

PTMC/2005/1

**Réunion tripartite d'intersession  
sur le suivi de la Conférence  
technique maritime préparatoire**

**Questions non résolues dans le projet de convention  
du travail maritime consolidée, 2006**

Genève, 2005

ISBN 92-2-217013-X (print)

---

*Première édition 2005*

---

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Les publications du Bureau international du Travail peuvent être obtenues dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse.

---

---

# Questions non résolues dans le projet de convention du travail maritime consolidée, 2006

## Introduction

1. Une Conférence technique maritime préparatoire (CTMP) s'est réunie du 13 au 24 septembre 2004 pour examiner un projet recommandé de convention du travail maritime consolidée (désigné ci-après par «le projet recommandé»), l'objectif étant de présenter un projet de convention à la Conférence internationale du Travail pour adoption au début de 2006. Le projet recommandé a été établi suivant les orientations données par le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (Groupe de haut niveau) et son sous-groupe, qui se sont réunis à plusieurs reprises depuis 2001. La CTMP a examiné la quasi-totalité du projet recommandé qui compte plus d'une centaine de pages, et approuvé la plus grande partie du texte du projet de convention du travail maritime (désigné ci-après par «le projet de convention»). C'est une avancée majeure qui témoigne du haut degré de consensus auquel les intéressés sont parvenus pour ce qui touche aux principes ainsi qu'à la structure et au contenu de l'instrument proposé. Néanmoins, en dépit de tous les efforts consentis, plusieurs passages du texte n'ont pas pu faire l'objet d'un accord avant la fin de la réunion. La CTMP a décidé que tous ces passages seraient retirés du projet de convention, et que les dispositions visées seraient réexaminées dans le cadre d'un mécanisme auquel tous les mandants seraient conviés à prendre une part active.
2. Le projet de convention proposé par la CTMP contient à présent des vides (espaces blancs) là où figuraient les dispositions du projet recommandé qui n'ont pu faire l'objet d'un accord. Le texte de ces dispositions était souligné dans le projet recommandé et placé soit entre crochets [ ] pour les questions controversées, soit entre accolades { } pour les textes dont la discussion n'avait pas été menée à terme par le Groupe de haut niveau. Faute de temps pour les examiner, la CTMP a adopté une autre procédure pour traiter les propositions d'amendement aux parties non soulignées du texte.
3. La CTMP a adopté une série de résolutions sur les travaux préparatoires restant à effectuer d'ici la Conférence internationale du Travail. Dans la résolution ayant trait aux questions non résolues<sup>1</sup>, elle demande au Conseil d'administration de charger le Bureau:
  - a) de convoquer une réunion, sans coût direct pour le Bureau, qui soit ouverte aux gouvernements de tous les Etats Membres et aux représentants désignés par les organisations internationales d'armateurs et de gens de mer, en vue d'aider le Bureau à formuler d'une façon acceptable par tous les dispositions précédemment placées entre crochets ou accolades qui n'ont pas fait l'objet d'un accord;
  - b) de fournir aux participants, avant la réunion, des informations sur le fond des dispositions concernées, accompagnées des explications nécessaires sur les objectifs et l'historique de chacune de ces dispositions;
  - c) de communiquer pour observations tout nouveau texte qui aura fait l'objet d'un consensus tripartite, accompagné des explications nécessaires, aux gouvernements de tous les Etats Membres ainsi qu'aux organisations internationales d'armateurs et de gens de mer;

<sup>1</sup> Conférence technique maritime préparatoire, Genève, 13-24 sept. 2004, *Compte rendu* n° 10, p. 21.

- 
- d)* de faire figurer, dans le rapport qu'il doit établir en vue de la session maritime de la Conférence internationale du Travail, conformément à l'article 38, paragraphe 4 *b)*, du Règlement de la Conférence, le texte de toutes les nouvelles dispositions en question, ainsi qu'un résumé des avis que les mandants lui auront communiqués.
4. Le Conseil d'administration du BIT a approuvé les demandes de la CTMP lors de sa 291<sup>e</sup> session (novembre 2004).
5. Le présent document contient des notes sur chacune des questions non résolues en vue de la réunion des mandants évoquée au paragraphe *a)* de la résolution ci-dessus. La réunion est prévue pour avril 2005. Le document se réfère au projet de convention figurant dans le Compte rendu des travaux de la Conférence: (n<sup>o</sup> 7(Rev.)). Les libellés encore non aboutis se trouvent dans le projet recommandé (document PTMC/04/01). Des commentaires sur ce projet figurent dans le document PTMC/04/02.
6. Les notes répondent à la demande d'informations et d'explications, formulée au paragraphe *b)* de la résolution. Tenant compte du contexte et notamment des discussions antérieures, ces notes tentent également de fournir une base de discussion à la réunion d'avril 2005. Elles suggèrent des libellés qui pourraient être acceptables dans le cas des dispositions qui sont jugées non controversées mais dont la CTMP n'a pas eu le temps de discuter. Dans les autres cas, elles suggèrent simplement des approches qui pourraient être envisagées en vue d'un consensus.

## Notes sur les questions non résolues

### **Note 1. Article II, paragraphe 4**

Commentaire 3, point 6

Rapport de la commission 1 de la CTMP, *Compte rendu* n<sup>o</sup> 4(Rev.), paragraphes 8, 9 et 24-45; voir aussi paragraphes 69-87

1. L'article II contient une définition générale des termes utilisés à plusieurs reprises dans la convention (paragraphe 1) ainsi qu'une indication du champ d'application général de la convention (paragraphe 2 à 6). Ces définitions et les prescriptions relatives au champ d'application qui figurent dans les articles indiquent quelles personnes ou activités sont normalement visées par la convention. En particulier, le projet de convention traite à présent la question de l'application en s'appuyant sur des dispositions qui renvoient aux définitions des gens de mer et des navires. La convention s'appliquerait à tous les *gens de mer*, selon la définition donnée au paragraphe 1 *f)*, sauf disposition stipulant expressément le contraire (paragraphe 2) dans d'autres parties de la convention. Selon le paragraphe 4 de l'article II, la convention s'appliquerait à tous les *navires*, sous réserve d'un certain nombre de qualifications et d'exceptions énoncées en différents points de l'article II. La première limitation de l'application à «tous les navires» résulte de la définition des «navires» à l'article II, paragraphe 1, alinéa *i)*, qui n'inclut pas les navires naviguant «exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire»<sup>2</sup>. De plus, les lignes introductives du paragraphe 4 excluent (par voie de conséquence) les navires qui ne sont pas «normalement affectés à la navigation maritime commerciale». Deux autres exceptions sont pour l'instant spécifiées aux alinéas *b)* et *c)*.

<sup>2</sup> Cette définition est la même que celle adoptée dans la Convention STCW à l'article II, alinéa *g)*, pour définir «bâtiment de mer» (STCW, 1978, telle que modifiée).

---

Dans le projet recommandé, l'alinéa *a*) du paragraphe 4 de l'article II envisage l'exclusion des navires d'une jauge brute inférieure à une certaine limite. La CTMP n'est pas parvenue à un accord sur une telle exclusion. L'alinéa a donc été retiré du texte et fait partie des questions restant à résoudre.

2. Les participants à la CTMP qui se sont déclarés favorables à une telle exclusion ont préconisé d'exclure les navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute. Les représentants des armateurs ont approuvé cette proposition, de même qu'un certain nombre de représentants gouvernementaux qui ont fait valoir qu'il serait difficile à leur pays d'appliquer la convention à des navires plus petits. Certains ont également souligné que la convention devrait être compatible avec d'autres conventions maritimes internationales telle la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), et plus particulièrement ses dispositions relatives au système de certification et d'inspection par l'Etat du port<sup>3</sup>. Les représentants des gens de mer et plusieurs représentants gouvernementaux ont jugé essentiel que les gens de mer soient protégés, quelle que soit la taille du navire sur lequel ils naviguent. Il a été souligné qu'un certain nombre de dispositions du projet recommandé, par exemple celles relatives à la durée du travail ou à l'âge minimum, ne sont pas liées au tonnage. Le paragraphe 4 de l'article II ne devrait donc pas énoncer d'exclusion a priori, étant entendu que des exclusions spécifiques pourraient être prévues dans différents titres de la convention. Certains des représentants gouvernementaux ont jugé nécessaire d'introduire des jauges limites dans les titres 3 et 5 de la convention énonçant des prescriptions relatives à la conception des navires et au logement de l'équipage – en raison, également, du fardeau administratif que pourrait représenter l'inspection de tous les navires. Toutefois, dans le contexte du titre 5 (Respect et mise en application des dispositions), les représentants des armateurs ont fait observer que, si les navires de faibles dimensions devaient être inclus dans la convention et assujettis à des inspections de l'Etat du port, ils ne devraient pas être exclus des avantages de l'inspection et de la certification par l'Etat du pavillon attestant, sauf preuve contraire, de la conformité aux prescriptions. Le groupe gouvernemental a présenté une proposition ayant pour effet d'introduire une certaine souplesse sous la forme d'une disposition prévoyant une période d'application graduelle pour les gouvernements qui ne seraient pas en mesure de ratifier la convention si elle ne mentionnait pas une limitation à 500 tonneaux de jauge brute. Les représentants des gens de mer ont estimé que, si une telle approche était adoptée, il faudrait donner des exemples spécifiques de situations problématiques, au lieu d'adopter une limitation générale de 500 tonneaux de jauge brute, et il faudrait aussi établir un lien avec la question de l'application aux navires qui n'effectuent pas des voyages internationaux (voir plus loin Note 2) et indiquer le délai prévu pour cette application graduelle.
3. Lors de l'examen des questions relatives à l'application, il faut se rappeler que la convention du travail maritime sera une convention consolidée, qui réunira plus de 60 conventions et recommandations de l'OIT, dont certaines définissent leur champ

<sup>3</sup> Par exemple, la Convention SOLAS s'applique uniquement aux navires qui effectuent des voyages internationaux (règle 1 *a*)) et ne s'applique pas, sauf stipulation contraire expresse, aux «navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux» (règle 3 *a* ii)). Les prescriptions des Codes ISM et ISPS au titre de la Convention SOLAS s'appliquent à une vaste série de navires d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux. La Convention MARPOL s'applique à «tous les navires» (annexe I, règle 2 1)) mais prévoit toutefois un tonnage limite dans les prescriptions relatives au contrôle et à l'inspection. La Convention STCW s'applique de manière générale aux «marins qui naviguent à bord de navires de mer»; toutefois, bon nombre des normes minima relatives à la certification des compétences énoncent des prescriptions visant le travail à bord des navires de plus de 500 tonneaux de jauge brute (à savoir, la règle II/I et les dispositions connexes du code, tableau A-II/I), à l'exception des navires de cabotage de moins de 500 tonneaux de jauge brute (règle II/3).

---

d'application en se fondant sur des catégories particulières de navires (définies par exemple en fonction de leur taille ou de leur activité), tandis que d'autres visent les gens de mer en général ou un groupe particulier de gens de mer, habituellement en corrélation avec une catégorie de navires ou une activité particulière. Les dispositions générales d'application contiennent souvent une clause stipulant que le cadre général de l'application sera défini au niveau national, une approche qui par nature restreint l'uniformité d'application des normes lorsqu'elle est replacée dans un contexte mondial plutôt que national<sup>4</sup>. En principe, et conformément à la Constitution de l'OIT, ainsi que le rappelle le préambule du projet de convention, le processus de consolidation ne devrait pas se traduire par un amoindrissement de la protection assurée par les conventions de l'OIT en vigueur. De plus, à maintes reprises, on a insisté sur l'importance d'assurer une harmonisation avec les systèmes internationaux qui ont été élaborés pour d'autres aspects de l'industrie maritime – par exemple le système de gestion de la sécurité des navires et les normes de compétence des marins, deux aspects qui se rattachent aux normes relatives à l'emploi des gens de mer à bord des navires. Cela est particulièrement pertinent au regard du système très détaillé de respect et de mise en application énoncé sous le titre 5 du projet de convention, visant à mieux intégrer les normes du travail dans les systèmes internationaux de certification et d'inspection des navires actuellement prescrits par les conventions de l'OMI et les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port.

4. La référence au cours des débats de la CTMP à la nécessité ou possibilité d'inclure une limitation de la taille des navires dans des prescriptions spécifiques de la convention pourrait ouvrir la voie à un consensus puisqu'elle permettrait d'éviter l'exclusion totale des marins engagés à bord de certains navires de la protection assurée par la convention. En ce qui concerne les prescriptions du titre 3 relatives au logement, en particulier, la CTMP a adopté plusieurs dispositions aux termes desquelles certaines prescriptions ne s'appliqueraient pas, ou des prescriptions différentes seraient applicables, ou des dérogations seraient possibles dans le cas de navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 tonneaux (de même que pour certains types de navires tels que les navires à passagers ou les navires «spéciaux»). Ainsi, la convention contient à présent, dans un de ses titres, des dispositions spécifiques qui s'appliquent ou non selon la dimension ou l'activité du navire, indépendamment de toute limitation générale de la jauge. De plus, la CTMP a adopté une disposition concernant l'application aux navires existants des prescriptions du titre 3 relatives à la construction et à l'équipement des navires (règle 3.1, paragraphe 2).
5. Il y a lieu de penser que tous les mandants qui participent à l'élaboration du nouvel instrument conviennent que tous les gens de mer, quelle que soit la taille du navire sur lequel ils servent, devraient être protégés par la nouvelle convention, dans la mesure où cela est réalisable. Il y a également lieu de penser que la plupart, sinon la totalité des mandants, considèrent que beaucoup des dispositions de la convention, y compris, par exemple, les principales normes des titres 1 et 2, devraient être incorporées à la législation nationale et faire l'objet de mesures raisonnables pour en assurer l'application. Dans la mesure où ces hypothèses correspondent à la réalité, la solution consisterait à résoudre les problèmes soulevés par des dispositions spécifiques dans lesquelles l'inclusion de certains navires risque de créer des difficultés, ainsi que cela a été fait dans une certaine mesure au titre 3 (comme on l'a mentionné plus haut). Dans ce cas, le paragraphe 4 de l'article II

<sup>4</sup> Par exemple, la convention n° 147 s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, affecté, pour des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers ou utilisé à d'autres fins commerciales (art. 1, paragr. 1). Toutefois, «la législation nationale déterminera quand un navire sera réputé navire de mer aux fins de la présente convention» (art. 1, paragr. 2). Ces dispositions sont suivies, aux paragraphes 3 et 4, par des inclusions et exclusions visant notamment les «navires de faible tonnage».

---

pourrait être laissé en l'état (avec une renumérotation des alinéas *b*) et *c*)), sous réserve que soient ajoutés les termes suivants, indiqués ci-après en caractères gras, pour permettre des exclusions spécifiques dans le reste de la convention:

4. **Sauf disposition stipulant expressément le contraire**, la présente convention s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées, normalement affectés à la navigation maritime commerciale, à l'exception:

- a) des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue;
- b) des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques.

6. Quant au fardeau administratif évoqué par certains représentants gouvernementaux pour le cas où il serait nécessaire d'inspecter aussi les navires de faible tonnage, il pourrait être utile de vérifier s'il existe une majorité de gouvernements considérant que de telles inspections pourraient leur causer de graves difficultés. Il pourrait être utile, également, d'établir si les difficultés sont liées aux coûts potentiels pour les gouvernements ou les armateurs dans le cas où le système de certification s'appliquerait à tous les navires par opposition à la question plus générale de la responsabilité de l'Etat du pavillon d'adopter et d'appliquer la législation. Si les dispositions du titre 5 posent problème, la solution pourrait être d'inclure dans le titre 5 des dispositions excluant du système de certification les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux, tout en exigeant que ces navires soient soumis à des inspections ponctuelles, lorsqu'il existe de bonnes raisons de penser qu'un navire présente de graves défauts de conformité aux normes de la convention, ou en cas de plainte de non-conformité de la part des gens de mer concernés ou de leurs organisations représentatives. Si l'on adoptait une limitation à 500 tonneaux de jauge brute dans les parties pertinentes du titre 5, on pourrait éventuellement ajouter un paragraphe à la règle 3.1 (Logement et loisirs), dont le libellé serait plus ou moins le suivant: «Les prescriptions énoncées dans le code en application de la présente règle ne s'appliquent pas aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux.» Avec ce libellé, seul le principe général énoncé au paragraphe 1 de la règle serait applicable à ces navires.

7. Si, toutefois, certains gouvernements considèrent encore que l'application de la convention à des navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute pose un problème de nature générale qui ne saurait être résolu par des exclusions dans des dispositions spécifiques, il serait utile que ces gouvernements fournissent des informations sur la nature précise du problème. Si, de manière générale, il est estimé que les pays en question auraient besoin d'un certain temps pour surmonter le problème, on pourrait peut-être ajouter un paragraphe à l'article II, dans le sens de la disposition de souplesse évoquée dans la note suivante, qui autoriserait ces pays à exclure certains navires pour une période définie et sous réserve de conditions appropriées.

## **Note 2. Article II, paragraphe 6**

Commentaire 3, points 9-11

Rapport de la commission 1 de la CTMP, *Compte rendu* n° 4(Rev.), paragraphes 69-87

1. La question que pose le paragraphe 6 de l'article II du projet recommandé est étroitement liée à celle des navires de faible tonnage, dont il est question ci-dessus à la Note 1. Aussi pourrait-il être nécessaire d'examiner ces deux questions simultanément. Le paragraphe 6 permettrait à un Membre d'exclure du champ d'application de la convention «les navires ne naviguant pas hors de ses eaux territoriales», sous réserve de consultations avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et sous réserve aussi que les droits fondamentaux des gens de mer soient protégés par la législation nationale. Ce paragraphe tente de concilier la nécessité que les gens de mer engagés sur des navires ne naviguant pas hors des eaux territoriales aient droit à une protection semblable, et les problèmes pratiques

---

que pourraient rencontrer certains Membres si la convention s'appliquait à tous les navires aujourd'hui inscrits sur leurs registres d'immatriculation.

