
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Programme des activités sectorielles

**Groupe de travail tripartite de haut niveau
sur les normes du travail maritime
(troisième réunion)**

Convention du travail maritime consolidée
(premier projet)

Commentaires

Genève, 2003



ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Programme des activités sectorielles

**Groupe de travail tripartite de haut niveau
sur les normes du travail maritime
(troisième réunion)**

Convention du travail maritime consolidée
(premier projet)

Genève, 2003

Table des matières

	<i>Page</i>
Commentaires.....	1
Généralités	1
Commentaires sur les articles.....	3
Commentaire 1 (sur l'article I)	3
Commentaire 2 (sur l'article II)	3
Commentaire 3 (sur les articles III et IV)	4
Commentaire 4 (sur l'article V).....	5
Commentaire 5 (sur l'article VI).....	5
Commentaire 6 (sur les articles VII à XI).....	6
Commentaire 7 (sur l'article XII)	8
Commentaire 8 (sur les articles XIII à XV).....	9
Commentaires sur les réglementations et le code	12
Commentaire 9 (observations générales sur les titres 1 à 5).....	12
Commentaire 10 (sur le titre 1, réglementations et code, parties A et B).....	14
Commentaire 11 (sur le titre 2, réglementations et code, parties A et B).....	16
Commentaire 12 (sur le titre 3, réglementations et code, parties A et B).....	18
Commentaire 13 (sur le titre 4, réglementations et code, parties A et B).....	18
Commentaire 14 (sur le titre 5, réglementations et code, parties A et B).....	20

Commentaires

Généralités

Le premier projet de convention sur les normes du travail maritime (2005) visé dans ces commentaires a été préparé en vue de la troisième réunion (juin-juillet 2003) du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime.

Ce projet de convention vise à répondre aux décisions adoptées par le groupe de travail tripartite lors de sa deuxième réunion, en octobre 2002. Le Bureau a préparé un premier projet préliminaire qui a été examiné par le sous-groupe tripartite lors de sa réunion en février 2003. Ce nouveau projet tient compte des discussions tenues lors de cette réunion et des orientations qui y ont été suggérées ainsi que des conseils formulés par les mandants actuellement consultés à ce sujet.

A sa réunion de février 2003, le sous-groupe a identifié un certain nombre de problèmes et fourni des orientations quant à la manière de poursuivre l'élaboration du projet de convention. L'un des problèmes importants identifié par le sous-groupe a trait à la complexité et au caractère volumineux du projet préliminaire, lequel englobe toutes les dispositions des instruments du travail maritime existants qui sont toujours pertinentes aujourd'hui. Le caractère volumineux des dispositions, le libellé juridique formaliste de ces dispositions et, dans certains cas, les répétitions, constituent autant d'éléments nuisant à la lisibilité du texte. On estime que c'est pour ces raisons que les gouvernements n'ont pas été en mesure d'adopter ces instruments ou de les mettre en œuvre et que les partenaires sociaux ne sont pas parvenus à identifier les droits et les normes. En outre, le projet préliminaire de convention ne définit pas réellement les droits fondamentaux en matière d'emploi des gens de mer. Il a donc été recommandé de simplifier le libellé du texte et d'énoncer les réglementations en termes concis. Parmi les autres problèmes identifiés figure la nécessité, évoquée lors de la dernière réunion du groupe de haut niveau, de transférer certaines dispositions techniques extrêmement détaillées de la partie A du projet, qui énonce les dispositions obligatoires, à la partie B, qui énonce les principes directeurs. Ces dispositions très détaillées, issues de conventions existantes, expliqueraient en partie la faible taux de ratification de celles-ci. Le sous-groupe a insisté sur le rôle important que peut jouer le Bureau pour adopter une approche radicalement différente à cet égard, sans pour autant altérer la substance générale des normes obligatoires existantes. D'aucuns ont estimé que certaines sections de la convention seraient plus utiles aux mandants si elles figuraient dans des documents distincts traitant de spécifications techniques particulières et que le texte serait plus maniable s'il était divisé en plusieurs parties illustrant le niveau des obligations établies. Le présent «premier projet» ne reprend pas nécessairement la terminologie des diverses normes du travail maritime existantes et pertinentes en l'espèce, mais cherche à distiller l'essence des droits et obligations qui y sont énoncés de manière à donner lieu à un texte susceptible d'être ratifié et mis en œuvre par tous les Membres.

