certains cas de cadres d'intégration économique régionaux comme celui de la Convention de Rome de l'Union européenne. Même dans ce cas, les ententes régionales ne s'appliquent normalement qu'aux règles entre États membres. Le droit international privé est confronté à des problèmes de compétence des tribunaux qui peuvent amener une cour à déterminer qu'il existe une instance plus compétente (*forum non conveniens*). On peut toutefois déterminer qu'une action peut être intentée devant le tribunal de l'endroit où la plainte initiale a été déposée. Dans ce cas, les règles nationales, les règlements, les précédents ou les règles procédurales (le droit du tribunal) et ses règles juridiques de fond (compte tenu de la pertinence de toute loi étrangère) statueront sur la revendication. La complexité de la question est manifeste et ne relève pas de la compétence de l'OIT; en fait, elle pourrait relever de la Commission du droit international.

Les questions pouvant susciter un recours à un mécanisme de règlement des différends à terre ne portent pas seulement sur les contrats de travail des gens de mer, mais parfois aussi sur des bris de contrat et des revendications de droits reconnus par la loi. Il convient de souligner que les directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer de l'OMI et de l'OIT disposent :

« que l'indemnisation contractuelle devrait être versée sans préjudice de tout autre droit légal dont peuvent jouir les gens de mer ou leurs proches, »

La compétence exclusive de l'État du pavillon s'exerce seulement lorsqu'un navire est en haute mer. Dès qu'il pénètre dans les eaux territoriales d'un autre État, il devient assujéti en partie à la compétence de l'État riverain. Il est généralement admis en outre qu'un navire qui entre de lui-même dans un port (les eaux intérieures), s'assujéti automatiquement de son plein gré à la compétence de l'État du port. Pour cette raison, si un meurtre est commis à bord d'un navire dans un port, ce sont les forces policières de l'État du port qui sont appelées et ce sont ses lois criminelles qui s'appliquent. De même, le principe de *lex loci delicti* (la Loi du lieu où le délit a été commis) est un principe reconnu de nombre d'administrations.

Le fait que l'OIT tente de réglementer des questions ne relevant pas de sa compétence et contrairement aux principes établis dans la constitution ou dans les lois nationales (conformément, entre autres, aux règles du droit privé international) ou contrairement à d'autres instruments internationaux constituerait un obstacle majeur à la ratification de la convention.

On observe également que les États qui débattent du choix de compétence et de loi dans le projet de convention n'ont fait aucune proposition sur le paiement des frais de rapatriement d'un marin vers l'État du pavillon et des frais de subsistance dans cet État durant les procédures, ni sur le paiement des frais de justice

ou sur la disponibilité de services de traduction qui permettraient au marin d'en appeler efficacement à cet appareil judiciaire.

Les gens de mer estiment que l'OIT devrait considérer la question sous tous ses angles avant d'adopter une disposition qui pourrait être interprétée comme un obstacle à l'exercice des droits et libertés fondamentaux d'un groupe de travailleurs vulnérables, les marins. L'objectif de la convention est de définir une « charte de droits » et non de dénier des libertés et des droits fondamentaux.

Nous estimons que le libellé actuel soulève certaines questions. D'abord, il semble que l'obligation d'instaurer un mécanisme de règlement des griefs devrait figurer sous le Titre 2. Ensuite, il y a la question de la capacité d'un marin ou d'une autre personne intéressée à porter plainte (c'est-à-dire de fournir une information) auprès de l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port. Le régime actuel défini par la Convention 147 de l'OIT devrait être maintenu et le libellé devrait refléter les décisions politiques antérieures visant à accroître sensiblement le contrôle de l'État du port en cas de manquement à la convention. Enfin, la tentative d'imposer un choix de dispositions juridiques et de compétences devrait être abandonnée. Il serait futile de se servir d'une convention de travail maritime de l'OIT pour tenter de régler un problème de cette ampleur, susceptible de très nombreuses répercussions.

Résolution concernant les navires inférieurs aux normes

La 29^e session de la Commission paritaire maritime,

S'étant réunie à Genève du 22 au 26 janvier 2001,

Notant avec préoccupation que sont définis comme inférieurs aux normes les navires ou les transports qui s'écartent considérablement des normes établies par l'Organisation maritime internationale, sans qu'il soit dûment tenu compte du respect d'autres normes internationales applicables;

Notant également que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fait obligation aux États du pavillon d'exercer une juridiction effective en ce qui concerne les conditions sociales et les conditions de travail prévalant sur les navires battant leur pavillon;

Prenant note du rapport sur «les conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer» (doc. JMC/29/2001/3),

Demande au Conseil d'administration du Bureau international du Travail d'inviter le Directeur général à adopter toutes les mesures nécessaires pour qu'il soit dûment tenu compte des normes sociales et des normes du travail applicables de l'OIT pour déterminer si des navires ou des transports doivent être considérés comme inférieurs aux normes.