2. Durant la CTMP, il a été dit que toutes les conventions maritimes de l'OIT excluent de leur champ d'application les navires ne se déplaçant que dans les eaux territoriales, par référence soit aux «navires de mer» (voir note de bas de page 4), soit aux navires pratiquant «la navigation maritime». Toutefois, s'il s'agit d'un navire «de mer», selon la définition qui en est donnée par la législation nationale, il sera couvert par les conventions, même s'il n'est affecté qu'à des activités commerciales de cabotage ou dans la limite des eaux territoriales. Les représentants des armateurs et de la plupart des gouvernements ont estimé que l'inclusion dans la convention d'une disposition semblable à celle du paragraphe 6 du projet recommandé était essentielle pour atteindre l'objectif d'une large ratification. Il a été dit que l'expression «voyages internationaux» est déjà bien comprise et appliquée dans la mesure où elle est utilisée depuis un certain temps en application de la Convention SOLAS<sup>5</sup>. La principale objection des représentants des gens de mer concerne l'inclusion, dans les articles, d'une disposition de nature à exclure du champ d'application de la convention un grand nombre de gens de mer. Selon eux, la notion de navigation «hors des eaux territoriales» ou de «voyages internationaux» pose dans certains cas des problèmes de définition et soulève également des questions telles que celle de savoir comment, si une telle exclusion était adoptée, la législation nationale pourrait assurer la protection des droits des marins exclus. Cela dit, les gens de mer ont reconnu que l'application de la convention aux navires ne naviguant qu'en eaux territoriales pourrait créer de sérieux problèmes à certains pays et qu'il faudrait à certains d'entre eux des années pour les surmonter. Il a été reconnu qu'il convient de trouver un juste équilibre entre la nécessité de garantir les droits de tous les gens de mer et celle de ménager une certaine souplesse. Une suggestion avancée par les représentants des gens de mer, pour le cas où l'on inclurait une disposition dans l'esprit du paragraphe 6, serait de définir avec précision la notion de navigation territoriale et peut-être aussi de limiter l'exclusion aux navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute engagés exclusivement dans ce type de navigation. La CTMP a constitué un groupe de travail tripartite qui, ayant étudié de manière assez approfondie la formulation d'une éventuelle clause de souplesse, n'a pas été en mesure de parvenir à un consensus sur les critères spécifiques autorisant le recours à une telle clause.
3. L'approche de la CTMP, consistant à rechercher le plus vaste champ d'application possible tout en conservant une certaine souplesse, correspond tout à fait à l'esprit de l'Organisation internationale du Travail et à l'approche adoptée dans l'actuel projet de convention. Les conventions internationales du travail tendent à assurer la plus vaste protection possible des travailleurs partout où s'exerce la compétence des Etats Membres qui les ratifient. En même temps, l'un des objectifs du processus de consolidation est de tenter d'encourager une large ratification (sans amoindrir pour autant les normes en vigueur). L'élaboration de mécanismes de nature à encourager les Etats Membres à ratifier les instruments, de façon à favoriser la progression vers la conformité aux normes lorsqu'elle n'est pas possible dans l'immédiat, constitue un trait caractéristique important de l'approche de l'OIT. Dans certaines circonstances, la souplesse est d'ailleurs une exigence constitutionnelle: la Constitution de l'OIT (au paragraphe 3 de l'article 19) dispose qu'«en formant une convention ou une recommandation d'une application générale, la Conférence devra avoir

<sup>5</sup> Voir note de bas de page 3. Dans la disposition en question, les mots «ships that do not undertake international voyages» sont rendus par «navires ne naviguant pas hors des eaux territoriales». On notera que le texte du projet de convention de l'OIT concernant le travail dans le secteur de la pêche utilise la phrase «navires de pêche qui entreprennent un voyage international»: voir *Le travail dans le secteur de la pêche*, rapport V(1), Conférence internationale du Travail, 93<sup>e</sup> session, Genève, 2005.

---

égard aux pays dans lesquels le climat, le développement incomplet de l'organisation industrielle ou d'autres circonstances particulières rendent les conditions de l'industrie essentiellement différentes, et elle aura à suggérer telles modifications qu'elle considérerait comme pouvant être nécessaires pour répondre aux conditions propres à ces pays». Il existe des clauses de souplesse dans plusieurs conventions de l'OIT: généralement, les pays concernés sont autorisés, par une déclaration formulée après consultation des organisations d'employeurs et de travailleurs intéressées, à «limiter initialement» l'application de la disposition qui leur pose problème. Ils sont tenus de prendre des mesures pour surmonter le problème en question et de communiquer au BIT des rapports décrivant lesdites mesures, en vue de parvenir à appliquer la disposition visée dès qu'ils seront à même d'y parvenir. Il existe par exemple une telle clause à l'article 5 de la convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973, de même qu'aux points 9 à 12 des conclusions proposées en vue d'une convention relative au travail dans le secteur de la pêche<sup>6</sup>.

4. Si l'on décide d'explorer la possibilité d'une clause de souplesse, il est proposé d'examiner les éléments ci-après susceptibles d'y être inclus:
- a) la disposition autoriserait certains Membres à faire une déclaration limitant initialement l'application de la convention aux «navires effectuant des voyages internationaux» (SOLAS, chapitre I, partie A, règle 1 a));
  - b) «voyage international» serait défini comme «un voyage au départ d'un port ou un terminal situé sur le territoire d'un Membre vers un port ou un terminal situé hors de ce territoire, ou inversement» (adaptation de la règle 1 d) de la partie A du chapitre I de la Convention SOLAS), ceci principalement pour éviter toute interprétation selon laquelle un voyage entre des Membres appartenant à une même structure régionale pourrait être considéré comme un déplacement en eaux territoriales;
  - c) la déclaration pourrait être faite par tout Membre pour lequel la pleine application de la convention serait impossible en raison du développement incomplet de son système d'inspection maritime ou de sa situation économique particulière;
  - d) la déclaration ne pourrait être faite qu'au moment de la ratification de la convention et devrait spécifier les problèmes particuliers qui rendent impossible la pleine application de la convention;
  - e) la déclaration ne pourrait être faite qu'en consultation ou après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées (plusieurs gouvernements ont exprimé leur préférence pour l'expression «après consultation»);
  - f) les «organisations intéressées» s'entendraient des organisations représentant, respectivement, les armateurs des navires qui n'entreprennent pas de voyages internationaux et les gens de mer travaillant à bord de ces navires;
  - g) un Etat Membre qui fait cette déclaration doit veiller à la protection des droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer intéressés, conformément aux paragraphes 1 à 4 de l'article IV:

<sup>6</sup> Voir *Compte rendu provisoire* n° 21, Conférence internationale du Travail, 92<sup>e</sup> session, Genève, 2004. Voir aussi: *Le travail dans le secteur de la pêche*, rapport V(1), Conférence internationale du Travail, 93<sup>e</sup> session, 2005, incluant le projet de convention relative au travail dans le secteur de la pêche (art. 3 et 4).

- 
- i) conformément aux prescriptions de la convention, dans toute la mesure possible, compte tenu des problèmes particuliers justifiant la déclaration, et
  - ii) d'une manière qui respecte les droits fondamentaux énoncés aux alinéas *a)* à *d)* de l'article III;
- h)* l'Etat Membre serait tenu de réexaminer la situation au moins une fois par an et, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, de prendre de nouvelles mesures afin d'élargir le champ d'application de la convention, par l'augmentation du nombre de prescriptions observées et des catégories de navires visées;
- i)* les rapports présentés par le Membre au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT devraient indiquer les mesures mises en œuvre et les progrès réalisés en vue de surmonter les problèmes à l'origine de la déclaration et d'étendre l'application des prescriptions de la convention à l'ensemble des gens de mer intéressés.
5. Il existe d'autres approches qui pourraient être acceptables et probablement plus simples et qu'il conviendrait d'envisager en priorité afin d'établir avec certitude la réelle nécessité d'un tel mécanisme de souplesse. Si les problèmes ne concernent que quelques aspects spécifiques du projet de convention, il pourrait suffire d'inclure, dans une règle ou une norme, une disposition qui limiterait le champ d'application aux navires qui entreprennent des voyages internationaux ou exclurait les navires naviguant exclusivement dans les eaux territoriales. De fait, dans certaines parties du projet de convention, il existe déjà des dispositions spécifiques relatives à l'application des prescriptions aux navires affectés seulement à «des trajets domestiques» ou qui naviguent «dans la limite des eaux territoriales»<sup>7</sup>. Qui plus est, si la plupart des navires de cette catégorie peuvent être considérés comme de petits navires, le problème pourrait être résolu si l'on décidait de limiter la jauge brute des navires auxquels s'applique la convention, soit par une disposition d'application générale énoncée dans les articles, soit par des dispositions figurant dans des règles ou normes spécifiques.

### **Note 3. Article VIII, paragraphe 3**

Commentaire 8

Rapport de la commission 1 de la CTMP, *Compte rendu n° 4(Rev.)*, paragraphes 133-144

1. Pour ce qui est de l'article VIII, la question à examiner est celle du nombre de ratifications nécessaires pour l'entrée en vigueur de la convention. Tel que libellé actuellement, le paragraphe 3 exige que l'instrument soit ratifié par un certain nombre de Membres, représentant au total un certain pourcentage du tonnage brut mondial. Trois questions sont restées en suspens: *a)* quel doit être le nombre minimal de ratifications? Quel devrait être le pourcentage du tonnage requis? Devrait-il s'agir du pourcentage; de la flotte marchande mondiale ou du tonnage total que représentent les navires battant pavillon des Etats Membres de l'OIT? Le projet recommandé proposait deux options: dix Membres représentant 25 pour cent du tonnage brut de la flotte marchande mondiale, formule

<sup>7</sup> Norme A2.1, paragr. 2: «Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants doivent aussi être tenus à disposition en anglais (sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques).» Norme A5.1.3, paragr. 14: «L'obligation relative à la production d'une traduction en anglais, mentionnée aux paragraphes 12 et 13, ne concerne pas les navires engagés dans des activités commerciales dans la limite des eaux territoriales.»

---

utilisée dans la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, ou 25 Membres représentant au total 50 pour cent du tonnage brut de la flotte marchande mondiale, comme dans la Convention SOLAS de l'OMI, de 1974.

2. A la CTMP, les représentants des armateurs et les représentants de la plupart des gouvernements ont privilégié l'approche SOLAS, soit 25 Membres et une part de 50 pour cent du tonnage brut mondial. Les représentants des gens de mer ont suggéré 30 Membres représentant au total 33 pour cent du tonnage brut mondial, en déduisant éventuellement le tonnage des Etats non Membres de l'OIT. Les armateurs se sont dits prêts à accepter le nombre minimum de 30 Membres ayant ratifié la convention, mais souhaitaient que soit maintenue la proportion de 50 pour cent du tonnage brut mondial. La principale justification du pourcentage de 50 pour cent, selon ce qui a été indiqué par les représentants des armateurs et les représentants de certains gouvernements, est l'existence, dans la convention, d'une disposition interdisant un traitement plus favorable (paragraphe 7 de l'article V): s'agissant du contrôle par l'Etat du port, les navires faisant escale dans un port d'un Etat Membre ayant ratifié la convention seraient couverts par celle-ci, quand bien même l'Etat du pavillon ne l'aurait pas ratifiée. Si cette justification était jugée fondée, ce serait probablement le tonnage brut «mondial» qui serait retenu, dans la mesure où la convention, du fait du contrôle par l'Etat du port, s'appliquerait aussi aux navires d'Etats non Membres de l'OIT. Il a également été suggéré de tenir compte aussi du nombre de gens de mer ou du nombre d'Etats fournisseurs de main-d'œuvre.
3. Il pourrait être utile, aux fins du présent débat, d'envisager un exemple en se référant au tableau qui figure à l'annexe A des présentes notes. Ce tableau, qui utilise des données tirées de *World Fleet Statistics* (2003)<sup>8</sup>, comprend une troisième colonne qui indique la part de chaque pays ou territoire dans le tonnage brut de la flotte marchande mondiale et une quatrième colonne qui indique la part de chaque pays ou territoire après déduction du tonnage brut des navires d'Etats non Membres de l'OIT ou dont l'immatriculation est inconnue. Les six Membres de l'OIT dotés du plus fort tonnage (y inclus les territoires ou régions sous leur souveraineté) représentent plus de 50 pour cent du tonnage de la flotte marchande mondiale. Il suffirait que ces quelques pays ratifient immédiatement la convention pour que son entrée en vigueur devienne effective mais avec un très faible taux de ratifications. A l'opposé, si ces six pays ne ratifient pas la convention, la ratification des quelque 140 autres Etats Membres de l'OIT figurant sur la liste ne suffira pas à donner effet à la convention. La solution pourrait consister à utiliser un système de pondération qui tienne compte du tonnage détenu par chaque Membre, à l'exemple de la convention n° 180, qui prescrit la ratification par cinq Membres pour l'entrée en vigueur de la convention, dont trois Membres dotés d'une flotte marchande d'au moins un million de tonneaux de jauge brute. La suggestion de tenir compte également du nombre de gens de mer ou des pays qui les fournissent pourrait être plus difficile à mettre en œuvre, compte tenu du manque de statistiques officielles fiables au niveau mondial. L'article VIII pourrait toutefois renvoyer à une liste (qui serait annexée à la convention) de pays réputés les plus importants en termes de fourniture de main-d'œuvre pour la marine marchande. Compte tenu de l'observation relative à la disposition interdisant un traitement plus favorable et de la suggestion (conforme à cette observation) de fixer à 30 le nombre d'Etats Membres ratifiant la convention, le paragraphe 3 de l'article VIII pourrait se lire comme suit:

3. Elle entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle auront été enregistrés les instruments de ratification d'au moins **30 Membres, dont la moitié au moins des Membres**

<sup>8</sup> Publication annuelle de Lloyd's Register-Fairplay. Le tableau présente la composition de la flotte marchande (navires de mer automoteurs de plus de 100 tonneaux de jauge brute), au 31 décembre 2003.

---

**dotés d'une flotte représentant au moins [un] pour cent du tonnage brut de la flotte marchande mondiale.**

En outre, le libellé suivant pourrait éventuellement être ajouté à la fin du paragraphe:

**et au moins la moitié du nombre des Membres fournisseurs de main-d'œuvre à la marine marchande répertoriés dans l'annexe ... à la présente convention.**

#### **Note 4. Article XIV, paragraphe 5**

Commentaire 12, point 2

Rapport de la commission 1 de la CTMP, *Compte rendu* n° 4(Rev.), paragraphes 167-169

1. L'article XIV définit la procédure d'amendement de la convention conformément aux procédures aujourd'hui suivies pour la révision des conventions internationales du travail, à savoir la ratification expresse des amendements adoptés par la Conférence internationale du Travail. Le paragraphe 5 de l'article visé porte sur le nombre de ratifications requises pour qu'un amendement soit réputé avoir été accepté et entre ainsi en vigueur douze mois plus tard pour les Membres qui ont déjà ratifié l'amendement (voir paragraphe 6).
2. A la CTMP, les représentants des armateurs et les représentants des gens de mer se sont déclarés favorables à la ratification des amendements par 12 Membres représentant au total 12,5 pour cent du tonnage brut de la flotte marchande mondiale, étant entendu que la décision sur ce point dépendrait de ce qui serait décidé pour l'article XVIII à propos de l'entrée en vigueur de la convention elle-même (voir Note précédente). Selon l'indication donnée par les armateurs et les gens de mer – qui n'a été contestée par aucun représentant gouvernemental –, les chiffres seraient à peu près équivalents à la moitié du nombre requis pour l'entrée en vigueur de la convention.

#### **Note 5. Article XV, paragraphe 2**

Commentaire 13, point 5

Rapport de la commission 1 de la CTMP, *Compte rendu* n° 4(Rev.), paragraphes 170 et 171

1. L'article XV définit la procédure d'amendement simplifiée, qui pourrait être appliquée aux dispositions du code, sauf stipulation contraire. La procédure débute – aux termes du paragraphe 2 – avec la proposition d'un amendement spécifique soumise par le groupe des armateurs ou par le groupe des gens de mer de la commission tripartite spéciale ou par le gouvernement d'un Etat Membre de l'OIT, sous réserve que l'amendement ait été proposé ou soit appuyé par un nombre minimum de gouvernements ayant ratifié la nouvelle convention (ou soit appuyé par l'un des deux autres groupes). La question non résolue dans le projet de convention concerne le nombre requis de gouvernements (ayant proposé ou appuyant l'amendement). Dans le projet recommandé, il était suggéré de fixer ce nombre à dix – soit 1+9 si le gouvernement qui propose l'amendement a ratifié la convention et 1+10 dans le cas contraire.
2. A la CTMP, les représentants des armateurs et des gens de mer ont approuvé le nombre de dix gouvernements. Les représentants gouvernementaux ont laissé entendre que ce nombre pourrait être excessif.
3. La question appelle deux observations principales. Premièrement, il faut que les propositions aient un certain poids avant d'être soumises, compte tenu du temps et du coût que représentent leur examen initial, leur traduction et leur distribution à tous les Membres

---

de l'Organisation – qui auront chacun la possibilité de soumettre des commentaires sur ces propositions – puis leur discussion au sein d'une commission composée des représentants des gouvernements ayant ratifié la convention et des représentants des armateurs et des gens de mer. La commission pourrait même devoir être convoquée pour l'examen d'une seule proposition. Deuxièmement, certains gouvernements pourraient rencontrer des difficultés pratiques pour coordonner leurs idées ou positions et obtenir ensuite l'appui nécessaire. On peut supposer que tout gouvernement ayant l'intention de proposer un amendement souhaite en tout état de cause consulter d'autres gouvernements, en particulier ceux qui ont leur mot à dire quant à l'adoption initiale de l'amendement – autrement dit les gouvernements qui ont ratifié la convention – de façon à s'assurer un appui suffisant. Une question que les gouvernements pourraient peut-être se poser est de savoir quelle est l'ampleur de l'appui qui leur est nécessaire de la part des gouvernements qui ont ratifié la convention, de façon à apprécier s'il vaut la peine de poursuivre la procédure de proposition. Ils pourraient alors juger si le nombre dix est approprié ou s'il conviendrait de proposer un nombre inférieur pour inclusion au paragraphe 2 de l'article XV.

### **Note 6. Article XV, paragraphe 7**

Commentaire 13, point 9

Rapport de la commission 1 de la CTMP, *Compte rendu* n° 4(Rev.), paragraphes 172-174

1. Le paragraphe 7 de l'article XV traite du nombre nécessaire de Membres ayant exprimé leur désaccord pour faire obstacle à l'entrée en vigueur d'un amendement dans le cadre de la procédure simplifiée. Dans le projet recommandé, il était proposé que l'amendement soit réputé rejeté si plus d'un tiers des Membres ayant ratifié la convention et représentant 50 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte marchande mondiale exprimaient formellement leur désaccord. A la CTMP, les représentants des armateurs et des gens de mer ont jugé ces chiffres adéquats. Toutefois, à l'instar de la procédure expresse d'amendement énoncée à l'article XIV, la décision dépendra des chiffres retenus à l'article VIII pour l'entrée en vigueur de la convention.
2. Une erreur de rédaction a été relevée au paragraphe 7 de l'article XV du projet recommandé. Si un amendement est réputé accepté sauf désaccord d'un tiers des Membres ayant ratifié la convention et représentant 50 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte marchande mondiale, il devient presque impossible dans la pratique de rejeter un amendement au cours des premiers stades de la convention, quand la flotte totale des Membres ayant ratifié la convention ne représentera que 50 pour cent du tonnage mondial, voire moins (selon la solution qui sera adoptée pour l'article VIII – voir plus haut Note 3). Il faudrait ajouter les termes «soit» et «soit» pour que la formulation soit compatible avec les dispositions correspondantes des conventions de l'OMI, sur lesquelles se fonde l'article XV (dans la mesure où cela est compatible avec la vocation de l'OIT). En vertu des dispositions de l'OMI <sup>9</sup>, il existe deux situations distinctes dans lesquelles un amendement ne sera pas réputé accepté: lorsque des objections sont formulées *soit* par plus d'un tiers des parties à la convention, *soit* par un nombre indéfini de parties dès lors qu'elles représentent au total au moins 50 pour cent du tonnage brut de la flotte marchande mondiale.

<sup>9</sup> Voir par exemple l'article VIII b) vi) 2) de la Convention SOLAS.