Conformément aux conseils formulés par le Bureau, ce premier projet figure dans les trois documents suivants qui constitueront, ensemble, le corps de la convention:

1. **Articles et réglementations** (document TWGMLS/2003/2) – Ils énoncent les droits, principes et obligations fondamentaux consacrés par la convention. Ils ne pourront être modifiés que par la Conférence générale, selon la procédure établie à l'article 19 de la Constitution de l'OIT. Les réglementations sont réparties en cinq domaines thématiques:

-
- *Titre 1*: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire.
 - *Titre 2*: Conditions d'emploi et effectifs des navires.
 - *Titre 3*: Logement, moyens de bien-être, alimentation et service de table.
 - *Titre 4*: Protection de la santé, bien-être, soins médicaux et sécurité sociale.
 - *Titre 5*: Respect et mise en application des dispositions.
2. **Le code** – Il se compose de deux parties, la partie A et la partie B, qui pourront être amendées soit par la Conférence générale, selon la procédure établie à l'article 19 de la Constitution de l'OIT, soit au titre de la procédure d'amendement simplifiée prévue par l'article XV de la convention. Cette procédure a pour objectif de permettre une mise à jour plus rapide et moins coûteuse des prescriptions établies en matière de mise en œuvre des droits, principes et obligations énoncés dans les articles et les réglementations. Le code figure dans deux documents:
- *Partie A du code, Normes* (document TWGMLS/2003/3) – Ce document énonce les normes minima obligatoires relatives à la mise en œuvre des réglementations. A l'instar des réglementations, cette partie est divisée en cinq chapitres thématiques et suit la même numérotation que les réglementations afin de faciliter les renvois.
 - *Partie B du code, Principes directeurs* (document TWGMLS/2003/4) – Cette partie énonce des principes directeurs détaillés et contient également des recommandations et des documents types. Bien que ces réglementations soient de nature non contraignante, les Membres seront tenus d'en tenir compte et de les respecter dans la mise en œuvre des normes. Cette partie du code est également divisée en cinq chapitres thématiques.

Ainsi, aux fins de l'examen d'ensemble de la première série de dispositions figurant, par exemple, dans le titre 2, devront être examinés:

- *la réglementation 2.1*, dans le document TWGMLS/2003/2;
- *la norme A2.1*, dans le document TWGMLS/2003/3; et
- *le principe directeur B2.1*, dans le document TWGMLS/2003/34.

Les articles relatifs aux droits fondamentaux, aux obligations incombant aux Membres, aux questions relatives à la portée de la convention et aux procédures d'entrée en vigueur et d'amendement, y compris à la création d'une commission spéciale tripartite, peuvent être considérés comme bien avancés compte tenu des discussions de fond qui ont eu lieu au sein du groupe de haut niveau et du sous-groupe.

Les questions de fond traitées par les réglementations sont, elles aussi, bien avancées compte tenu du document soumis au groupe de haut niveau à sa deuxième réunion et des discussions qui ont eu lieu au sein du sous-groupe. Le commentaire qui suit les observations générales porte sur les articles et les réglementations, les questions spécifiques relatives au code étant traitées en parallèle des réglementations qu'elles mettent en œuvre. Les dispositions nécessitant des discussions supplémentaires et qui n'ont pu faire l'objet de propositions du Bureau figurent entre crochets [].

Commentaires sur les articles

Commentaire 1 (sur l'article I)

Le premier article, relatif aux obligations générales, débute ainsi: «Les Membres ratifiant la présente convention ...». Conformément aux usages de rédaction des conventions internationales du travail, lorsque l'expression «tout Membre» ou «un Membre», par exemple, apparaît dans la convention, elle désigne les Membres ayant ratifié la convention sauf si le contexte demande une autre interprétation.

Commentaire 2 (sur l'article II)

1. L'article II contient les définitions générales (paragr. 1) des termes apparaissant à plusieurs reprises dans la convention ainsi que (dans les paragraphes 2 à 6) le champ d'application général de la convention. Les définitions générales et la portée de la convention peuvent ne pas s'appliquer dans le cas de certaines dispositions des réglementations ou du code, d'où la précision apportée au début de chacun des deux premiers paragraphes de cet article.