Selon le Livre bleu du Mémorandum de Paris de 2003

Logement [et équipage]

Accès/structure
 Dimensions des couchettes, etc.
 Hauteur libre
 Malpropreté, parasites
 Évacuation des eaux usées
 Appareils électriques
 Câbles libres
 Ameublement général
 Chauffage
 Buanderie
 Éclairage
 Équipement médical
 Carré (emplacement)
 Âge minimum
 Manque d'ouvertures directes dans les dortoirs, cales, salles des machines
 Bruit
 Caisson pour précipitants
 Autres (équipage et logement)
 Tuyaux et câbles (isolation)
 Registres d'inspection
 Installations sanitaires
 Infirmerie
 Dortoir
 Ventilation

Prévention des accidents (OIT 147)

Entrée dans les espaces dangereux
 Autres (lieux de travail - OIT)
 Équipement personnel
 Tuyaux et câbles (isolation)
 Machines / pièces de protection
 Structure (navire)
 Avis

Aliments et service au table
 Propreté
 Chambre froide
 Propreté de la chambre froide
 Température de la chambre froide
 Hygiène personnelle - aliments
 Séparation des aliments
 Température des aliments
 Cuisine, pièce de préparation (maintenance)
 Éclairage
 Autres (alimentation)
 Qualité des provisions
 Quantité des provisions
 Registre d'inspection
 Ventilation

Eau, tuyauterie, réservoirs

Lieux de travail et prévention des accidents

Espaces dangereux

Électricité

Dispositifs de nettoyage d'urgence

Entrée des espaces dangereux

Outils au gaz

Chauffage

Éclairage

Machinerie

Obstruction/planchers glissants, etc.

Autres (lieux de travail)

Autres (lieux de travail - OIT)

Équipement personnel

Tuyaux et câbles (isolation)

Machines de protection

Machines / pièces de protection

Accès sécuritaire

Accès sécuritaire au pont - cales/réservoirs, etc.

Accès sécuritaire à la terre - Navire

Tuyaux de vapeurs et tuyaux pressurisés

Structure (Navire)

Ventilation

Avis

Amarrages (OIT 147)

Éclairage suffisant

Dispositif d'ancrage

Autres (Amarrages)

Câbles et filins

Treuil et cabestans

Anomalies justifiant une immobilisation

Pour aider l'inspecteur à utiliser les présentes directives, on trouvera ci-après une liste d'anomalies, regroupées selon la convention et/ou le code applicables, dont le caractère de gravité est tel qu'il peut justifier l'immobilisation du navire concerné. Cette liste ne se veut pas exhaustive, mais a pour but de donner des exemples dans les différentes rubriques.

Domaines relevant de la Convention SOLAS

- 1) *fonctionnement défectueux de la propulsion et autres machines essentielles, ainsi que des installations électriques;*
- 2) *propreté insuffisante de la salle des machines, présence en excès d'eau huileuse dans les fonds de cale, isolation des canalisations, y compris des canalisations d'échappement, enduites d'huile, mauvais fonctionnement des dispositifs d'assèchement des fonds de cales;*
- 3) *fonctionnement défectueux du générateur de secours, de l'éclairage, des batteries et des commutateurs;*
- 4) *fonctionnement défectueux de l'appareil à gouverner principal et de l'appareil à gouverner auxiliaire;*
- 5) *absence, capacité insuffisante ou détérioration grave des engins de sauvetage individuels, des embarcations et radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau;*
- 6) *absence ou, non-conformité ou détérioration importante, de nature à les rendre non conformes à leur utilisation prévue, du système de détection d'incendie, des alarmes d'incendie, du matériel de lutte contre l'incendie, des installations fixes d'extinction d'incendie, des vannes de ventilation, des clapets coupe-feu, des dispositifs à fermeture rapide;*
- 7) *absence, détérioration importante ou fonctionnement défectueux de la protection contre l'incendie de la zone du pont à cargaison des pétroliers;*
- 8) *absence, non-conformité ou détérioration grave des feux, marques ou signalisations sonores;*
- 9) *absence ou défaut de fonctionnement du matériel radio pour les communications de détresse et de sécurité;*
- 10) *absence ou fonctionnement défectueux du matériel de navigation, en tenant compte des dispositions de la règle V/12(o) de la Convention SOLAS 74;*
- 11) *absence de cartes marines à jour et/ou de toute autre publication nautique pertinente nécessaire au voyage à effectuer, compte tenu du fait qu'un dispositif de cartes électroniques d'un type approuvé et un système d'information utilisant des données officielles (ECDIS) peuvent remplacer les cartes;*
- 12) *absence de ventilation d'extraction anti-déflagrant pour les salles de pompes de la cargaison (règle SOLAS II-2/59.3.1 de SOLAS 74);*
- 13) *grave lacune en matière de normes d'exploitation figurant en 5.5 de la présente annexe;*