- 
3. En conséquence, sachant qu'une décision concernant le paragraphe 7 de l'article XV pourrait dépendre de la solution adoptée pour l'article VIII, il est suggéré que la discussion se fonde sur le libellé suivant:

7. Un amendement adopté par la Conférence est réputé avoir été accepté sauf si, avant la fin du délai prescrit, **soit** plus [d'un tiers] des Membres ayant ratifié la convention, **soit des Membres ayant ratifié la convention** et représentant au total [50 pour cent] au moins du tonnage brut de la flotte marchande [mondiale] expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général.

**Note 7. Titre 4, norme A4.2, paragraphe 1 a) et b)**

Commentaire 31

Rapport de la commission 3 de la CTMP, *Compte rendu* n° 6(Rev.), paragraphes 90 et 91; 100-117

1. La norme A4.2 traite de la responsabilité des armateurs d'assurer ce qui a été décrit comme une protection financière «à court terme» en cas de maladie ou d'accident des gens de mer. Les dispositions de la règle 4.2, ainsi que celles de la norme A4.2 et du principe directeur B4.2 qui s'y rattachent, font partie du système général de protection sociale et de bien-être défini au titre 4 et «complètent», selon la formule utilisée pour les décrire, en particulier les dispositions de la règle 4.1 relative aux soins médicaux et de la règle 4.5 relative à la sécurité sociale (voir norme A4.5, paragraphe 1). Les dispositions de la règle 4.2 et de la norme A4.2 auraient pour effet de réviser la convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, et les articles 14 et 15 de la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987. Le paragraphe 1 de la norme A4.2 énonce, dans ses quatre alinéas, les normes minimales régissant l'exercice de la responsabilité des armateurs en matière de protection de la santé et de soins médicaux pour tous les gens de mer travaillant à bord de leurs navires. Toutefois, il n'y a pas eu d'accord sur les alinéas *a)* et *b)*, qui précisent les principaux aspects de cette responsabilité.
2. L'alinéa *a)* du paragraphe 1 de la norme A4.2 du projet recommandé soulève essentiellement deux questions. L'une est de définir la période durant laquelle les armateurs sont tenus d'assurer une protection de la santé et des soins médicaux; aux termes du projet recommandé, cette période débiterait à la date stipulée pour le commencement du service. En ce qui concerne la fin de cette période, deux possibilités ont été proposées entre crochets: soit la date à laquelle les marins sont censés avoir été dûment rapatriés, soit la date d'expiration de l'engagement. La deuxième question a trait aux problèmes de santé dont les symptômes pourraient se manifester beaucoup plus tard mais dont l'origine pourrait être attribuée à une maladie ou à un accident durant la période considérée; à cet égard, le projet recommandé se réfère aux maladies et accidents des gens de mer «résultant de leur emploi entre ces deux dates».
3. Dans une certaine mesure, le libellé de l'alinéa *a)* est déterminé par la règle correspondante, à laquelle les dispositions de la norme doivent se conformer. Cette règle (4.2) a fait l'objet de discussions détaillées à la CTMP. La discussion du paragraphe 1 de la règle a principalement porté sur l'étendue de la responsabilité des armateurs pour ce qui est d'assurer une protection aux gens de mer, et sur les aspects de l'alinéa *a)* du paragraphe 1 de la norme susvisée. Les discussions ont notamment fait ressortir la diversité des situations en matière d'emploi d'un pays à l'autre. Certains marins sont titulaires de contrats de travail qui s'étendent sur plusieurs décennies, tandis que d'autres ne sont employés que pour de brèves périodes et par de multiples armateurs. Le texte finalement adopté est libellé comme suit:

---

1. Tout Membre veille à ce que des dispositions conformes au code soient appliquées à bord des navires qui battent son pavillon pour assurer aux gens de mer travaillant à bord de ces navires le droit à une assistance et à un soutien matériels de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant le service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.

4. Avant l'adoption des mots «ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat», le comité de rédaction a été prié de revoir le texte afin de «veiller à ce que la formulation actuelle reflète l'opinion de la commission. Selon celle-ci, le texte devrait garantir que les conséquences financières de la maladie, de l'accident ou du décès d'un marin soient limitées aux conséquences qui résultent de l'emploi à bord du navire ou lui sont liées ou qui surviennent lorsque le marin voyage à destination du navire ou en revient.» (paragraphe 89, *Compte rendu* n° 6(Rev.)). L'avis du comité de rédaction est énoncé au paragraphe 90 du rapport. Il indique que le paragraphe 1 semblerait conforme aux vues de la commission si l'on ajoutait une nouvelle disposition avant le paragraphe 1, en vue de définir la notion de «service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime» aux fins de la règle. Le comité de rédaction a aussi proposé le libellé de cette éventuelle nouvelle disposition. Les représentants des armateurs ont marqué leur désaccord sur certains éléments de la définition proposée et ont déclaré préférer conserver le paragraphe 1 de la règle en l'état.
5. Le débat qui a suivi à propos du paragraphe 1 de la norme A4.2 a porté principalement sur la relation entre les travaux de la CTMP et ceux du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer. Ce groupe a pour tâche d'élaborer «des solutions durables à long terme pour traiter les problèmes de la garantie financière eu égard à l'indemnisation en cas de mort ou de lésions corporelles, en laissant de côté pour l'instant la question de savoir si de telles dispositions devraient avoir ou non un caractère contraignant»<sup>10</sup>. Les travaux de ce groupe sont toujours en cours et pourraient ne pas s'achever à temps pour la session maritime de la Conférence internationale du Travail. Or les questions restant à résoudre aux alinéas *a)* et *b)* du paragraphe 1, qui dispose que les armateurs doivent prendre à leur charge la couverture d'assurance requise pour garantir une indemnité en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer, sont apparemment liées aux activités du groupe de travail OMI/OIT. Le groupe de travail est censé examiner à la fois la garantie de sécurité et la période de couverture applicable aux fins d'assurer une sécurité financière en cas de décès, de lésions corporelles ou d'abandon des gens de mer. Les représentants des armateurs ont déclaré préférer conserver les alinéas *a)* et *b)* existants, en maintenant les crochets et les libellés qu'ils contiennent, en attendant les résultats du groupe de travail. La commission de la CTMP est convenue de laisser les dispositions visées entre crochets pour l'instant. Toutefois, comme suite à la décision de la CTMP de retirer tous les passages du projet de convention restés entre crochets à la fin de ses travaux, les deux alinéas n'ont pas été maintenus et font désormais partie des questions non résolues.
6. Aux termes de la résolution pertinente de la CTMP, la réunion du mois d'avril a pour finalité d'aider «le Bureau à formuler d'une façon acceptable par tous les dispositions précédemment placées entre crochets qui n'ont pas fait l'objet d'un accord». Toutefois, dans ce cas particulier, il faudra que chacun ait soin d'éviter toute proposition susceptible de compromettre la progression ou préjuger des résultats des discussions en cours au sein

<sup>10</sup> OMI: *Provision of financial security: (i) Progress report on the work of the Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers*, doc. LEG 89/6/1, 21 sept. 2004, parag. 3.

---

du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts. Sous cette réserve, il est préférable de parvenir à un accord sur un libellé approprié avant la Conférence internationale du Travail, en gardant à l'esprit que les travaux en cours au sein du groupe de travail mixte pourraient ne pas être achevés d'ici là. A cet égard, on notera que la CTMP a été en mesure de parvenir à un accord sur la question de la responsabilité et d'adopter un libellé pour le paragraphe 1 de la règle 4.2, qui fait obligation aux Etats du pavillon de veiller à ce que des dispositions «conformes au code» soient appliquées à bord des navires qui battent leur pavillon pour assurer aux gens de mer travaillant à bord de ces navires l'exercice de ces droits. Cette prescription définit également un cadre général qui fixe à la fois le contenu et les périodes d'exercice desdits droits puisqu'elle se réfère à des événements survenant «pendant le service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime» ou «résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat». En l'état, le paragraphe 1 de la norme A4.2 stipule qu'une législation doit être adoptée au niveau national pour assurer l'application de normes minimales. Afin de fournir des orientations aux Membres et de favoriser une plus grande uniformité quant à la nature des mesures «conformes au code», il est préférable que la norme contienne des dispositions traitant les deux aspects du texte non résolu.

7. *Pour ce qui est de l'alinéa a) du paragraphe 1*, une possibilité dans ce contexte serait d'adopter une approche minimaliste, suivant de près le libellé de la norme qui existe à présent dans la convention. Dans ce type d'approche, il pourrait être nécessaire de s'appuyer sur l'utilisation, à un stade précoce, de la procédure d'amendement simplifiée pour adapter la norme, si nécessaire, de façon à refléter les conclusions qui résulteront en temps utile des travaux du groupe de travail OMI/OIT. Il convient de rappeler que, dans le projet recommandé, deux parties seulement du *paragraphe 1 a) de la norme* étaient entre crochets. Ces parties renvoient à deux questions. La première est de décider s'il convient de maintenir la formulation contenue dans la convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, laquelle détermine le début et la fin de la période durant laquelle l'armateur est tenu d'assurer une protection. L'alinéa *a)* du paragraphe 1 de l'article 2 de ladite convention détermine la période en ces termes: «la date stipulée dans le contrat d'engagement pour le commencement du service et l'expiration de l'engagement». L'autre question à régler à l'alinéa *a)* du paragraphe 1 a trait à la prise en charge des maladies et accidents «résultant de leur emploi». Ce libellé a été adopté par la CTMP à la règle 4.2, et ne peut donc plus être considéré comme une question non résolue puisque les dispositions énoncées par une règle doivent se refléter dans la norme correspondante.
8. Une autre option serait d'envisager la possibilité de parvenir à un accord sur une autre formulation. A cet égard, *pour ce qui est de l'alinéa a) du paragraphe 1*, on aura noté que le projet recommandé propose une deuxième formulation, qui fixerait la fin de la période de protection à la date à laquelle les gens de mer sont censés avoir été dûment rapatriés. De plus, les représentants des armateurs ont soumis à la CTMP une proposition d'amendement visant l'alinéa *a)* du paragraphe 1, qui n'était pas recevable dans le contexte où cette proposition a été présentée, mais pourrait être utile dans le contexte actuel. Cette proposition évoque «la période d'engagement sur le navire, *selon ce que prévoient la législation nationale ou les conventions collectives*»<sup>11</sup>. Toute définition dans ce sens devrait être conforme au libellé correspondant de la règle 4.2. Les représentants des armateurs ont également proposé un amendement au paragraphe 1 de la règle même. Leur proposition pourrait être réputée partiellement recevable dans la mesure où la plus grande partie du texte de ce paragraphe n'était pas placée entre crochets dans le projet

<sup>11</sup> Voir *Recueil des amendements proposés au projet de convention du travail maritime consolidée, 2006, PTMC/2005/2, amendement 96 (C.3/D.36)*.

---

recommandé. Une partie du libellé proposé reflète la position de la commission à l'époque (voir plus haut paragraphe 4). La proposition se lit comme suit:

Tout Membre veille à ce que des dispositions conformes au code soient appliquées à bord des navires qui battent son pavillon pour que les armateurs assument la responsabilité financière des conséquences des maladies, accidents et décès survenant pendant le service des gens de mer à bord, y compris pendant les permissions à terre, et pendant les voyages liés à l'embarquement ou au débarquement. Cette responsabilité devrait être assumée dans tous les cas, sauf lorsque la maladie ou l'accident a été provoqué par la faute intentionnelle du marin<sup>12</sup>.

9. Pour ce qui est de l'alinéa b) du paragraphe 1 de la norme A4.2, la totalité de ce paragraphe, qui portait sur plusieurs points différents, était placée entre crochets dans le projet recommandé. L'un de ces points a trait à la prise en charge de la couverture d'assurance requise pour garantir une indemnité en cas de décès ou d'incapacité de longue durée. Un deuxième point porte sur la question de savoir si l'indemnité doit être fixée par la législation nationale, la réglementation ou les conventions collectives. Un troisième élément a trait à la précision du libellé concernant la couverture d'assurance qui renvoie aux accidents du travail, maladies professionnelles et risques professionnels. Enfin, le dernier élément a pour objet de préciser la date de fin de la période de couverture, également évoquée à l'alinéa a) du paragraphe 1. Dans la mesure où la question du caractère obligatoire de la sécurité financière pour l'indemnisation de ces événements semble controversée, et où cette disposition est étroitement liée aux discussions en cours au sein du groupe de travail OMI/OIT, une approche minimaliste telle que suggérée pour l'alinéa a) du paragraphe susvisé serait probablement la seule voie réaliste pour parvenir à un consensus à ce stade. Etant donné que la convention n° 55 ne traite pas la question de l'assurance dans ce contexte, l'alinéa pourrait simplement spécifier que l'assurance doit être l'une des mesures à adopter pour donner effet à la règle 4.2, en particulier pour la couverture en cas de décès ou d'invalidité à long terme.

### **Note 8. Principe directeur B4.5, paragraphe 5**

Commentaire 34 et addendum, point 7

Rapport de la commission 3 de la CTMP, *Compte rendu* n° 6(Rev.), paragraphes 398-414

1. Le paragraphe 5 du principe directeur B4.5 se trouve dans la partie du projet de convention traitant de la sécurité sociale servie par les régimes nationaux. Il complète la protection assurée par les règles 4.1 et 4.2. Le paragraphe 5, tel que proposé dans le projet recommandé, est un texte qui avait été suggéré en avril 2004 par les gens de mer lors d'une réunion d'experts chargée de mener à bonne fin l'examen de cette partie de la convention (voir l'addendum aux commentaires (PTMC/04/2) sur le projet recommandé, point 7). Le texte donne des orientations aux gouvernements en mentionnant que, «en principe», tous les gens de mer employés à bord d'un navire devraient être admis à bénéficier des mêmes branches de la sécurité sociale que les gens de mer qui résident sur le territoire de l'Etat du pavillon, dans la mesure du possible et selon la situation nationale de l'Etat en question. Cette mesure est semblable à celle qui est exprimée aux articles 18 et 20 de la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987, à propos de l'égalité de traitement en matière de prestations sociales servies par les régimes nationaux et les armateurs.

<sup>12</sup> Voir *Recueil*, amendement 95 (C.3/D.33).

- 
2. Le paragraphe 5 a fait l'objet d'un examen par la commission 3 et a donné lieu à un débat approfondi quant à sa signification. Un représentant gouvernemental a jugé qu'il manque de clarté et a proposé de le remplacer par une disposition précisant que l'Etat du pavillon peut choisir d'étendre la protection aux gens de mer en cas d'accident du travail. D'autres représentants gouvernementaux ont estimé que ce paragraphe devrait être supprimé parce qu'il est soit caduc, soit redondant puisque les obligations incombant à l'Etat du pavillon sont déjà spécifiées dans la norme. Les représentants des gens de mer ainsi que deux représentants gouvernementaux ont proposé que le paragraphe 5 soit transféré dans les normes, de façon à renforcer la responsabilité de l'Etat du pavillon en matière de contrôle de la protection. Les représentants des armateurs et plusieurs autres représentants gouvernementaux se sont opposés à ce transfert qui risque de nuire à la ratification. La commission a soumis ce paragraphe à la Commission d'organisation des travaux en proposant qu'il soit maintenu entre crochets. La Commission d'organisation des travaux a renvoyé le texte à la commission en lui demandant de le réexaminer et de parvenir à une décision (soit inclure, soit supprimer ce paragraphe). Les représentants des gens de mer ont jugé ce texte fondamental et ont souhaité qu'il soit transféré dans les normes. Les représentants des armateurs étaient d'avis que ce texte devrait être supprimé. La commission a conclu qu'elle n'était pas en mesure de progresser sur ce point et que le texte devrait rester entre crochets. La CTMP ayant décidé de retirer tous les textes entre crochets du projet de convention, la disposition a disparu du projet et doit être traitée comme une question non résolue.
  3. La discussion qui s'est déroulée à la CTMP donne à penser que ce paragraphe pose un gros problème à de nombreux représentants, malgré son libellé, qui pourrait s'ajuster à presque toutes les situations possibles. Pour certains, il vise l'égalité entre les travailleurs à bord d'un navire et renvoie à l'obligation faite à l'Etat du pavillon de réglementer les conditions sociales à bord des navires. Pour d'autres, le texte pose problème car il donne l'impression d'avoir pour objectif d'obliger l'Etat du pavillon à servir des prestations sociales aux gens de mer non résidents lorsque leur pays de résidence ne leur assure pas la même gamme de prestations: le texte n'est donc pas conforme à la norme, dans laquelle le lieu de résidence est la clé de voûte de la protection. En vertu du paragraphe 1 de la norme A4.5, les Membres sont tenus d'assurer une protection dans au moins trois des neuf branches de la sécurité sociale, et l'on peut concevoir qu'ils ne choisiront pas tous les trois mêmes branches.
  4. Il est noté que l'ensemble des mandants reconnaissent que l'Etat du pavillon joue un rôle significatif en matière de sécurité sociale. En particulier, le paragraphe 5 de la norme A4.5, dans son libellé actuel, insiste sur la responsabilité qui incombe à l'Etat du pavillon d'assurer la protection sociale sur les navires battant son pavillon, en vertu des règles 4.1, et 4.2 et du droit international général (par exemple, l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer). Le paragraphe 6 de la norme semble également répondre aux questions auxquelles sont confrontés les Etats du pavillon face à des marins relevant de systèmes économiques et de régimes de sécurité sociale très différents. Le principe énoncé au paragraphe 5 du principe directeur pourrait peut-être être interprété comme étant en corrélation avec l'obligation énoncée dans le paragraphe susvisé. Parallèlement, le principe énoncé au paragraphe 5 du principe directeur B4.5, ou du moins la terminologie proposée, à savoir: «... prendre toutes les mesures pour appliquer ce principe, selon sa situation nationale», semble à ce jour poser de sérieux problèmes à certains pays. Comme c'est le cas avec de nombreux autres aspects du traitement de la protection sociale dans la convention consolidée, dont la finalité est d'«assurer progressivement la protection complète de sécurité sociale», la voie qui permettrait d'aboutir au consensus pourrait consister à trouver un libellé établissant clairement que ce principe constitue davantage un objectif à atteindre qu'une norme ou une orientation appelant une action immédiate.