2. La définition de l'expression «gens de mer» a donné lieu à des discussions approfondies lors de la réunion du sous-groupe qui a eu lieu en février. Les conventions internationales du travail¹ telles que les conventions n^{os} 164, 166, 178 et 179² définissent les «gens de mer» comme étant les personnes travaillant ou employées à bord d'un navire à quelque titre que ce soit. Dans d'autres conventions, la question de la définition de ces termes est laissée à la législation nationale (c'est-à-dire qu'il peut s'agir de toute personne considérée comme appartenant à la catégorie des «gens de mer» par la législation nationale – voir la convention n^o 108). Toutefois, de nombreuses conventions sur le travail maritime traitent principalement des conditions d'emploi du personnel participant d'une manière ou d'une autre au fonctionnement du navire – «l'équipage». Dans la plupart des cas, l'équipage est engagé directement ou indirectement par l'armateur (au sens large). Un certain nombre de personnes travaillant à bord de navires, en particulier les navires à passagers, peuvent ne pas entrer dans cette catégorie (par exemple, les esthéticiennes, les moniteurs de sport et les artistes). Les conditions d'emploi et la protection offerte à ces travailleurs de l'industrie maritime sont moins claires. Si on laisse uniquement à la législation nationale le soin de déterminer quels sont les travailleurs qui sont protégés par la convention, on court le risque de perpétuer une application inégale des normes au sein de la main-d'œuvre maritime mondiale.

3. Lors de sa réunion en février, le sous-groupe n'est pas parvenu à un consensus sur la question de savoir quels travailleurs devaient être considérés comme des «gens de mer» couverts par la convention. Il a été convenu toutefois d'une définition provisoire, utilisée dans le présent projet (paragr. 1 f) de l'article II). Cette définition correspond globalement à la définition que l'on trouve dans les conventions précitées. Avec une telle définition, la nouvelle convention couvrirait en principe tous les travailleurs maritimes; toutefois, cette convention serait en même temps rédigée de manière à permettre l'adaptation de la portée de certaines normes de façon à ce qu'elles s'appliquent uniquement à certains groupes précis. La définition provisoire proposée par le sous-groupe a été modifiée dans le présent projet pour en exclure le personnel tel que les dockers. Cela

¹ La convention n^o 147 ne traite pas de cette question.

² La convention n^o 178 prévoit par ailleurs la consultation des partenaires sociaux lorsqu'il existe un doute quant à la qualité de «gens de mer» de certaines personnes.

répond à une préoccupation exprimée par certains membres du sous-groupe, à savoir que le personnel exécutant temporairement des tâches à bord d'un navire pourrait être indûment couvert par la convention. Cette exclusion est tirée de la liste figurant dans la convention n° 73 (art. II) relative aux examens médicaux.

4. Il est ressorti de cette discussion du sous-groupe qu'il s'agit là d'une question que le groupe de haut niveau voudra peut-être examiner plus à fond. La définition provisoire serait au départ très large mais autoriserait des exclusions ou des restrictions lorsque l'on considère qu'une disposition particulière ne doit s'appliquer qu'aux membres d'équipage d'un navire par exemple. Une autre possibilité serait de faire dès le départ une différenciation entre les catégories de personnel concernées en précisant que l'expression «gens de mer» désigne les capitaines, officiers de marine ou membres d'équipage et en ajoutant d'autres définitions telles que «autres personnes employées à bord» et «travailleurs indépendants à bord».