- 14) *effectif, composition ou brevets délivrés à l'équipage ne correspondant pas au document spécifiant les effectifs de sécurité;*
- 15) *défaut de mise en oeuvre du programme de visite renforcée;*
- 16) *absence ou fonctionnement défectueux du VDR lorsque son utilisation est obligatoire.*

Domaines relevant du code IBC

- 1) *transport d'une substance ne figurant pas dans le Certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison;*
- 2) *dispositifs de sécurité à haute pression manquants ou endommagés;*
- 3) *installations électriques qui ne sont pas foncièrement sûres ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code;*
- 4) *présence de sources d'ignition dans les zones dangereuses;*
- 5) *non respect d'exigences spéciales;*
- 6) *dépassement de la quantité maximale admissible de cargaison par citerne;*
- 7) *isolation thermique insuffisante pour les produits sensibles.*

Domaines relevant du code IGC

- 1) *transport d'une substance ne figurant pas sur le Certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison;*
- 2) *manque de dispositifs de fermeture pour les logements ou les espaces de service;*
- 3) *cloison non étanche au gaz;*
- 4) *sas à air défectueux;*
- 5) *vannes à fermeture rapide manquantes ou défectueuses;*
- 6) *vannes de sécurité manquantes ou défectueuses;*
- 7) *installations électriques qui ne sont pas foncièrement sûres ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code;*
- 8) *ventilateurs dans la zone de cargaison qui ne fonctionnent pas;*
- 9) *alarmes de pression pour les citernes à cargaison qui ne fonctionnent pas;*
- 10) *système de détection de gaz et/ou système de détection de gaz toxiques défectueux;*
- 11) *transport de substances à inhiber sans certification d'accompagnement valable.*

Domaines relevant de la Convention sur les lignes de charge

- 1) avaries ou corrosion étendues, corrosion des tôles ou des raidisseurs sur ponts ou sur coque, affectant l'aptitude à la navigation ou la résistance à des charges localisées, sauf si des réparations temporaires correctes ont été effectuées pour permettre au navire de se rendre dans un port pour y subir des réparations définitives;
- 2) stabilité notoirement insuffisante;
- 3) absence d'information suffisante et fiable, ayant fait l'objet d'une approbation, permettant par des moyens rapides et simples au capitaine d'organiser le chargement et le ballast de son navire de manière à maintenir à tout moment et dans les conditions variables du voyage une marge sûre de stabilité et à éviter la formation de fatigues inacceptables pour la structure du navire;
- 4) absence ou détérioration importante ou mauvais fonctionnement des dispositifs de fermeture, des fermetures des écoutes et des portes étanches;
- 5) surcharge;
- 6) absence d'échelle des tirants d'eau ou impossibilité de la lire.

Domaines relevant de la Convention MARPOL 73/78, annexe I

- 1) absence, détérioration grave ou défaut de fonctionnement du matériel de séparation des eaux et hydrocarbures, du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures ou du système d'alarme au seuil de 15 ppm;
- 2) capacité libre de la citerne de décantation insuffisante pour le voyage prévu;
- 3) registre des hydrocarbures non disponible;
- 4) montage illicite d'une dérivation de rejet;
- 5) absence du dossier du rapport de visite ou non conformité à la règle 13G (3)b) de la Convention.

Domaines relevant de la Convention MARPOL 73/78, annexe II

- 1) absence du Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet (Manuel P&A);
- 2) la cargaison n'est pas ventilée par catégories;
- 3) registre de cargaison non disponible;
- 4) transport de substances analogues aux hydrocarbures sans satisfaire aux exigences ou en l'absence d'un certificat modifié en conséquence;
- 5) montage illicite d'une dérivation de rejet.

Domaines relevant de la Convention STCW

- 1) fait pour les gens de mer de ne pas être titulaires d'un brevet, de ne pas être titulaire d'un brevet approprié ou une dispense valable ou de ne pas fournir un document prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'administration;
- 2) non respect des prescriptions de l'administration applicables en matière d'effectifs de sécurité;
- 3) fait que les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues par l'administration;
- 4) absence dans l'équipe de quart d'une personne qualifiée pour exploiter l'équipement essentiel pour la sécurité de la navigation, les radiocommunications de sécurité ou la prévention de la pollution marine;
- 5) absence de preuves de la compétence professionnelle pour les tâches assumées par les marins en matière de sécurité du navire ou de prévention de la pollution;
- 6) incapacité de prévoir, pour assurer le premier quart au début du voyage et pour assurer les quarts ultérieurs, des personnes qui ont bénéficié d'un repos suffisant et qui sont par ailleurs aptes au service.

Domaines ne nécessitant pas l'immobilisation, mais requérant la suspension des opérations de cargaison

- 1) le défaut de fonctionnement (ou d'entretien) du système à gaz inerte, des engins ou machines afférents à la cargaison sont considérés comme un motif suffisant pour suspendre les opérations sur la cargaison.