---

## **Note 9. Titre 5, paragraphe 3**

Commentaire 35, points 6 et 7

Voir également commentaire 13 sur la procédure d'amendement simplifiée

Rapport de la commission 1 de la CTMP, *Compte rendu* n° 4(Rev.), paragraphes 177 et 178, 181-185

1. Le paragraphe 3 du titre 5 du projet recommandé traite de l'amendement des dispositions du code par la procédure d'amendement simplifiée. Le code peut être amendé par la procédure simplifiée énoncée à l'article XV de la convention sauf disposition stipulant expressément le contraire. Le paragraphe 3 aurait pour effet de limiter cette possibilité dans le cas du titre 5 relatif au respect et à la mise en application des dispositions. La procédure simplifiée, au titre de l'article XV, ne pourrait être appliquée que pour la partie B du code et les annexes à la partie A du titre 5. Les dispositions de la partie A du code ne pourraient être amendées que conformément à la procédure de ratification expresse énoncée à l'article XIV.
2. A la CTMP, plusieurs représentants gouvernementaux ont exprimé leur appui à la disposition proposée, les gouvernements devant être en mesure de déterminer clairement ce à quoi ils s'engagent en ratifiant la convention, qui insiste en particulier sur l'inspection et la certification. C'est pourquoi ils ont estimé que les annexes à la partie A du code dans le titre 5 ne devraient pas non plus pouvoir être modifiées par la procédure d'amendement simplifiée. Compte tenu de la position de nombreux gouvernements et de la nécessité de parvenir à une large ratification, les représentants des armateurs ont également appuyé l'inclusion du paragraphe 3 dans la convention. Les représentants des gens de mer s'y sont déclarés opposés. Ils ont fait observer qu'en matière d'inspection du travail le projet de convention innove, et les mécanismes permettant d'en faire respecter les dispositions doivent résister à l'épreuve du temps. Si la procédure simplifiée était exclue, le processus d'adoption des ajustements nécessaires serait extrêmement lent. Par ailleurs, le système de vote prévu à l'article XV éviterait les modifications hâtives. Finalement, les représentants des gens de mer ont estimé que c'est aux représentants gouvernementaux qu'il incombe de prendre la décision.
3. Les considérations ci-après s'adressent par conséquent aux gouvernements, puisqu'ils sont les principaux intéressés:
  - a) En raison du caractère innovant de bon nombre des dispositions du titre 5, en particulier pour l'OIT, et de la manière de plus en plus détaillée dont elles sont désormais énoncées dans cette partie du code, il se pourrait que le système défini dans le code nécessite des ajustements, ainsi que l'ont indiqué les représentants des gens de mer. Les gouvernements pourraient bien souvent être les principaux bénéficiaires de ces ajustements, dans la mesure où la souplesse d'application de la partie A du code par le biais de dispositions équivalentes en substance n'existera pas pour le titre 5, aux termes du paragraphe 2 du titre 5.
  - b) Le délai d'entrée en vigueur d'un amendement au titre des procédures de l'article XIV pourrait être considérable. La procédure d'amendement simplifiée sera plus expéditive en ce qui concerne la soumission de l'amendement à la Conférence internationale du Travail, puisqu'il n'y aura pas de discussion sur d'éventuels amendements à la proposition: la seule décision que devra prendre la Conférence sera d'approuver ou rejeter les textes proposés par une commission tripartite spéciale. La lenteur de la procédure au titre de l'article XIV apparaîtra ultérieurement, lorsqu'il s'agira d'attendre le nombre de ratifications requis par le paragraphe 5 de l'article XIV (voir plus haut Note 4) pour l'entrée en vigueur dudit amendement. Le délai pourrait être de plusieurs années supérieur à la limite maximale de deux ans prévue dans la procédure simplifiée (paragraphe 7 de l'article XV), compte tenu des

---

difficultés que rencontrent généralement les pays lorsqu'il s'agit d'inscrire des questions de ce type à l'ordre du jour des travaux de leurs parlements nationaux.

- c) A l'évidence, la question qui se pose est la suivante: quels sont les avantages de la procédure de ratification expresse au titre de l'article XIV par rapport à la procédure simplifiée prévue à l'article XV? L'hypothèse selon laquelle la procédure visée par l'article XIV rendrait plus difficile l'adoption d'amendements ne paraît pas convenablement fondée: alors que les amendements au titre de l'article XIV seront plus coûteux et plus lents à se concrétiser, les garanties énoncées à l'article XV contre les amendements qui ne sont pas acceptables pour l'ensemble des mandants sembleraient être adéquates; d'ailleurs, les gouvernements pourraient les juger excessives lorsque, par exemple, une proposition d'amendement permettrait de réduire les coûts d'inspection ou de renforcer la coordination entre les inspections au titre de la convention et celles prescrites par les conventions de l'OMI. Ces garanties existent déjà au stade de la commission tripartite spéciale où, en particulier, elles font obstacle à toute décision en cas d'absence de plus de la moitié des gouvernements ayant ratifié la convention, ou si au moins la moitié des gouvernements représentés (c'est-à-dire 25 pour cent du total des voix) rejette la proposition (voir les alinéas *a*) et *c*) du paragraphe 4 de l'article XV). La garantie suivante est la majorité des deux tiers requise pour l'approbation d'un amendement par la Conférence internationale du Travail (paragraphe 5 de l'article XV). Même si au moins la moitié des gouvernements représentés au sein de la commission tripartite spéciale votait en faveur d'un amendement, celui-ci serait réputé rejeté si plus d'une certaine proportion des gouvernements ayant ratifié (un tiers dans les conventions de l'OMI – voir plus haut Note 6) exprimaient leur désaccord dans le délai prescrit (paragraphe 7 de l'article XV). Enfin, un amendement qui entre en vigueur ne pourra engager aucun gouvernement ayant exprimé son désaccord dans le délai prescrit (paragraphe 8 de l'article XV).
- d) De même, l'argument selon lequel les amendements visés par l'article XV ne seraient pas examinés de manière aussi détaillée que d'autres semble peu fondé. Les propositions d'amendement sont tout d'abord examinées par le Bureau qui les notifie ensuite à tous les Membres de l'Organisation en les invitant à faire connaître leurs observations et suggestions, en principe dans un délai de six mois (paragraphe 3 de l'article XV). Ensuite, la commission tripartite spéciale examine les propositions, observations et suggestions, après quoi la Conférence internationale du Travail étudie le bien-fondé de tout amendement ayant été adopté. La période normale d'examen des amendements approuvés par les Membres ayant déjà ratifié la convention est de deux ans (paragraphe 6 de l'article XV).
- e) La procédure énoncée à l'article XIV pourrait présenter deux grands avantages (outre celui de protéger les gouvernements contre tout manque de diligence de leur part dans l'examen des amendements). L'un réside dans la soumission des amendements aux parlements nationaux, une procédure courante prévue dans les constitutions nationales avant la ratification expresse d'une convention. L'article XV autorise (à l'alinéa *a*) du paragraphe 8) un gouvernement à faire savoir que son acceptation ne pourra être validée que lorsqu'il aura notifié expressément son acceptation. Toutefois, si plusieurs gouvernements considèrent par exemple qu'un amendement de détail dans la partie A du code est suffisamment important pour exiger ou justifier sa soumission à leurs parlements nationaux, la procédure énoncée à l'article XIV paraît préférable à l'action unilatérale prévue par le paragraphe 8 *a*) de l'article XV.
- f) L'autre avantage pourrait se manifester lorsqu'un amendement revêt un intérêt particulier pour les gouvernements qui envisagent de ratifier la nouvelle convention – par exemple un amendement qui rendrait possible ou faciliterait la ratification. Selon la procédure énoncée à l'article XIV, les gouvernements qui n'ont pas ratifié la

---

convention auraient les mêmes droits de participation que les gouvernements l'ayant ratifiée. Au titre de l'article XV, ils seraient en mesure de proposer des amendements, de commenter les amendements proposés par d'autres et de participer pleinement à la décision prise par la Conférence internationale du Travail, pour approuver ou rejeter un amendement. Néanmoins, vu que les amendements visés à l'article XV se rapportent à des dispositions détaillées décrivant comment les Membres ayant déjà ratifié la convention doivent s'acquitter de leurs obligations pour se conformer aux dispositions de celle-ci, seuls ces derniers pourraient voter l'adoption d'un amendement au sein de la commission tripartite spéciale, et les amendements approuvés ne seraient soumis qu'aux gouvernements ayant ratifié la convention pour acceptation tacite.

4. Il pourrait donc y avoir des cas, tels ceux indiqués ci-dessus dans les alinéas *e*) et *f*), dans lesquels le code, du moins son titre 5, pourrait être amendé de manière plus aisée suivant la procédure prévue à l'article XIV. Parallèlement, il pourrait être jugé souhaitable que la convention conserve la souplesse nécessaire pour autoriser l'entrée en vigueur rapide d'amendements jugés utiles par le plus grand nombre. Il est par conséquent suggéré d'envisager les trois options suivantes: *a*) approuver le projet de paragraphe 3 du titre 5 et exclure totalement la procédure d'amendement simplifiée pour la partie A du code et peut-être aussi pour les annexes de la partie A; *b*) supprimer le projet de paragraphe 3 pour que le code puisse être amendé dans le titre 5 de la même manière que dans les autres titres, c'est-à-dire en utilisant soit la procédure de l'article XV, soit celle de l'article XIV; *c*) adopter une solution intermédiaire.
5. Une solution intermédiaire pourrait être de confier la question à la commission tripartite spéciale. Cette approche serait conforme à la fonction fondamentale de la commission, qui est de permettre au Conseil d'administration de suivre en permanence la manière dont la convention fonctionne (paragraphe 1 de l'article XIII). Le paragraphe 3 pourrait par exemple disposer que, s'agissant de propositions d'amendements relatifs à la partie A du code dans le titre 5 (ou aux annexes de la partie A), la commission tripartite spéciale notifiera ces amendements au Conseil d'administration en vue de leur inscription à l'ordre du jour de la Conférence pour examen en application de l'article XIV, sauf décision contraire de la commission à la majorité simple, avec les voix favorables d'une majorité des gouvernements ayant déjà ratifié la convention. Lorsqu'elle prendra sa décision, la commission tiendra compte de toute observation formulée sur la question lors de la communication de l'amendement à tous les Membres de l'OIT.
6. Si le projet de paragraphe 3 du titre 5 est adopté sous une forme ou sous une autre, la *note explicative sur les règles et le code de la convention du travail maritime*, placée à la suite des articles, nécessitera des ajustements. Il s'agira d'insérer dans l'espace laissé en blanc au paragraphe 4 de la note explicative une mention libellée par exemple en ces termes: «à une exception près (voir paragraphe 3 du titre 5 de la convention)».

**Note 10. Norme A5.1.3, paragraphes 9, 10 et 11,  
et principe directeur B5.1.3**

Commentaire 36, point 7 c)

Rapport de la commission 1 de la CTMP, *Compte rendu* n° 4(Rev.), paragraphes 264-267, 384-389

1. La norme A5.1.3 du projet de convention comporte un blanc entre les paragraphes 8 et 12. Cela s'explique par le fait qu'il n'y a pas eu de débat à la CTMP sur les paragraphes 9 à 11 du projet recommandé. Dans le projet recommandé, la plus grande partie du texte de ces dispositions était entre accolades {}, ce qui signifie que ces dispositions étaient considérées comme nécessitant une discussion plus approfondie, sans pour autant être controversées. Il

---

ressort clairement du libellé du projet de convention adopté par la CTMP et de la discussion relative aux autres dispositions connexes<sup>13</sup> que les participants ont approuvé l'idée d'un certificat et d'une déclaration établis sous les auspices de l'Etat du pavillon, attestant, sauf preuve contraire, de la conformité du navire aux prescriptions de la législation nationale qui donne effet à la convention. Les paragraphes considérés comme n'ayant pas encore fait l'objet d'un accord portent principalement sur des questions de forme concernant le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime. A ces aspects se rattachent aussi des questions de fond, portant sur la liste des points qui doivent être contrôlés, qui relèvent plus directement des annexes A5-I et A5-III (voir plus loin Note 20). Pour ce qui est de la forme, le paragraphe 9 du projet recommandé vise simplement l'application du paragraphe 3 de la règle de 5.1.3, qui prescrit que le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime doivent être conformes «aux modèles prescrits par le code». Les modèles de certificat et de déclaration figureraient à l'annexe A5-II (voir plus loin Note 21). Les paragraphes 10 et 11 du projet recommandé définissent la teneur de la déclaration de conformité du travail maritime. A la CTMP, un petit groupe de travail constitué par le groupe gouvernemental a examiné le libellé des paragraphes 10 et 11 et a proposé qu'ils soient remplacés par un nouveau paragraphe 10, en vue de simplifier les prescriptions de la déclaration, qui comprendrait deux parties au lieu des trois prévues dans le projet recommandé. Le groupe de travail a rendu compte de ses travaux à la commission 1<sup>14</sup>.

2. Les paragraphes et la structure proposée des deux documents ne semblent pas controversés mais nécessitent simplement un examen tripartite. On trouvera ci-après le paragraphe 9, tel que libellé dans le projet recommandé, et le paragraphe 10, tel que proposé par le groupe de travail du groupe gouvernemental (avec un ajout<sup>15</sup> visant à aligner la disposition sur le libellé du modèle de déclaration de conformité du travail maritime proposé par le groupe de travail – voir plus loin Note 21):

9. Le certificat de travail maritime, le certificat de travail maritime provisoire et la déclaration de conformité du travail maritime seront établis conformément aux modèles présentés à l'annexe A5-II.

10. La déclaration de conformité du travail sera annexée au certificat de travail maritime. Elle comprendra deux parties:

- a) La partie I sera établie par l'autorité compétente; elle indiquera les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la présente convention, en renvoyant aux dispositions applicables de la législation nationale et elle donnera, dans la mesure nécessaire, des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales. Elle fera aussi référence aux prescriptions de la législation nationale relatives à certaines catégories de navires. Elle mentionnera toute disposition équivalente en substance adoptée en vertu du paragraphe 3 de l'article VI de la présente convention.
- b) La partie II sera établie par l'armateur et certifiée par l'autorité compétente comme conforme à l'objet de la présente disposition. Elle énoncera les mesures adoptées pour garantir la conformité entre deux inspections et les mesures proposées pour garantir une amélioration continue.

<sup>13</sup> Voir, par exemple, *Compte rendu* n° 4(Rev.), paragr. 228-263, 268-316.

<sup>14</sup> Voir *Compte rendu* n° 4(Rev.), paragr. 265.

<sup>15</sup> Les mots «et certifiée par l'autorité compétente comme conforme à l'objet de la présente disposition» ont été ajoutés à l'alinéa b).

- 
3. Cette structure simplifiée, en deux parties, pour la présentation des informations requises, est reprise dans les modèles proposés aux annexes D, E et F des présentes Notes, et examinée à la Note 21.
  4. La simplification de la déclaration de conformité du travail maritime dans la norme A5.1.3, et du modèle correspondant dans les annexes, nécessitera quelques modifications du principe directeur B5.1.3. La CTMP a approuvé le libellé du principe directeur B5.1.3, et tout changement proposé devrait être considéré comme la suite logique des décisions adoptées à propos des points non encore résolus dans la norme. Le groupe de travail a fait observer qu'il faudrait remplacer «partie III» par «partie II» et a recommandé le nouveau libellé suivant pour les deux premiers paragraphes du principe directeur B5.1.3:

1. L'énoncé des prescriptions nationales devant figurer dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime devrait inclure ou être accompagné de références aux dispositions législatives régissant les conditions de travail et de vie des gens de mer pour chacun des aspects généraux énumérés à l'annexe A5-I. Lorsque la législation nationale reprend précisément les prescriptions énoncées dans la présente convention, il suffira d'y faire référence. Dans tous les autres cas, il faudrait fournir une explication concise.

2. Lorsqu'une disposition de la présente convention est mise en application par des dispositions équivalentes en substance, en vertu du paragraphe 3 de l'article VI, celles-ci devraient être définies soit dans le cadre de la disposition visée, soit dans une section séparée.

### **Note 11. Norme A5.1.3, paragraphe 17**

Commentaire 36, point 7 g)

Rapport de la commission 1 de la CTMP, *Compte rendu* n° 4(Rev.), paragraphes 298-306

1. Dans le projet recommandé, la norme A5.1.3 contient un paragraphe 17 portant sur le retrait du certificat de travail maritime par l'autorité compétente ou un organisme reconnu. La question non résolue est celle des raisons susceptibles de motiver un tel retrait. Le motif énoncé dans le projet était formulé en ces termes: «s'il apparaît que le navire intéressé n'est pas conforme aux prescriptions de la présente convention et que les mesures prescrites en vue de remédier à la situation n'ont pas été mises en œuvre à bord». La disposition énoncée dans le projet recommandé répondait aux suggestions formulées par les experts gouvernementaux à la quatrième réunion du groupe de travail tripartite de haut niveau.
2. A la CTMP, les représentants des gens de mer ont appuyé la proposition telle que libellée dans le projet recommandé. Le groupe gouvernemental a suggéré d'insérer l'expression «manifestement» avant «pas conforme», tandis que les représentants des armateurs privilégiaient une formulation indiquant que le certificat ne serait retiré qu'en cas de violations graves de la convention. La question de l'usage des termes «manifestement pas conforme» et «violation manifeste» a été renvoyée au comité de rédaction pour avis. Le comité de rédaction a fait savoir qu'aucune de ces deux expressions n'est suffisamment claire et qu'elles pourraient prêter à confusion avec d'autres dispositions de la convention.
3. Il serait utile tout d'abord de définir les raisons motivant une disposition relative au retrait du certificat de travail maritime, sachant qu'il en existe déjà une au paragraphe 15 de la norme, qui définit les circonstances dans lesquelles un certificat perd sa validité, ainsi que d'autres dispositions sanctionnant les violations graves ou «manifestes». En particulier, le paragraphe 17 de la norme A5.1.4 fait état de «sanctions appropriées et d'autres mesures correctives en cas de violation des prescriptions de la présente convention», qui devront être adoptées et effectivement appliquées. La nécessité d'interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce qu'il soit remédié à un défaut significatif de conformité est déjà prise en

---

compte sous la forme d'une mesure plus ciblée énoncée à l'alinéa c) du paragraphe 7 de la norme A5.1.4, selon laquelle les inspecteurs seront autorisés «à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises, lorsqu'ils ont des raisons de croire qu'un cas de défaut de conformité constitue une violation grave des prescriptions de la convention (y compris une violation des droits des gens de mer), ou représente un danger pour la santé, la sécurité ou la sûreté des gens de mer».

4. Habituellement, un privilège ou un droit est retiré lorsque les conditions auxquelles il a été accordé ne sont plus réunies. A cet égard, il conviendrait de noter que la disposition du projet recommandé insiste non pas sur le défaut de conformité aux prescriptions de la convention en soi, mais plutôt sur le fait que l'armateur n'a pas pris les mesures correctives requises. Tel est le principe énoncé au paragraphe 17. Un aspect important du système de certification qui doit être prévu dans la nouvelle convention réside dans la responsabilité qu'ont les armateurs d'avoir et d'appliquer des procédures adéquates pour s'assurer de l'application correcte, en permanence, des normes de la convention. Sans doute est-il donc raisonnable de penser que le certificat est accordé dans l'idée que les armateurs visés sont aptes et déterminés à remplir ce rôle. Le retrait du certificat serait dès lors justifié s'ils ne satisfont pas à cette exigence, c'est-à-dire en cas de violation grave des prescriptions de la convention ou de manquement grave à l'exercice de leurs responsabilités en vertu de la déclaration de conformité du travail maritime. Une telle approche pourrait peut-être être considérée comme analogue à celle qui concerne le retrait des documents de conformité au Code international de gestion de la sécurité (ISM), prévus par le chapitre IX de la Convention SOLAS, 1974. Selon les directives du Code ISM, un document de conformité doit être retiré si le navire n'a pas sollicité de vérification périodique (audit du système de gestion destiné à contrôler la conformité permanente) ou s'il existe des éléments probants de non-conformité majeure aux dispositions du Code ISM. Ces directives utilisent les termes «non-conformité» et «non-conformité majeure» pour décrire des situations où il s'agit d'un défaut de conformité au regard du plan relatif au système de gestion de la sécurité énoncé dans le document de conformité. Un défaut de conformité majeur est défini comme étant «une irrégularité identifiable qui constitue une grave menace pour la sécurité du personnel ou du navire, ou un risque grave pour l'environnement, et qui exige des mesures correctives immédiates»; la non-application effective et systématique d'une prescription du Code ISM est également considérée comme un défaut de conformité majeur<sup>16</sup>.
5. En conséquence, si le libellé du paragraphe 17 n'est pas approprié, une solution pourrait être d'indiquer expressément que, s'il est prouvé qu'un armateur n'est pas en mesure ou soucieux de prendre les mesures requises pour se conformer aux prescriptions de la convention, le certificat sera retiré. Une telle preuve pourrait être constituée lorsque, par exemple, une inspection met en lumière une violation grave de ces prescriptions, qui aurait dû être prévenue ou détectée et promptement rectifiée si les procédures à bord avaient été correctement appliquées, ou si les inspecteurs ont demandé à maintes reprises au navire de rectifier des défauts semblables. Si l'on adoptait une telle approche, les motifs de retrait d'un certificat pourraient être exprimés comme suit:

Si, en raison de la fréquence ou de la gravité des cas de non-conformité ou pour d'autres raisons, il est établi que l'armateur visé n'est pas en mesure ou n'a pas la volonté de prendre

<sup>16</sup> Voir aussi OMI: *Procedures concerning observed ISM Code major non-conformities*, doc. MSC/Circ.1059, MEPC/Circ.401, 16 déc. 2002, qui indique au paragraphe 1 de l'annexe qu'un «défaut de conformité majeur qui a été constaté peut être déclassé et ramené au rang de défaut de conformité si l'administration ou l'organisme reconnu a acquis la certitude que des mesures correctives efficaces ont été prises et qu'un délai ne dépassant pas trois mois doit être convenu, aux termes duquel les mesures correctives nécessaires auront dû être apportées».

---

les mesures nécessaires pour assurer le respect de la législation nationale qui donne effet aux prescriptions de la présente convention à bord du navire pour lequel le certificat a été établi.

**Note 12. Règle 5.1.5, norme A5.1.5  
et principe directeur B5.1.5**

Commentaire 36, points 13 et 14

Rapport de la commission 1 de la CTMP, *Compte rendu* n° 4(Rev.),  
paragraphe 363 et 364

1. La règle 5.1.5 et les dispositions du code qui lui sont associées dans le projet recommandé ont trait aux procédures de plainte à bord. N'ayant pas été jugées controversées, la plupart des dispositions relatives à cette question ne figurent pas entre crochets dans le projet recommandé. Elles se fondent sur une proposition initialement présentée conjointement par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer<sup>17</sup>, dans laquelle les deux groupes exprimaient leur accord général sur les procédures à bord ou «internes», les divergences de vues concernant principalement la question des mécanismes à terre chargés de recevoir les plaintes des marins faisant état de violations de leurs droits en vertu de la législation nationale donnant effet à la convention. La question des procédures à terre est traitée plus loin à la Note 18. Malgré l'accord initial sur la norme et le principe directeur, aucune des dispositions relatives aux procédures de plainte à bord n'a été incluse dans le projet de convention, étant donné que la formulation exacte des paragraphes qui énoncent les principes fondamentaux à la règle 5.1.5 n'a pas fait l'objet d'un accord. La règle, la norme et le principe directeur doivent donc être considérés dans leur ensemble comme un point non résolu.
2. Il est important de placer la question des plaintes des marins relatives à leurs conditions de travail dans le cadre général du titre 5 qui a trait au respect et à la mise en application des dispositions de la convention. Il incombe aux Etats l'obligation fondamentale de veiller à ce que les navires battant leur pavillon se conforment à la législation nationale donnant effet à la convention. Ils délivrent des certificats à cet effet. Toutefois, étant donné la nature de la navigation maritime, il est difficile à l'Etat du pavillon de constater les infractions à sa législation nationale. Il peut veiller à l'application permanente des normes en s'appuyant sur les inspections requises et le concours des services d'inspection de l'Etat du port, qui vérifiera que les normes continuent d'être appliquées. L'autre moyen pour l'Etat du pavillon de veiller à l'application des normes est de recourir à des mécanismes qui offrent aux personnes protégées par la législation (les gens de mer) la possibilité d'exprimer leurs préoccupations concernant d'éventuelles infractions à la législation nationale. Faute de tels mécanismes, l'Etat du pavillon ne sera pas en mesure de s'acquitter pleinement de son obligation de mettre en œuvre et faire appliquer efficacement la législation nationale donnant effet à la convention. Les procédures à bord constituent un mécanisme qui permet à l'armateur d'identifier et de traiter les violations potentielles de la législation nationale donnant effet à la convention ou des questions connexes, avant que le problème n'exige l'intervention de l'administration de l'Etat du pavillon ou le recours à d'autres procédures judiciaires.
3. Comme indiqué plus haut, l'objet de la controverse réside dans le principe fondamental qui sous-tend les procédures de plainte et dans tel ou tel détail des procédures elles-mêmes, telles qu'énoncées dans le reste des dispositions pertinentes. De fait, les dispositions en

<sup>17</sup> *Communication commune du groupe des armateurs et du groupe des gens de mer sur les procédures de règlement des différends provisoires*, projet amendé du 6 février 2003, soumis au sous-groupe tripartite du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime.

---

question (qui ne sont pas entre crochets) ont fait l'objet de peu de propositions d'amendement. Il serait par conséquent utile d'examiner tout d'abord le texte qui n'était pas controversé auparavant, pour tenter ensuite de dégager clairement les principes de base dont découle ce texte.

4. Ce texte se trouve aux paragraphes 2 ou 3 et 3 ou 4 de la règle ainsi que dans la norme et le principe directeur du projet recommandé. Les amendements soumis à la CTMP ont été inclus dans les dispositions ci-dessous, aux fins d'un examen détaillé des questions en suspens, et sont indiqués par des crochets et des caractères gras. Ils sont examinés plus loin aux paragraphes 5 et 6<sup>18</sup>.

*Règle 5.1.5 – Procédures de plainte à bord*

Tout Membre interdit et sanctionne toute forme de victimisation d'un marin ayant porté plainte. **Le terme «victimisation» désigne [tout acte malveillant] un acte, quel que soit son auteur, qui vise un marin ayant présenté une plainte qui n'est pas manifestement abusive ou calomnieuse**<sup>19</sup>.

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

*Norme A5.1.5 – Procédures de plainte à bord*

1. Sans préjudice d'une portée plus large que la législation ou les conventions collectives nationales pourront préciser, les gens de mer pourront avoir recours aux procédures de plainte à bord pour porter plainte sur toute question présumée constituer une violation des prescriptions de la présente convention.

2. Tout Membre veille à ce que la législation nationale prévoit l'établissement de procédures de plainte à bord appropriées en vue de satisfaire aux prescriptions de la règle 5.1.5. Ces procédures doivent viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible. Cependant, dans tous les cas, les gens de mer auront le droit de porter plainte directement auprès du capitaine ou, s'ils le jugent nécessaire, auprès d'autorités extérieures appropriées.

3. Les gens de mer auront le droit d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte à bord, et des mesures doivent être prévues pour prévenir la victimisation de gens de mer ayant porté plainte. [Le terme «victimisation» désigne tout acte malveillant, quel que soit son auteur, qui vise un marin ayant présenté une plainte qui n'est pas manifestement abusive ou calomnieuse<sup>20</sup>.]

4. [Tous les gens de mer doivent recevoir, en même temps qu'un exemplaire de leur contrat d'engagement maritime, un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire et mentionnant notamment les coordonnées de l'autorité compétente dans l'Etat du pavillon et, si ce n'est pas le même, dans le pays de résidence des gens de mer ainsi que le nom d'une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord qui seraient susceptibles, à titre confidentiel, de les conseiller de manière impartiale relativement à leur plainte et de les aider

<sup>18</sup> Il faut aussi mentionner dans ce contexte la proposition des gens de mer d'ajouter dans la règle 5.1.1 le nouveau paragraphe suivant: «Les gens de mer, comme les armateurs et toute autre personne, sont égaux devant la loi et ont droit à la même protection juridique et ils ne doivent pas faire l'objet de discrimination quant à leur accès aux cours, aux tribunaux ou à d'autres mécanismes de règlement des différends.» (amendement 118, C.1/D.11).

<sup>19</sup> Amendement 141 (C.1/D.67), règle 5.1.5, paragr. 2/3, soumis par les armateurs. Proposition: à la fin du paragraphe, ajouter la phrase suivante: «Le terme 'victimisation' désigne un acte, quel que soit son auteur, qui vise un marin ayant présenté une plainte qui n'est pas manifestement abusive ou calomnieuse.»

<sup>20</sup> Amendement 142 (C.1/D.66), norme A5.1.5, paragr. 3, soumis par les armateurs. Proposition: supprimer la seconde phrase.

---

de toute autre manière à mettre en œuvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'ils sont à bord.] **Un exemplaire du document décrivant les procédures relatives aux plaintes doit être disponible à bord du navire** <sup>21</sup>.

*Principe directeur B5.1.5 – Procédures de plainte à bord*

1. Sous réserve de toutes dispositions pertinentes d'une convention collective applicable, l'autorité compétente de chaque Membre devrait, en étroite consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, établir un modèle en vue de l'établissement de procédures équitables, rapides et étayées par des documents pour le traitement des plaintes à bord des navires battant le pavillon du Membre considéré.

2. Les éléments suivants devraient être pris en compte lors de l'établissement de ces procédures:

- a) beaucoup de plaintes peuvent viser précisément les personnes à qui elles doivent être soumises, voire le capitaine du navire. En tout état de cause, les gens de mer devraient aussi pouvoir se plaindre directement au capitaine ou auprès d'instances extérieures;
- b) afin d'éviter toute victimisation des gens de mer ayant présenté une plainte relative à des questions relevant de la présente convention, les procédures devraient encourager la désignation à bord du navire d'une personne à même de conseiller les gens de mer sur les procédures auxquelles ils peuvent avoir recours et, si le marin auteur de la plainte le lui demande, d'assister à tout entretien ou audience se rapportant au motif du litige.

3. Les procédures examinées pendant les consultations devraient au minimum stipuler ce qui suit:

- a) les plaintes devraient être soumises au chef de service du marin qui porte plainte ou à son responsable hiérarchique;
- b) le chef de service ou le responsable hiérarchique devrait s'efforcer de régler le problème dans un délai prescrit, adapté à la gravité de l'objet du litige;
- c) si le chef de service ou le responsable hiérarchique ne parvient pas à régler le conflit à la satisfaction du marin, celui-ci peut en référer au capitaine, qui devrait s'occuper personnellement de la question;
- d) les gens de mer devraient en tout temps avoir le droit d'être accompagnés et représentés par un autre marin de leur choix à bord du navire concerné;
- e) toutes les plaintes et les décisions auxquelles elles ont donné lieu devraient être enregistrées, et copie devrait en être remise aux gens de mer concernés;
- f) si une plainte ne peut être réglée à bord, elle devrait être soumise à terre à l'armateur, qui devrait disposer d'un délai suffisant pour régler le problème, s'il y a lieu en consultation avec les gens de mer concernés ou toute personne qu'ils peuvent nommer pour les représenter;
- g) dans tous les cas, les gens de mer devraient avoir le droit d'adresser leur plainte directement au capitaine et à l'armateur ainsi qu'aux autorités compétentes.

5. Le groupe des armateurs a soumis des propositions d'amendement à la CTMP. Deux amendements auraient pour effet de transférer la définition de «victimisation» de la norme (paragraphe 3) à la règle, en remplaçant l'expression «tout acte malveillant» par «un acte». Le principal effet juridique serait d'éviter que la norme ne soit par la suite amendée d'une manière incompatible avec la définition. Quant à la référence à «tout acte malveillant», il semblerait que cette formulation ou une formulation équivalente soit nécessaire, faute de quoi le terme «victimisation» pourrait par exemple qualifier l'action d'un capitaine qui

<sup>21</sup> Amendement 143 (C.1/D.70), norme A5.1.5, paragr. 4, soumis par les armateurs. Proposition: remplacer le texte du paragraphe 4 par le texte suivant: «Un exemplaire du document décrivant les procédures relatives aux plaintes doit être disponible à bord du navire.»

---

féliciterait certains marins d'avoir eu le courage de déposer plainte à propos d'une situation dont il n'avait pas connaissance.

6. L'autre proposition vise à remplacer le paragraphe 4 de la norme par la phrase: «Un exemplaire du document décrivant les procédures relatives aux plaintes doit être disponible à bord du navire.» Tout en maintenant l'accent mis sur l'obligation en question dans ce paragraphe du projet recommandé, la proposition excluait deux autres éléments qui paraissent importants: l'un est que les marins devraient être réellement informés des procédures de plainte, savoir où s'adresser et obtenir un exemplaire du document facilement et en toute confidentialité; le libellé actuel répond à cette nécessité en prescrivant de remettre un exemplaire du document décrivant les procédures aux gens de mer en même temps que leur contrat d'engagement. L'autre élément du projet recommandé qui serait exclu par la phrase proposée s'inscrit simplement dans le prolongement d'éléments qui ont fait l'objet d'un accord dans des paragraphes antérieurs de la norme, à savoir le droit des gens de mer de porter plainte auprès des autorités extérieures compétentes lorsqu'ils le jugent nécessaire (paragraphe 2) et leur droit d'être accompagnés ou représentés durant la procédure de plainte (paragraphe 3): on peut présumer qu'ils devraient également recevoir les informations nécessaires pour être en mesure d'exercer ces droits. Toutefois, s'il est jugé utile de raccourcir le texte du paragraphe en question et s'il existe un accord sur l'objectif général qui sous-tend le paragraphe 4, on pourrait par exemple maintenir ce paragraphe sur le fond, mais avec un libellé plus général, et inclure les précisions et les détails dans un nouveau paragraphe du principe directeur. Une autre possibilité qu'il conviendrait d'envisager serait éventuellement de transférer ce paragraphe dans la norme A2.1 du titre 2 relative aux contrats d'engagement des gens de mer.
7. Des variantes du texte énonçant les principes de base de la règle figurent dans le projet recommandé. La CTMP ne les a pas examinées mais les représentants des gens de mer ont souligné qu'il est nécessaire d'insister sur les plaintes graves concernant les violations des droits et des prescriptions de la convention. Dans certains cas, une violation de la législation nationale donnant effet à la convention peut aussi constituer une violation des droits contractuels des gens de mer tels qu'ils sont énoncés dans leur contrat d'engagement, éventuellement dans une convention collective, mais la règle 5.1.5 est spécifiquement conçue pour garantir aux gens de mer l'accès à un mécanisme à bord qu'ils pourront saisir s'ils jugent que la législation de l'Etat du pavillon donnant effet à la convention <sup>22</sup> n'est pas respectée. L'une des variantes proposées dans le projet recommandé établit deux prescriptions: l'une prévoit des procédures appropriées à bord des navires pour l'examen des plaintes des gens de mer; l'autre exige de l'Etat du pavillon qu'il fasse en sorte que les gens de mer aient accès à un mécanisme extérieur et indépendant de résolution des différends. Les notions de «plainte» et de «différends» sont liées. Dans le contexte des procédures à bord, l'action commence toujours par une «plainte». Ainsi qu'il est mentionné au paragraphe 2 de la norme proposée, le litige à l'origine de la plainte doit être réglé au plus bas niveau possible: le principe directeur fournit des orientations sur l'organisation de ce système. Si le différend n'est pas réglé à la satisfaction du marin, le litige doit être examiné et résolu à un niveau – ou à des niveaux – plus élevé à bord. Si le litige ne peut être résolu à bord, il doit être réglé à l'extérieur. Ainsi que la norme le confirme, les gens de mer devraient aussi être en droit de se plaindre directement au capitaine ou à des instances extérieures. Les obligations de l'Etat du

<sup>22</sup> Voir communication commune (note de bas de page 17), qui expose les points de vue des armateurs et des gens de mer sur les procédures de règlement des différends (la version anglaise utilise ici le mot «grievance»). Il s'agit des procédures pour violation avérée ou alléguée de dispositions de la convention portant sur différents domaines, telles qu'acceptées et appliquées par l'Etat du pavillon du navire à bord duquel travaille le marin.

---

pavillon de recevoir et instruire des plaintes en toute confidentialité sont énoncées aux paragraphes 5 et 10 de la norme A5.1.4 dans sa version actuelle.

8. Dès lors qu'une règle a pour objectif principal de délimiter en termes généraux le droit ou l'obligation qui doit être respecté selon les modalités décrites dans la norme correspondante, le premier paragraphe de la règle 5.1.5 pourrait être libellé en termes très simples, en utilisant des notions et même des termes qui apparaissent déjà dans la norme et le principe directeur et ont fait l'objet d'une large approbation. Par exemple:

Tout Membre exige qu'il existe à bord des navires battant son pavillon des procédures équitables, rapides et étayées par des documents pour le traitement des plaintes des gens de mer qui estiment que leurs droits, tels qu'ils sont énoncés dans la présente convention ou les prescriptions de la présente convention qui les visent, ne sont pas respectés. Des mesures adéquates sont prises afin que les marins soient informés desdites procédures et à même d'y recourir facilement.

### **Note 13. Norme A5.2.1, paragraphe 1**

Commentaire 37, point 2 a) et d)

Rapport de la commission 1 de la CTMP, *Compte rendu* n° 4(Rev.), paragraphes 372-381

1. La norme A5.2.1 porte sur les inspections dans le port d'un Etat qui n'est pas l'Etat du pavillon. Le paragraphe 1 définit aux alinéas a) à d) les circonstances dans lesquelles «une inspection plus approfondie *peut* être effectuée afin de vérifier les conditions de travail et de vie à bord du navire». Le terme «peut», ici en italiques, fait ressortir que l'Etat du port n'est pas en principe obligé d'effectuer des inspections. Toutefois, la dernière phrase du paragraphe indique qu'ils sont tenus de le faire lorsque «le défaut en question» peut constituer un réel danger pour la sécurité ou la santé des gens de mer. [Le texte anglais dit: «a clear hazard to the safety or the health or the *security* of seafarers», soit, en français, «un réel danger pour la sécurité, la santé ou la *sûreté* des gens de mer».] Tel est le libellé adopté pour l'instant. La question restant à résoudre concerne la proposition d'une prescription selon laquelle une inspection devrait également être obligatoire lorsque le défaut constitue «un obstacle manifeste à l'application des principes ou des droits établis par la présente convention».
2. A la CTMP, la plupart des représentants gouvernementaux n'ont pas appuyé l'inclusion de la phrase précitée, du moins dans cette formulation. Selon certains d'entre eux, le fait que l'évaluation soit effectuée par un fonctionnaire autorisé à cet effet par l'Etat du port pourrait soulever des questions juridiques complexes, et il ne serait pas opportun de donner à un unique fonctionnaire de l'Etat du port la discrétion de trancher en la matière. Les représentants des armateurs se sont également opposés à l'inclusion de cette phrase, dans la mesure où elle semble avoir pour objectif d'étendre la portée de l'inspection par l'Etat du port au-delà des conditions de travail et de vie à bord des navires. Les représentants des gens de mer ont estimé qu'une phrase allant dans ce sens est nécessaire, en précisant qu'elle peut être entendue comme visant des situations – par exemple approvisionnement en vivres suffisant, présence de vermine à bord, équipage qui ne comprend pas les instructions – qui, en vertu de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, et de la Convention STCW, peuvent conduire à immobiliser un navire.
3. Il ressort du débat à la CTMP qu'il conviendrait de clarifier la dernière phrase du paragraphe 1, et notamment ce qu'il faut entendre par le «défaut en question». En particulier, la phrase ne vise que les situations dans lesquelles une inspection plus approfondie «peut» être effectuée aux termes des alinéas précédents a) à d) – à savoir notamment les cas où il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention et le cas

---

où une plainte a été déposée pour le même motif. Ce n'est que dans de telles situations qu'une inspection approfondie peut être effectuée. Dès lors, si les inspecteurs effectuent une inspection en pensant à tort qu'un défaut relatif aux conditions de travail et de vie peut constituer un réel danger pour la sécurité etc., leur pouvoir d'action ne saurait être contesté car ils *peuvent* effectuer une telle inspection même si un tel danger n'existe pas. D'un autre côté, ils pourraient être tenus responsables s'ils n'effectuaient pas une inspection dans une situation présentant un réel danger.

4. Il conviendrait de noter également que la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, ne prescrit pas expressément une inspection par l'Etat du port. Elle dispose simplement que le Membre en question «peut prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé». Parallèlement, il semble exister un accord sur le fait qu'un inspecteur doit approfondir son inspection s'il a de solides raisons de croire que certaines conditions à bord sont si mauvaises qu'elles constituent un risque pour la sécurité et la santé. Il pourrait donc être jugé opportun de faire en sorte que le paragraphe 1 prenne en compte des facteurs allant au-delà de ceux relatifs à la sécurité et à la santé pour justifier une inspection approfondie. Une telle approche serait conforme à l'objectif de la nouvelle convention, qui vise tous les aspects des conditions décentes de travail pour les gens de mer. Cela étant, les circonstances qui justifient le passage de «peut» à «doit» et exigent une inspection approfondie lorsqu'il existe un doute sur les documents attestant, sauf preuve contraire, de la conformité du navire devraient revêtir le même caractère de gravité qu'un danger pour la sécurité ou la santé. Pour arriver à un libellé approprié, il pourrait être utile de penser aux catégories de défauts (encore non pris en compte en tant que dangers pour la sécurité ou la santé des marins) qui pourraient effectivement constituer «un obstacle manifeste à l'application des principes ou des droits établis par la présente convention», en ce sens qu'ils ne pourraient tout simplement pas être tolérés. Il peut s'agir par exemple de situations dans lesquelles des gens de mer ont subi des traitements humiliants, dégradants ou autres traitements également inadmissibles, ou de violations des principes et droits fondamentaux, ou d'autres faits de nature à compromettre la crédibilité de la nouvelle convention. Au regard des déclarations formulées dès le stade initial par les mandants, il est évident que la convention perdra rapidement sa crédibilité si elle n'atteint pas les objectifs qui constituent sa raison d'être – notamment si des navires qui ne répondent pas aux normes peuvent continuer à dénier aux gens de mer le droit à des conditions de travail décentes, miner l'engagement des gouvernements et des autres armateurs de défendre le travail décent et pratiquer une concurrence déloyale.
5. Si cette approche est adoptée, la dernière phrase du paragraphe 1 pourrait débiter ainsi: «Une telle inspection doit en tout état de cause être effectuée lorsque **les conditions de travail et de vie perçues ou présentées comme déficientes** pourraient constituer un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer **ou...**»

Après le dernier «ou», il pourrait être envisagé d'ajouter le libellé suivant «pourraient comporter des traitements humiliants, dégradants ou autres traitements également inadmissibles pour les gens de mer, des violations des principes et droits fondamentaux et autres faits de nature à compromettre la crédibilité de la présente convention, qui a pour finalité d'assurer des conditions de travail décentes».

#### **Note 14. Norme A5.2.1, paragraphe 3**

Commentaire 37, point 2 g)

1. Le paragraphe 3 de la norme A5.2.1 traite des inspections effectuées à la suite d'une plainte qui pourrait être déposée auprès des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port au sujet des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord d'un navire, en vertu de

---

l'alinéa *d*) du paragraphe 1. Pour ce qui concerne les prescriptions de la convention, qui sont généralement intangibles, le défaut d'application est évidemment plus difficile à établir pour un fonctionnaire qui opère sans assistance que les défauts de nature structurelle ou analogue. La possibilité d'examiner des plaintes constitue par conséquent un élément important pour assurer le respect des prescriptions et a fait l'objet d'un accord. La deuxième phrase du paragraphe 3 précise ce qu'il faut entendre par «plainte» (sur la base de la convention n° 147), en indiquant qui peut porter plainte. La définition n'est pas non plus controversée, mais il serait utile d'examiner s'il ne serait pas judicieux d'ajouter le mot «sûreté» («security») par souci de cohérence avec le paragraphe 1. La question à résoudre porte sur le champ de l'inspection faisant suite à de telles plaintes. C'est l'objet de la première phrase du paragraphe 3 du projet recommandé, qui a été remplacée par un blanc. Cette phrase dispose que, dans le cas de telles plaintes, «l'inspection se limitera, en général, à l'objet de la plainte, sauf si la plainte justifie manifestement une inspection approfondie».

2. Cette question n'a pas été discutée à la CTMP sinon indirectement lors de l'examen des inspections obligatoires prévues au paragraphe 1. La phrase semble associer le principe selon lequel l'inspection d'une plainte devrait se limiter à l'objet de la plainte et la notion d'établissement des faits: quand un fonctionnaire autorisé examine les allégations motivant la plainte ou simplement visite le navire pour donner suite à la plainte, d'autres aspects pourraient attirer son attention, aspects qui constituent «de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention» aux termes du paragraphe 1 de la norme A5.2.1 – et justifient dès lors une inspection approfondie, conformément à l'alinéa *b*) du paragraphe 1. Si le principe susvisé et la notion d'établissement des faits sont acceptables, il serait possible de clarifier ce libellé de la manière suivante:

Lorsqu'une plainte est déposée en vertu de l'alinéa *d*) du paragraphe 1, l'inspection doit se limiter en général à l'objet de la plainte, sauf si la plainte, ou son instruction, fournit de solides raisons de procéder à une inspection approfondie, conformément à l'alinéa *b*) du paragraphe 1.

### **Note 15. Norme A5.2.1. paragraphe 4 b)**

Commentaire 37, point 2 *h*)

Le paragraphe 4 de la norme A5.2.1 définit les différentes étapes de la procédure à suivre lorsque, à la suite d'une inspection plus approfondie, les conditions de travail et de vie à bord du navire sont jugées non conformes aux prescriptions de la convention. La première étape consiste à porter les défauts constatés à la connaissance du capitaine du navire et à l'Etat du pavillon. La deuxième étape, énoncée à l'alinéa *b*) du projet recommandé, qui est maintenant en blanc, consiste à adresser une invitation à l'Etat du pavillon et le prier de répondre à la notification dans un délai prescrit. Le paragraphe contient deux versions possibles quant à la formulation de cette invitation: le fonctionnaire autorisé de l'Etat du port doit, soit «inviter un représentant de l'Etat du pavillon à être présent, si possible», soit «inviter l'autorité compétente de l'Etat intéressé à envoyer un représentant pour discuter de la question». La première formulation, qui suit l'approche adoptée dans la convention n° 147, pourrait, selon l'avis exprimé par un gouvernement (à l'occasion d'une consultation des mandants entre deux réunions du groupe de travail tripartite de haut niveau), encourager l'autorité ainsi invitée à opposer une résistance à l'inspection et aux mesures nécessaires devant être prises par le fonctionnaire autorisé de l'Etat du port. La seconde formulation paraît plus proche des pratiques de l'OMI, qui préfère recourir à des

---

points de contacts nationaux des administrations maritimes<sup>23</sup>. La question n'a pas été examinée à la CTMP. Le choix entre les deux formulations (ou d'autres libellés semblables) ne semble pas prêter à controverse.

**Note 16. Norme A5.2.1, paragraphe 6;  
principe directeur B5.2.1, paragraphe 2**

Commentaire 37, point 2 i)

1. Le paragraphe 6 de la norme A5.2.1, dans le projet recommandé, porte sur la question de l'immobilisation d'un navire lorsque, à la suite d'une inspection, celui-ci n'est pas jugé conforme aux prescriptions de la convention. Il soulève deux questions: 1) les motifs qui justifient l'immobilisation et 2) les conditions d'autorisation de reprendre la mer.
2. *Motifs justifiant l'immobilisation.* Le projet recommandé définit trois motifs. Le premier est le même que celui énoncé dans la convention n° 147 (paragraphe 1, article 4), avec l'ajout de la notion de sûreté: «a) les conditions à bord sont manifestement dangereuses pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer». Il est également proposé deux autres cas dans lesquels l'immobilisation serait jugée justifiée:
  - b) la non-conformité avec les prescriptions visées pourrait, en toute probabilité, entraîner de sérieuses difficultés matérielles pour les gens de mer; ou
  - c) la non-conformité constitue une violation grave des prescriptions de la présente convention, et [l'élément qui suit est controversé]: il est établi que le navire en cause a récemment et à plusieurs reprises gravement contrevenu aux prescriptions en question.
3. Une partie du libellé des alinéas b) et c) ci-dessus implique des jugements de valeur. Il n'a pas été proposé de donner une définition de ces termes dans la partie B du code, et l'on a jugé préférable de donner des orientations sur les catégories de situations où ces dispositions seraient applicables (voir plus loin).
4. Le paragraphe 6 n'a pas été discuté à la CTMP mais il est critiqué depuis plusieurs années, certains mandants considérant que l'élargissement des motifs d'immobilisation va trop loin, tandis que d'autres considèrent qu'il ne va pas assez loin. Pour autant, un moyen de faciliter le consensus serait d'adopter une approche identique à celle adoptée pour le paragraphe 1 de la norme (voir plus haut Note 13) quant aux motifs qui justifient une inspection plus approfondie. L'approche du paragraphe 1 consiste à distinguer entre les circonstances où l'action est *justifiée* («peut» être entreprise) et celles où elle est *obligatoire* («doit» être entreprise). Une telle approche serait utile à plusieurs gouvernements qui se disent préoccupés, en particulier, par les conséquences juridiques et autres d'une intervention décidée bien qu'il y ait des doutes quant aux circonstances susceptibles de la justifier. En utilisant l'approche exprimée par le verbe «pouvoir», leurs inspecteurs pourraient renoncer à intervenir dans de telles situations. Par ailleurs, dès lors qu'il est dans l'intérêt général d'éliminer les navires qui ne respectent pas les normes, la plupart des gouvernements sont probablement enclins à prendre des mesures, dans les circonstances où cela se justifie manifestement, de façon à ce qu'il soit remédié au problème même en l'absence d'une obligation énoncée par le droit international. En même temps, il est important de garder à l'esprit l'impact négatif, du point de vue humain et économique, d'un recours accru à l'immobilisation des navires et des gens mer par les

<sup>23</sup> OMI: *Points de contact nationaux aux fins de la sécurité et de la prévention de la pollution*, doc. MSC/Circ.781, MEPC.6/Circ.2 (annexes 1 et 2).

---

Etats côtiers ou les Etats du port, de même que la nécessité d'éviter les abus de pouvoir en ce domaine.

5. Autrement dit, pour faciliter le consensus sur la teneur des alinéas du paragraphe 6, il serait peut-être utile d'envisager une modification du texte relatif aux mesures à prendre, qui fait suite à ces alinéas dans le projet recommandé. La modification consisterait à remplacer le verbe «doit» par le verbe «peut», de sorte que le texte se lirait ainsi: «le fonctionnaire autorisé chargé du contrôle **peut** prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à...», et à ajouter que le fonctionnaire en question est tenu de prendre les mesures nécessaires énoncées plus haut lorsque les conditions à bord sont «manifestement dangereuses pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ou comportent des traitements humiliants, dégradants ou autres traitements également inadmissibles, des violations des principes et droits fondamentaux et autres faits de nature à compromettre la crédibilité de la présente convention» (voir plus haut Note 13, point 4).
6. Le paragraphe 2 du principe directeur 5.2.1 donne les orientations mentionnées plus haut (voir point 3), en ce qui concerne le libellé des nouveaux motifs d'immobilisation évoqués ci-dessus. Dans le projet recommandé, l'alinéa *a*) du paragraphe 2 du principe directeur contient des orientations à propos de l'expression «sérieuses difficultés matérielles». Il cite comme exemple classique de défaut donnant lieu à de telles difficultés matérielles le non-paiement des salaires pendant plusieurs mois. Cela a déclenché des questions concernant la relation avec la Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, qui vise notamment les «gages et autres sommes dus au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord, en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte». Pour bien préciser que les inspecteurs ne seraient en aucun cas tenus d'examiner la situation financière individuelle des gens de mer visés, et qu'il s'agit de déterminer si le défaut en question «pourrait, en toute probabilité, entraîner de sérieuses difficultés matérielles pour les gens de mer», le principe directeur souligne que «les inspecteurs devraient considérer 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.»
7. L'alinéa *b*) du paragraphe 2 donne des orientations sur la signification des termes «violation grave». Son libellé ne semble pas controversé (bien que les gens de mer et plusieurs gouvernements aient souhaité lui apporter un amendement sur un détail important)<sup>24</sup>. L'espace blanc faisant suite aux mots: «de droits ou de principes fondamentaux ou des droits des gens de mer en matière d'emploi et de protection sociale» remplace le texte suivant: «tels qu'établis dans les articles III et IV de la présente convention». Ces mots ont été supprimés car les deux articles en question ont été controversés et placés entre crochets. Le problème a été réglé à la CTMP.
8. Les orientations énoncées à l'alinéa *c*) du paragraphe 2 se réfèrent aux navires ayant gravement porté atteinte, «récemment et à plusieurs reprises», aux principes ou aux droits énoncés par la convention. Il est précisé qu'«il convient d'entendre par «récemment et à plusieurs reprises» le fait que de graves violations ont fait l'objet d'un rapport à trois occasions au moins au cours de l'année précédente».
9. Aux fins de l'examen des motifs évoqués ci-dessus, la logique cartésienne voudrait que l'on commence par trouver un accord sur la teneur des alinéas de la norme, puis que l'on recherche une formulation décrivant les situations caractéristiques auxquelles

<sup>24</sup> Voir amendements 154 (C.1/D.8) et 155 (C.1/D.37).

---

s'appliquerait le principe directeur. Si toutefois le consensus s'avérait difficile à réunir, on pourrait envisager d'adopter l'approche pragmatique consistant à examiner d'abord des catégories de situations qui, dans les conditions de travail et de vie des gens de mer, justifieraient incontestablement l'immobilisation d'un navire non conforme (et ne seraient pas nécessairement couvertes par la référence à la sécurité, à la santé et à la sûreté), puis de formuler par induction les principes de base qui devraient compléter l'alinéa *a*) du paragraphe 6 de la norme.

10. Pour avancer, une autre possibilité serait d'envisager d'adopter une forme ou une autre de liste des défauts justifiant une immobilisation à l'instar, par exemple, des listes contenues dans le Mémorandum d'entente de Paris <sup>25</sup> et le document de l'OMI sur le sujet <sup>26</sup>.
11. *Conditions d'autorisation de reprendre la mer après immobilisation du navire.* Selon une version antérieure du projet de convention consolidée, dès lors que l'un des motifs justifiant l'immobilisation du navire est constaté, «le fonctionnaire autorisé chargé du contrôle doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port *pour se rendre au chantier de réparation approprié* sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord». Ce libellé se fonde sur la règle 19, chapitre 1, de la Convention SOLAS. Les représentants des armateurs et des gens de mer ont par la suite proposé la suppression du membre de phrase reproduit ci-dessus en italiques relatif au chantier de réparation, et les représentants des gens de mer ont proposé un libellé de substitution selon lequel le fonctionnaire autorisé chargé du contrôle doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord *ou jusqu'à ce que le fonctionnaire autorisé ait approuvé un plan d'action visant à remédier aux défauts de conformité constatés et soit convaincu que ce plan sera mis à exécution sans retard sous la supervision de l'autorité compétente* ou (probablement) d'un organisme reconnu dûment autorisé à cet effet.
12. De nombreuses normes de travail traitent de défauts qui, faute de pouvoir être rectifiés par un chantier de réparation, justifient, selon la nature du problème, qu'il y soit remédié dans le port ou qu'un plan d'action visant à y remédier soit approuvé. Il existe cependant des situations, évoquées notamment dans le titre 3, où il peut être opportun d'orienter le navire vers le chantier le plus proche si le port ne dispose pas des installations nécessaires pour régler le problème. Il semblerait donc judicieux de conserver d'une manière ou d'une autre ces deux anciennes dispositions. Il est concevable qu'un «plan» puisse prévoir l'orientation du navire vers le chantier le plus proche, auquel cas il serait inutile d'inclure une référence spécifique à l'une ou l'autre manière de procéder.
13. Il n'y a pas eu, à ce jour, de discussion tripartite de la proposition visant à supprimer les mots «pour se rendre au chantier de réparation approprié» et à ajouter la disposition relative à un «plan d'action» présentée plus haut en italiques. Les mandants pourraient souhaiter examiner en premier lieu ces deux propositions.

<sup>25</sup> Voir par exemple section 9.3.3 ou 9.3.4 de l'annexe I du mémorandum. La section 9.3.4.10 du mémorandum énumère les anomalies justifiant une immobilisation en vertu des conventions de l'OIT (et notamment les défauts mentionnés par la convention n° 147 et son protocole de 1996).

<sup>26</sup> OMI: résolution A.882 (21), section 4.6.2; voir aussi résolution A.787(19) chap. 4 et annexe I.

---

**Note 17. Norme A5.2.1, paragraphe 7**

Commentaire 37, point 2 j)

1. Dans le projet recommandé, la norme A5.2.1 se termine par le paragraphe 7, qui se lit comme suit: «Chaque Membre doit veiller à ce que ses inspecteurs reçoivent des orientations, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire en vertu du paragraphe 6 ci-dessus.»
2. Ce paragraphe ne semble pas controversé mais, par souci de cohérence, il conviendrait de remplacer le terme «inspecteur» par «fonctionnaires autorisés». L'importance qu'il y a à fournir des orientations aux fonctionnaires de l'Etat du port chargés des contrôles n'a cessé d'être soulignée. Toutefois, il pourrait être jugé plus utile d'élaborer des documents plus détaillés pour guider les fonctionnaires de l'Etat du port et les inspecteurs de l'Etat du pavillon, à l'exemple des matériels de formation qui existent pour l'inspection par l'Etat du port.

**Note 18. Règle 5.2.2, norme A5.2.2  
et principe directeur B5.2.2**

Commentaire 37, points 3 et 4

Rapport de la commission 1 de la CTMP, *Compte rendu* n° 4(Rev.),  
paragraphe 381-383

1. Dans le projet recommandé, la règle 5.2.2 ainsi que la norme et le principe directeur qui lui sont associés portent sur les procédures de traitement des plaintes à terre. Toutes les dispositions ont été soumises à la CTMP entre crochets; certaines d'entre elles étaient jugées controversées, mais la plupart devaient simplement faire l'objet d'une discussion. A la CTMP, les représentants des gens de mer ont souligné que la règle est fondamentale et soulève des questions de droit international importantes telles que l'égalité, la non-discrimination et les règles relatives aux conflits de juridiction. Une série de documents devaient être préparés par les participants à ce sujet. Mais il n'y a pas eu d'autre discussion. Les dispositions ont donc été remplacées par un espace blanc dans le projet de convention et constituent une question non résolue.
2. Ce point a déjà causé bien des difficultés aux participants tout au long de l'élaboration du projet de convention. Dans la communication commune<sup>27</sup>, la divergence de vues entre les gens de mer et les armateurs portait principalement sur la question de savoir si tous les Membres seraient tenus d'établir un mécanisme offrant aux gens de mer la possibilité de se plaindre en cas de violations des prescriptions de la convention par un armateur, ou si ces plaintes devraient relever de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon. Initialement, cet aspect préoccupait surtout un gouvernement dont le droit national impose une compétence judiciaire exclusive pour les questions relevant de sa législation. Les discussions de la CTMP ont mis en lumière certaines réticences à l'idée qu'un tribunal ou un magistrat d'un Etat puisse dire le droit et prononcer un jugement pour un autre Etat.
3. Les gens de mer ont exprimé leur point de vue dans un document de travail qui indique qu'il n'est pas opportun que la convention contienne une disposition qui, en substance, dicte aux gens de mer l'instance à laquelle ils pourront s'adresser. Le problème qui se pose aux gens de mer est que, bien souvent, les navires ne se trouvent jamais dans un port de

<sup>27</sup> Voir Note 12, paragr. 1.

---

l'Etat du pavillon, ou du moins n'y restent pas suffisamment longtemps pour laisser au marin le temps de déposer plainte: il peut être impossible à un marin de porter plainte dans l'Etat du pavillon si le litige n'est pas résolu par les procédures à bord en vertu de la règle 5.1.5. Les gens de mer considèrent qu'ils devraient être en mesure de porter plainte en cas de violation de la législation adoptée par l'Etat du pavillon pour donner effet à la convention auprès de toute instance de leur choix, sous réserve des lois et pratiques nationales relatives à l'exercice de la compétence judiciaire de l'instance choisie. Limiter à l'Etat du pavillon la possibilité qu'ont les gens de mer de faire valoir leurs droits revient, de facto, à leur interdire l'accès à d'autres instances: il s'agit là d'un traitement d'exception qui est contraire au principe de l'égalité.

4. Selon l'avis exprimé par le groupe des armateurs à la CTMP, c'est à l'Etat du pavillon que devrait incomber la responsabilité d'examiner et régler les différends, et celui-ci ne saurait confier de telles affaires à d'autres Etats. Cette position ressort d'un document destiné à faciliter la tâche des représentants gouvernementaux au sein de la commission compétente. L'Etat du pavillon devrait disposer d'une législation prévoyant des procédures rapides et équitables pour l'examen et le règlement des plaintes des gens de mer. Le droit fondamental du marin serait que le problème soit signalé à l'Etat du pavillon ainsi qu'à ses points de contact à l'étranger ou à ses représentants dans l'Etat du port. Si la législation de l'Etat du pavillon ne prévoit pas de procédures d'examen et de règlement des litiges à l'étranger, l'instance appropriée, selon les armateurs, serait l'Etat de résidence du marin.
5. Pour les gouvernements, cet aspect soulève une série de questions diverses. Du point de vue de l'Etat du port, ils se disent préoccupés à l'idée de devoir fournir des services ayant pour objet d'examiner des plaintes individuelles relatives à une violation de la législation d'un autre Etat. Un ou deux gouvernements craignent que l'examen, dans un autre Etat, d'une affaire qui relève de leur compétence exclusive n'ait un effet dissuasif sur la ratification de la convention. Un autre problème se pose lorsque l'Etat du pavillon ne reçoit pas les informations requises ou n'est pas en mesure d'assumer pleinement sa responsabilité internationale de redresser une violation de sa législation par un navire battant son pavillon.
6. Dans le droit international, les particuliers ne sont pas parties aux conventions, même s'ils en sont bénéficiaires. C'est à l'Etat qu'il incombe d'appliquer les conventions et il doit rendre compte à la communauté internationale en cas de manquement à cette obligation. Il existe quelques cas dans lesquels les particuliers ont été en mesure de porter plainte contre l'Etat dont ils étaient ressortissants pour inobservation de ses obligations internationales sur son territoire; toutefois, c'est la doctrine de l'épuisement des moyens de recours locaux qui s'applique normalement. Si l'Etat du pavillon ne s'acquittait pas, à bord des navires battant son pavillon, des responsabilités qui lui incombent en vertu de la convention, il agirait en violation de ses obligations internationales. Il serait tenu de rendre des comptes en vertu des procédures de l'OIT et serait visé par les procédures énoncées aux articles 24 et 26 de la Constitution de l'OIT, qui permettent une action des organisations d'employeurs et de travailleurs ainsi que des autres Etats Membres ayant ratifié la convention, ainsi que du Conseil d'administration du BIT. Dans ce contexte, il est important de dire clairement que les plaintes des gens de mer faisant l'objet de la présente discussion visent des violations de leurs droits en vertu de la législation de l'Etat du pavillon donnant effet à la convention, et non des violations de la convention elle-même par l'Etat du pavillon.
7. Néanmoins, le principe appliqué par les instances internationales, selon lequel il faut d'abord épuiser les recours locaux, peut aussi avoir cours dans le contexte des plaintes de gens de mer dont il est question ici. Par exemple, lorsqu'un particulier soumet une communication faisant état d'une violation d'un droit énoncé dans le Pacte international relatif aux droits civils et politiques, sa communication ne sera examinée que s'il est établi qu'il «a épuisé tous les recours internes disponibles», étant entendu que «cette règle ne

---

s'applique pas si les procédures de recours excèdent des délais raisonnables»<sup>28</sup>. De plus, comme il ressort apparemment du document des gens de mer, il pourrait exister d'autres exceptions légitimes à la règle, prenant en compte, par exemple, la nécessité de protéger l'anonymat du marin qui porte plainte.

8. S'agissant d'établir une approche qui réponde aux multiples préoccupations exprimées, et notamment celle selon laquelle l'Etat du pavillon doit être informé des violations là où elles sont perpétrées et avoir la possibilité de prendre des mesures pour faire appliquer sa législation nationale, et celle selon laquelle les gens de mer doivent pouvoir faire état de leurs problèmes en quelque lieu que ce soit, il pourrait être utile d'examiner les dispositions qui existent déjà, puisque la nouvelle convention a pour objet de «consolider» les conventions existantes et faire beaucoup de place à l'application de l'instrument. On peut considérer que le titre 5, du moins en grande partie, fait fond sur les conventions n<sup>os</sup> 147 et 178. Les deux instruments traitent des responsabilités de l'Etat du pavillon mais la convention n<sup>o</sup> 147 évoque également le rôle de l'Etat du port. Selon l'article 4 de la convention n<sup>o</sup> 147, si un Membre, dans le port duquel un navire fait escale, reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la convention, il peut adresser un rapport à l'Etat du pavillon, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail. Il peut aussi prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé. Les plaintes peuvent être déposées par un membre de l'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire. Autrement dit, l'Etat du port est en droit, sinon dans l'obligation, de notifier les plaintes à l'Etat du pavillon, avec copie au BIT, et de prendre des mesures pour remédier à la situation.
9. Un autre aspect important de l'action de l'Etat du port au titre de la convention n<sup>o</sup> 147 réside dans l'utilisation du verbe «pouvoir» et non «devoir» (voir plus haut Note 13). Dans ce contexte, il existe une différence importante entre le titre 5, d'une part, et les titres 1 à 4 de la convention, d'autre part. Le verbe «devoir», exprimant l'obligation, est important dans les titres du début, puisqu'il est utilisé pour définir des obligations relatives à des droits fondamentaux et assurer l'égalité grâce à des normes minimales. Tel n'est pas le cas du titre 5, qui traite des mesures que prennent les Membres pour s'assurer que les navires des autres Etats se conforment à ces normes minimales. De plus, les gouvernements visés ont insisté sur le caractère facultatif de leur coopération en ce domaine.
10. Au regard des positions très différentes exprimées sur les procédures de plainte à terre, la solution pourrait consister à renforcer les mécanismes de mise en application, moins par la création d'une pléthore d'obligations nouvelles, que par la consolidation des mesures que les gouvernements appliquent ou sont prêts à appliquer en matière de plaintes à terre. Les dispositions pourraient ainsi permettre l'application des règles normales de compétence judiciaire et des principes régissant les conflits de lois dans tout Etat Membre ayant ratifié la convention. Par exemple, la convention pourrait contenir, dans la règle, une disposition confirmant le droit d'un marin engagé à bord d'un navire qui fait escale dans un port situé sur le territoire d'un Membre ayant ratifié la convention de déposer plainte pour violation des prescriptions relatives à ses conditions de travail et de vie à bord du navire. La plainte serait alors examinée par les tribunaux ou autres autorités compétentes de chaque Membre conformément à la législation et à la pratique nationales. La convention pourrait en outre définir certaines obligations incombant à l'Etat du port, à caractère essentiellement pratique, pour s'assurer que les gens de mer sont en mesure d'exercer dûment leur droit de plainte et ne sont en aucun cas empêchés d'agir dans ce sens. En particulier, chacun

<sup>28</sup> Article 5.2 b) du Protocole facultatif du Pacte.

---

s'accordera probablement à dire que le fonctionnaire qui est saisi d'une plainte doit agir, par exemple communiquer la plainte aux autorités compétentes de l'Etat du pavillon. Il pourrait également être utile de prévoir l'obligation, pour chaque Membre, de désigner dans ses ports un fonctionnaire qui pourra être saisi de ces plaintes et conseiller les plaignants sur les questions de procédure. Les autres mesures – par exemple l'examen de la plainte – pourraient relever de la législation et de la pratique du Membre ayant ratifié la convention. La norme devrait également énoncer certaines prescriptions minimales visant à protéger les droits fondamentaux du marin – en particulier, l'obligation de prendre des mesures dans des limites raisonnables en vue de préserver la confidentialité de la plainte.

### **Note 19. Règle 5.3, paragraphe 3**

Commentaire 38, point 4

1. La règle 5.3 n'a pas été discutée à la CTMP faute de temps. C'est pourquoi le paragraphe 3, qui se trouvait entre crochets, a été retiré du texte et fait désormais partie des questions non résolues. Comme l'indiquait le commentaire, le paragraphe dispose que les Membres susceptibles d'avoir des responsabilités en tant que fournisseurs de main-d'œuvre doivent se doter d'une législation applicable aux situations où les contrats d'engagement maritime ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention. Il tente de régler ce problème de manière appropriée en stipulant que le contrat sera réputé contenir des dispositions conformes à la convention. Toute disposition restrictive contraire à la convention sera jugée nulle et non avenue. L'application et le respect de cette disposition relèveraient de la compétence des tribunaux nationaux. La question se poserait dans les cas où, par exemple, un problème est soulevé au sujet d'un contrat d'engagement maritime déterminé.
2. La question est de savoir si une telle disposition est nécessaire ou utile. A une époque, elle était placée dans le titre 2 mais elle a ensuite été transférée au titre 5, car on jugeait qu'elle relevait plus généralement du respect et de la mise en application. S'il est jugé utile d'inclure une telle disposition, le texte qui n'a pas été examiné à la CTMP pourrait constituer un point de départ constructif:

Chaque Membre doit prendre des dispositions appropriées, dans le cadre de sa législation nationale, concernant les cas où les contrats d'engagement maritime:

- a) ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention; ou
- b) ne contiennent pas un des éléments requis par ces prescriptions.

Toute disposition non conforme sera jugée nulle et non avenue et, pour ce qui est des éléments mentionnés en *b)* ci-dessus, le contrat sera réputé appliquer les prescriptions prévues par la législation du Membre, par les conventions collectives applicables ou par d'autres dispositions.

### **Note 20. Annexes A5-I et A5-III**

Commentaire 36, point 7 *d)*, commentaire 37, point 2 *f)*,  
et commentaire 39, point 1

Rapport de la commission 1 de la CTMP, *Compte rendu n° 4(Rev.)*,  
paragrapes 256, 260, 263

1. Le paragraphe 1 de la norme A5.1.3 du projet de convention, relatif à la certification par l'Etat du pavillon, dispose ce qui suit: «La liste des points qui doivent être contrôlés et jugés conformes à la législation nationale ou autres dispositions visant l'application des prescriptions de la présente convention pour ce qui touche aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord avant qu'un certificat de travail maritime puisse être délivré

---

figure à l'annexe A5-I.» Le paragraphe 2 de la norme A5.2.1, relatif aux inspections par l'Etat du port, dispose que «lorsqu'une inspection plus approfondie est effectuée sur un navire étranger dans le port d'un Membre..., elle doit porter, en principe, sur les points énumérés à l'annexe A5-III». La CTMP n'a pas eu le temps d'examiner la teneur des listes mentionnées dans ces dispositions. Elles ont donc été laissées en blanc dans le projet de convention et constituent des questions restant à résoudre.

2. Comme l'indiquait le commentaire, bon nombre des éléments contenus dans ces deux annexes ont fait l'objet d'un accord d'ensemble au sein du groupe tripartite de haut niveau, hormis quelques exceptions qui ont été placées entre crochets. Les deux listes (qui ont subi des modifications du fait des décisions prises pour certains éléments dans d'autres contextes – par exemple la décision de supprimer la règle sur les pièces d'identité les gens de mer) figurent à l'annexe B (liste des Etats du pavillon) et à l'annexe C (liste des Etats du port) des présentes Notes, afin de faciliter la discussion de ces questions. Les crochets et les accolades qui avaient été placés aux fins des procédures de la CTMP ont été retirés de ces listes.
3. Lorsque l'on examine ces listes, il pourrait être utile de garder à l'esprit qu'elles ont pour finalité de fournir un ensemble d'éléments objectivement vérifiables, qui pourront être utilisés comme indices de la conformité ou de la non-conformité d'un navire au regard des normes du travail, tant au moment même de l'inspection que de manière permanente lorsque le navire fait escale dans différents ports. Ces listes ne sont pas exhaustives de toutes les obligations qui incombent à l'Etat du pavillon ou à l'armateur assujetti au droit de l'Etat du pavillon pour l'application de la convention; elles constituent simplement une liste convenue d'éléments qui pourront être utilisés dans le cadre du système de certification des navires et des processus d'inspection par les Etats du port.

### **Note 21. Annexes A5-II et B5-I**

Commentaire 36, point 7 c), et commentaire 39,  
points 2 et 3

Rapport de la commission 1 de la CTMP, *Compte rendu n° 4(Rev.)*,  
paragraphe 384-389

1. L'annexe A5-II au projet recommandé contient des modèles du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime qui doit être annexée audit certificat, de même que du certificat de travail maritime provisoire. Ce sont les modèles prescrits par le code, auxquels devront se conformer les certificats et déclarations nationaux, en vertu du paragraphe 3 de la règle 5.1.3. Ainsi qu'il a été rappelé plus haut dans la Note 10, un groupe de travail du groupe gouvernemental a élaboré une version plus succincte de la déclaration de conformité du travail maritime, que la CTMP n'a pas eu le temps d'examiner. Le groupe de travail a également suggéré des modifications corrélatives au certificat de travail maritime. Un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime, essentiellement fondés sur les propositions du groupe de travail, figurent à l'annexe D des présentes Notes.
2. Il importe de noter que les différentes rubriques figurant dans le modèle de déclaration dépendront des décisions prises au sujet de la liste des points à contrôler dont il est question plus haut à la Note 20. Un élément seulement, l'âge minimum, est inclus pour le moment et est simplement destiné à illustrer la manière dont l'information pourrait être présentée.
3. Un modèle de certificat de travail maritime provisoire, qui prend en compte les suggestions formulées à la CTMP au sujet des dispositions pertinentes du titre 5, figure à l'annexe E.

- 
4. Selon le paragraphe 5 du principe directeur B5.1.3, l'annexe B5-I doit présenter «un exemple des informations pouvant figurer dans la déclaration de conformité du travail maritime». L'annexe F propose une base de travail pour l'élaboration de ladite annexe. Elle tente d'illustrer une approche pour la mise en application des dispositions suggérées par le groupe de travail du groupe gouvernemental, évoqué à la Note 10. Sachant que l'annexe ne contiendra pas un modèle mais tentera plutôt d'illustrer une approche, l'annexe F présente actuellement deux domaines fondamentaux qui seront probablement pris en compte dans la déclaration: l'âge minimum et les certificats médicaux.

## Annexe A

### Flotte marchande mondiale ventilée par pays d'immatriculation, 2003 <sup>1</sup>

Immatriculation <sup>2</sup>	Jauge brute	Pourcentage mondial	Pourcentage OIT
Afrique du Sud	170 917	0,03	0,03
Albanie	70 026	0,01	0,01
Algérie	872 028	0,14	0,15
Allemagne	6 111 779	<b>1,01</b>	1,05
Angola	44 811	0,01	0,01
Antigua-et-Barbuda	6 004 650	0,99	1,03
Arabie saoudite	1 363 912	0,23	0,23
Argentine	433 909	0,07	0,07
Australie	1 905 778	0,31	0,33
Autriche	31 991	0,01	0,01
Azerbaïdjan	637 994	0,11	0,11
Bahamas	34 751 748	<b>5,74 <sup>3</sup></b>	5,98
Bahreïn	276 065	0,05	0,05
Bangladesh	446 838	0,07	0,08
Barbade	467 653	0,08	0,08
Belgique	1 392 901	0,23	0,24
Belize	1 533 673	0,25	0,26
Bénin	1 003	0,00	0,00
Bolivie	420 356	0,07	0,07
Brésil	3 258 407	0,54	0,56
<i>Brunéi</i>	<i>479 972</i>	<i>0,08</i>	
Bulgarie	747 929	0,12	0,13
Cambodge	2 048 296	0,34	0,35
Cameroun	186 825	0,03	0,03
Canada	2 723 001	0,45	0,47
Cap-Vert	20 895	0,00	0,00
Chili	963 966	0,16	0,17

<sup>1</sup> Tableau établi à partir des informations figurant dans Lloyd's Register – Fairplay: *World Fleet Statistics 2003*; voir aussi note de bas de page 8.

<sup>2</sup> Les désignations utilisées dans ce tableau n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités. Les pays dont le nom figure en italiques ne sont pas membres de l'OIT.

<sup>3</sup> Les chiffres à partir de 1 pour cent apparaissent en gras.

Immatriculation <sup>2</sup>	Jauge brute	Pourcentage mondial	Pourcentage OIT
Chine	18 427 955	<b>3,04</b>	3,17
Hong-kong, Chine	20 507 453	<b>3,39</b>	3,53
Macao, Chine	2 321	0,00	0,00
Taiwan, Chine	3 477 144	0,57	0,60
Chypre	22 054 166	<b>3,64</b>	3,79
Colombie	71 131	0,01	0,01
Comores	416 739	0,07	0,07
Congo	3 402	0,00	0,00
Corée, République de	6 757 400	<b>1,12</b>	1,16
<i>Corée, République démocratique de</i>	<i>958 997</i>	<i>0,16</i>	
Costa Rica	4 603	0,00	0,00
Côte d'Ivoire	8 958	0,00	0,00
Croatie	847 734	0,14	0,15
Cuba	90 179	0,01	0,02
Danemark	320 356	0,05	0,06
Danemark (DIS)	7 246 602	<b>1,20</b>	1,25
Iles Féroé	136 855	0,02	0,02
Féroé (FAS)	22 839	0,00	0,00
Djibouti	4 060	0,00	0,00
République dominicaine	12 790	0,00	0,00
Dominique	39 786	0,01	0,01
Egypte	1 151 430	0,19	0,20
El Salvador	5 602	0,00	0,00
Emirats arabes unis	799 016	0,13	0,14
Equateur	324 472	0,05	0,06
Erythrée	21 092	0,00	0,00
Espagne	676 163	0,11	0,12
Espagne (CSR)	1 974 844	0,33	0,34
Estonie	358 218	0,06	0,06
Etats-Unis	10 408 896	<b>1,72</b>	1,79
Ethiopie	81 933	0,01	0,01
Fidji (les)	23 145	0,00	0,00
Finlande	1 452 075	0,24	0,25
France	1 459 752	0,24	0,25
Terres australes et antarctiques françaises	3 285 721	0,54	0,57
Territoire de Wallis et Futuna	113 748	0,02	0,02
Gabon	12 697	0,00	0,00
Gambie	2 183	0,00	0,00
Géorgie	814 934	0,13	0,14
Ghana	121 316	0,02	0,02

Immatriculation <sup>2</sup>	Jauge brute	Pourcentage mondial	Pourcentage OIT
Grèce	32 203 117	<b>5,32</b>	5,54
Grenade	2 821	0,00	0,00
Guatemala	5 230	0,00	0,00
Guinée	14 488	0,00	0,00
Guinée-Bissau	5 943	0,00	0,00
Guinée équatoriale	31 229	0,01	0,01
Guyana	31 633	0,01	0,01
Haiti	1 286	0,00	0,00
Honduras	812 524	0,13	0,14
Hongrie	7 568	0,00	0,00
Iles Salomon	7 401	0,00	0,00
Inde	6 960 567	<b>1,15</b>	1,20
Indonésie	3 840 408	0,63	0,66
Iran, République islamique d'	4 851 927	0,80	0,83
Iraq	160 971	0,03	0,03
Irlande	471 031	0,08	0,08
Islande	187 362	0,03	0,03
Israël	766 004	0,13	0,13
Italie	10 245 809	<b>1,69</b>	1,76
Jamaïque	56 761	0,01	0,01
Japon	13 561 521	<b>2,24</b>	2,33
Jordanie	224 217	0,04	0,04
Kazakhstan	15 300	0,00	0,00
Kenya	17 803	0,00	0,00
Kiribati	4 198	0,00	0,00
Koweït	2 324 290	0,38	0,40
République démocratique populaire lao	2 370	0,00	0,00
Lettonie	90 927	0,02	0,02
Liban	193 324	0,03	0,03
Libéria	52 434 624	<b>8,66</b>	9,02
Jamahiriya arabe libyenne	156 725	0,03	0,03
Lituanie	442 103	0,07	0,08
Luxembourg	1 005 966	0,17	0,17
Madagascar	34 808	0,01	0,01
Malaisie	5 745 771	0,95	0,99
<i>Iles Maldives</i>	<i>63 675</i>	<i>0,01</i>	
Malte	25 134 314	<b>4,15</b>	4,32
Maroc	503 754	0,08	0,09
<i>Iles Marshall</i>	<i>17 628 157</i>	<b>2,91</b>	
Maurice	67 634	0,01	0,01
Mauritanie	47 647	0,01	0,01

Immatriculation <sup>2</sup>	Jauge brute	Pourcentage mondial	Pourcentage OIT
Mexique	972 695	0,16	0,17
<i>Micronésie</i>	<i>18 288</i>	<i>0,00</i>	
Mongolie	336 836	0,06	0,06
Mozambique	36 270	0,01	0,01
Myanmar	433 039	0,07	0,07
Namibie	74 524	0,01	0,01
Nicaragua	3 619	0,00	0,00
Nigéria	418 688	0,07	0,07
Norvège	3 512 740	0,58	0,60
Norvège (NIS)	16 996 583	<b>2,81</b>	2,92
Nouvelle-Zélande	205 188	0,03	0,04
<i>Iles Cook</i>	<i>17 615</i>	<i>0,00</i>	
Oman	16 041	0,00	0,00
Pakistan	321 666	0,05	0,06
Panama	125 721 658	<b>20,77</b>	21,63
Papouasie-Nouvelle-Guinée	73 296	0,01	0,01
Paraguay	45 108	0,01	0,01
Pays-Bas	5 702 641	0,94	0,98
Antilles néerlandaises	1 510 656	0,25	0,26
Pérou	223 585	0,04	0,04
Philippines	5 115 708	0,85	0,88
Pologne	282 384	0,05	0,05
Portugal	263 868	0,04	0,05
Portugal (MAR)	892 466	0,15	0,15
Qatar	561 646	0,09	0,10
République démocratique du Congo	12 918	0,00	0,00
Roumanie	563 078	0,09	0,10
Royaume-Uni	10 843 724	<b>1,79</b>	1,87
Anguilla	701	0,00	0,00
Bermudes	4 844 432	0,80	0,83
Gibraltar	993 022	0,16	0,17
Iles Anglo-normandes	950	0,00	0,00
Iles Caïmanes	2 801 797	0,46	0,48
Iles Falkland (Malouines)	52 129	0,01	0,01
Ile de Man	6 416 425	<b>1,06</b>	1,10
Iles Turques et Caïques	975	0,00	0,00
Iles Vierges britanniques	87 064	0,01	0,01
Fédération de Russie	10 430 783	<b>1,72</b>	1,79
<i>Sainte-Hélène</i>	<i>1 710</i>	<i>0,00</i>	
Saint-Kitts-et-Nevis	300	0,00	0,00
Saint-Vincent-et-les Grenadines	6 318 042	<b>1,04</b>	1,09

Immatriculation <sup>2</sup>	Jauge brute	Pourcentage mondial	Pourcentage OIT
<i>Samoa</i>	10 166	0,00	
Sao Tomé-et-Principe	84 374	0,01	0,01
Sénégal	45 772	0,01	0,01
Serbie-et-Monténégro	1 061	0,00	0,00
Seychelles	64 473	0,01	0,01
Sierra Leone	23 157	0,00	0,00
Singapour	23 240 945	3,84	4,00
Slovaquie	29 235	0,00	0,01
Slovénie	1 737	0,00	0,00
Somalie	6 343	0,00	0,00
Soudan	23 899	0,00	0,00
Sri Lanka	140 701	0,02	0,02
Suède	3 579 269	0,59	0,62
Suisse	588 748	0,10	0,10
Suriname	5 229	0,00	0,00
République arabe syrienne	477 186	0,08	0,08
Tanzanie, République-Unie de	38 925	0,01	0,01
Thaïlande	2 268 686	0,37	0,39
Togo	15 320	0,00	0,00
<i>Tonga</i>	169 975	0,03	
Trinité-et-Tobago	28 095	0,00	0,00
Tunisie	174 259	0,03	0,03
Turkménistan	47 392	0,01	0,01
Turquie	4 950 588	0,82	0,85
<i>Tuvalu</i>	60 613	0,01	
Ukraine	1 378 806	0,23	0,24
Uruguay	75 603	0,01	0,01
Vanuatu	1 618 179	0,27	0,28
Venezuela	846 989	0,14	0,15
Viet Nam	1 250 795	0,21	0,22
Yémen	79 464	0,01	0,01
(Non identifiés)	4 538 218	0,75	
Sous-total des Membres de l'OIT	581 270 912		100,00
Total	605 218 298	100,00	

---

## **Annexe B**

### **Annexe A5-I**

Conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'Etat du pavillon avant la certification d'un navire conformément à la norme A5.1.3, paragraphe 1.

Age minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

Contrats d'engagement maritime

Recours à des services de recrutement et de placement privés agréés

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Installations de loisirs à bord

Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

Procédures de plainte à bord

Paiement des salaires

---

## Annexe C

### Annexe A5-III

Éléments généraux sujets à un contrôle détaillé par un fonctionnaire autorisé de l'Etat du port effectuant une inspection au titre de la norme A5.2.1.

Age minimum

Certificat médical

Qualifications des gens de mer

Contrats d'engagement maritime

Recours à des services de recrutement et de placement privés agréés

Durée du travail ou du repos

Effectifs du navire

Logement

Installations de loisirs à bord

Alimentation et service de table

Santé et sécurité et prévention des accidents

Soins médicaux à bord

Procédures de plainte à bord

Paiement des salaires

---

## Annexe D

### Annexe A5-II

#### Certificat de travail maritime

*(Le présent certificat doit être accompagné en annexe d'une déclaration de conformité du travail maritime)*

Délivré en vertu des dispositions de l'article V et du titre 5 de la *convention du travail maritime, 2005* (ci-après désignée par «la convention») sous l'autorité

du gouvernement de:

.....

(dénomination exacte de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon)

par .....

(désignation exacte et adresse complète de la personne compétente ou de l'organisme dûment autorisé en vertu des dispositions de la convention)

#### Caractéristiques du navire

Nom du navire .....

Lettres ou numéro distinctifs .....

Port d'immatriculation .....

Date d'immatriculation .....

Jauge brute .....

Numéro OMI .....

Type de navire .....

Nom et adresse de l'armateur (tel que défini à l'article II, paragraphe 1 j), de la convention) .....

.....

Il est certifié:

1. Que ce navire a été inspecté et que sa conformité aux prescriptions de la convention et aux dispositions de la déclaration de conformité du travail maritime ci-jointe a été vérifiée.
2. Que les conditions de travail et de vie des gens de mer telles qu'énoncées à l'annexe A5-I de la convention ont été jugées conformes aux prescriptions nationales adoptées par le pays susmentionné pour donner effet à la convention. La déclaration de conformité du travail maritime figurant en annexe contient dans sa partie I un récapitulatif de ces prescriptions nationales.

Le présent certificat est valable jusqu'au ..... sous réserve d'inspections réalisées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Le présent certificat n'est valable que s'il est accompagné de la déclaration de conformité du travail maritime délivrée à ..... le .....

Date d'exécution de l'inspection sur laquelle est basé le présent certificat .....

Etabli à ..... le .....

Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité de délivrance)



**Convention du travail maritime, 2005**

**Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I**

*(La présente déclaration doit être annexée au certificat de travail maritime du navire)*

Délivrée sous l'autorité de: ..... (dénomination de l'autorité compétente  
telle que définie à l'article II, paragraphe 1 a), de la convention)

Le navire répondant aux caractéristiques suivantes:

Nom du navire	Numéro OMI	Jauge brute

est exploité conformément aux prescriptions de la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime, 2005.

Le soussigné déclare, au nom de l'autorité compétente susmentionnée, que:

- a) les dispositions de la convention du travail maritime sont pleinement incorporées aux prescriptions nationales visées ci-dessous;
- b) ces prescriptions nationales sont contenues dans les dispositions nationales référencées ci-dessous; des explications concernant la teneur de ces dispositions sont fournies si nécessaire;
- c) les détails de toute disposition équivalente en substance, applicables en vertu de l'article VI, paragraphes 3 et 4, sont fournis *ci-après sous la rubrique des prescriptions nationales correspondantes ou dans la rubrique prévue à cet effet* <modifier le cas échéant>; et
- d) les prescriptions relatives à une catégorie spécifique de navires prévues par la législation nationale sont également référencées sous la rubrique des prescriptions correspondantes.

1. Age minimum (Règle 1.1) .....

**[Liste des éléments de l'annexe A5-I à insérer après accord]**

Nom: .....

Titre: .....

Signature: .....

Lieu: .....

Date: .....

Dispositions équivalentes en substance

*(Biffer le paragraphe sans objet)*

Les dispositions équivalentes en substance applicables conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article VI de la convention, à l'exception de celles mentionnées ci-dessus, sont indiquées ci-après: [donner une description s'il y a lieu]

.....  
.....

Aucune disposition équivalente en substance n'est applicable.....

Nom: .....

Titre: .....

Signature: .....

Lieu: .....

Date: .....

---

## Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II

### *Mesures adoptées pour assurer le respect permanent des dispositions entre deux inspections*

Les mesures ci-après ont été adoptées par l'armateur dont le nom figure dans le certificat de travail maritime auquel est annexée la présente déclaration, pour assurer l'application effective des dispositions entre les inspections:

<Veuillez mentionner ci-dessous les mesures prises par l'armateur pour assurer la conformité du navire à chacun des éléments énoncés dans la partie I>

#### 1. Age minimum (Règle 1.1)

.....  
.....  
.....  
.....

#### **[Liste des éléments de l'annexe A5-I à insérer après accord]**

.....

Les mesures susvisées ont été vérifiées par <indiquer le nom de l'autorité compétente ou de l'organisme dûment reconnu> et, après inspection du navire, ont été jugées conformes aux objectifs établis à l'alinéa *b*) du paragraphe 10 de la norme A5.1.3 relative aux mesures devant être adoptées pour garantir le respect initial et permanent des prescriptions énoncées dans la partie I de la présente déclaration.

Nom: .....

Titre: .....

Adresse de la société: .....

.....

.....

Signature: .....

Lieu: .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité compétente)

---

## Annexe E

### Certificat de travail maritime provisoire

Etabli en vertu des dispositions de l'article V et du titre 5 de  
la *convention du travail maritime, 2005* (ci-après désignée par «la convention»)  
sous l'autorité du gouvernement de:

.....

(dénomination exacte de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon)

par .....

(désignation exacte et adresse complète de la personne compétente ou de l'organisme  
dûment autorisé en vertu des dispositions de la convention)

### Caractéristiques du navire

Nom du navire.....

Lettres ou numéro distinctifs.....

Port d'immatriculation .....

Date d'immatriculation .....

Jauge brute .....

Numéro OMI.....

Type de navire.....

Nom et adresse de l'armateur (tel que défini à l'article II, paragraphe 1 *j*), de la convention)

.....

.....

Il est certifié, aux fins du paragraphe 7 de la norme A5.1.3 de la convention, que:

- a)* ce navire a été inspecté, dans la mesure de ce qui est raisonnable et possible, au regard des points énumérés à l'annexe A5-I de la convention, compte tenu de la vérification des éléments spécifiés sous *b)*, *c)* et *d)* ci-dessous;
- b)* l'armateur a démontré à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord du navire en vue d'assurer le respect des dispositions de la convention;
- c)* le capitaine est averti des prescriptions de la convention et des obligations relatives à sa mise en application; et
- d)* les informations requises ont été présentées à l'autorité compétente ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

Le présent certificat est valable jusqu'au ..... sous réserve d'inspections effectuées conformément aux dispositions des normes A5.1.3 et A5.1.4 de la convention.

Date d'exécution de l'inspection visée au point *a)* ci-dessus .....

Etabli à ..... le .....

Signature du fonctionnaire dûment autorisé ayant établi le présent certificat provisoire .....

(Cachet ou tampon selon le cas de l'autorité de délivrance)

---

## Annexe F

### Annexe B5-I

Voir principe directeur B5.1.3, paragraphe 5

#### MODÈLE de déclaration nationale

#### Convention du travail maritime, 2005

#### Déclaration de conformité du travail maritime – Partie I

*(La présente déclaration doit être annexée au certificat de travail maritime du navire)*

Délivrée sous l'autorité du: **ministère des Transports maritimes de Xxxxxx**

Le navire répondant aux caractéristiques suivantes:

Nom du navire	Numéro OMI	Jauge brute

est exploité conformément à la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime, 2005.

Le soussigné déclare, au nom de l'autorité compétente susmentionnée, que:

- a) les dispositions de la convention du travail maritime ont été pleinement incorporées aux prescriptions nationales visées ci-dessous;
- b) ces prescriptions nationales sont contenues dans les dispositions nationales référencées ci-dessous; des explications concernant la teneur de ces dispositions sont fournies si nécessaire;
- c) les détails de toute disposition équivalente en substance, applicables en vertu de l'article VI, paragraphes 3 et 4, sont fournis *ci-après sous la rubrique des prescriptions nationales correspondantes ou dans la rubrique prévue à cet effet* <modifier le cas échéant>; et
- d) les prescriptions relatives à une catégorie spécifique de navires prévues par la législation nationale sont également référencées sous la rubrique des prescriptions correspondantes.

#### 1. Age minimum (Règle 1.1)

*Loi maritime n° 123 de 1905, telle qu'amendée («Loi»), Chapitre X; Réglementation maritime («Réglementation»), 2006, Règles 1111-1222.*

*Les âges minima sont ceux énoncés dans la convention.*

*Le terme «nuit» s'entend de la période comprise entre 21 heures et 6 heures, à moins que le ministère des Transports maritimes (le «ministère») n'en dispose autrement.*

*L'annexe A donne des exemples de travaux dangereux interdits aux personnes de moins de 18 ans. Dans le cas des navires de charge, aucune personne de moins de 18 ans ne travaille dans les zones indiquées comme dangereuses sur le plan du navire (annexe à la présente déclaration).*

#### 2. Certificat médical (Règle 1.2)

*Loi, Chapitre XI; Réglementation, Règles 1223-1233.*

*Les certificats médicaux doivent être conformes aux prescriptions de la convention STCW, lorsqu'elles sont applicables; dans les autres cas, les prescriptions de la convention STCW sont appliquées mutatis mutandis.*

*Les opticiens qualifiés figurant sur la liste approuvée par le ministère peuvent établir des certificats relatifs à l'acuité visuelle.*

*Les examens médicaux répondent aux prescriptions des directives OIT/OMI/OMS mentionnées dans le principe directeur B1.2.1*

.....  
.....

---

## Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II

### *Mesures adoptées pour assurer le respect permanent des dispositions entre deux inspections*

Les mesures ci-après ont été adoptées par l'armateur dont le nom figure dans le certificat de travail maritime auquel est annexée la présente déclaration pour assurer l'application effective des dispositions entre les inspections:

<Veuillez mentionner ci-dessous les mesures prises par l'armateur pour assurer la conformité du navire à chacun des éléments énoncés dans la partie I>

1. Age minimum (Règle 1.1)

*La date de naissance de chaque marin est mentionnée à côté de son nom sur le rôle d'équipage.*

*Le capitaine ou un officier agissant en son nom («l'officier compétent») vérifie le rôle au début de chaque voyage et note la date de cette vérification.*

*Chaque marin de moins de 18 ans reçoit, au moment de son engagement, une note qui lui interdit de travailler de nuit ou d'effectuer les travaux jugés dangereux énumérés dans l'annexe (voir partie I, section I) ou tout autre travail dangereux. Cette note prescrit également au marin de consulter l'officier compétent en cas de doute en la matière. L'officier compétent conserve une copie de la note portant la signature du marin au-dessous de la mention «reçu et lu» ainsi que la date du jour de signature.*

2. Certificat médical (Règle 1.2)

*L'officier compétent conserve les certificats médicaux à titre strictement confidentiel, ainsi qu'une liste, élaborée sous sa responsabilité, qui indique pour chaque marin à bord: les fonctions, la date du certificat médical/des certificats médicaux en cours de validité ainsi que l'état de santé indiqué sur le certificat.*

*En cas de doute quant à l'aptitude du marin à exercer une fonction ou des fonctions particulières, l'officier compétent consulte le médecin traitant du marin ou tout autre praticien qualifié et consigne un résumé de ses conclusions, ainsi que son nom, son numéro de téléphone et la date de la consultation.*