5. En ce qui concerne la portée de la convention, le paragraphe 3 a) de l'article II méritera peut-être une attention particulière: la détermination d'une jauge limite, le cas échéant, est une question importante. Si l'on fixe une jauge limite, il faut prendre en considération l'ensemble des prescriptions de la convention. Notons par ailleurs que la convention n° 147 ne fixe pas de limite. Une autre question concerne les services nationaux, côtiers et de cabotage. Lors de la deuxième réunion du groupe de haut niveau, les représentants des armateurs ont considéré que ces services devraient être exclus de la portée de la convention. Les représentants des gens de mer ne pouvaient accepter une telle exclusion mais ont reconnu que certaines situations particulières pouvaient être discutées au cas par cas. D'une manière générale, les représentants gouvernementaux ont considéré que tous les gens de mer devaient effectivement être couverts mais qu'une certaine latitude pouvait être laissée à chacun des Membres souhaitant exclure les navires côtiers, sous réserve de la conduite de consultations tripartites. Le paragraphe 6 tente d'offrir une solution intermédiaire permettant d'assurer que les droits fondamentaux sont respectés, tout en offrant une certaine souplesse dans l'application des normes et du système de délivrance de certificats visant à mettre en œuvre ces droits. Le paragraphe 7 établit le principe du «traitement pas plus favorable» approuvé par le groupe de haut niveau. Ce principe peut inciter les Membres à ratifier la convention et tendrait à égaliser les situations en ce qui concerne les droits du travail.

Commentaire 3 (sur les articles III et IV)

1. Ces deux articles énoncent les droits et principes fondamentaux en matière d'emploi des gens de mer, conformément à l'ordre du jour sur le travail décent. La teneur des articles III et IV s'inspire principalement de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Cette convention et son Protocole de 1996 énoncent certains droits fondamentaux et, par ailleurs, dans leurs annexes, il est fait référence à certaines conventions internationales du travail fondamentales ainsi qu'à d'autres conventions du travail maritimes, et il est demandé à chaque Membre ratifiant ces instruments de «vérifier que les dispositions d'une telle législation équivalent, dans l'ensemble, aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe à la présente convention, pour autant que le Membre ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question». Certains Membres éventuellement désireux de ratifier la nouvelle convention ont fait part des difficultés qu'ils auraient à accepter certaines dispositions des conventions fondamentales énumérées dans les annexes susmentionnées. Toutefois, ils sont tenus de respecter les principes concernant les droits fondamentaux sur lesquels portent ces conventions: en effet, d'après la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, «l'ensemble des Membres, même lorsqu'ils n'ont pas ratifié les conventions en question, ont l'obligation, du seul fait de leur appartenance à l'Organisation, de respecter, promouvoir et réaliser, de bonne foi et conformément à la Constitution, les principes concernant les droits fondamentaux qui sont

l'objet desdites conventions». La Déclaration, y compris cette précision d'ordre juridique, a été acceptée à l'unanimité par la Conférence internationale du Travail en 1998. Il est donc proposé que la nouvelle convention contienne une disposition contraignante – à savoir l'article III – en vertu de laquelle tous les Membres ratifiant la convention réaffirmeraient leur adhésion aux principes et droits qui font l'objet des huit conventions fondamentales.

2. A l'article IV du projet préliminaire, il est demandé à chaque Membre ratifiant la convention de garantir des conditions de travail décentes. Sur la recommandation du sous-groupe, les termes «garantir» et «santé» ont été inclus parmi les droits du travail des gens de mer pour prendre en compte des risques accrus en matière de sécurité en particulier. Toutes les normes énoncées ailleurs dans la convention doivent se lire conjointement avec les principes et droits fondamentaux évoqués à l'article III et les droits minimaux énoncés à l'article IV.

Commentaire 4 (sur l'article V)

L'article V constitue le fondement légal des dispositions relatives au respect et à la mise en application du titre 5 de la convention. Des explications sont fournies dans le commentaire 14 ci-après. Ces obligations sont implicites dans des instruments tels que la convention n° 147 et la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996. Les paragraphes 2 et 7 ont pour vocation d'encourager les Membres à exercer de manière effective leur compétence par l'adoption d'une approche systématique en vue de se conformer aux normes juridiques et de les faire respecter. Le niveau et la nature des sanctions en cas de violation ne sont pas précisés au-delà de l'exigence selon laquelle elles doivent être prévues et leur degré de sévérité suffisamment dissuasif pour décourager toute violation des normes. Le paragraphe 5 concerne essentiellement les obligations en ce qui concerne les fournisseurs de main-d'œuvre et il est demandé aux Membres d'exercer «une compétence et un contrôle effectifs» sur les services de recrutement et de placement des gens de mer mais uniquement une «compétence effective» sur les accords d'engagement maritime; la raison de cette différence de libellé est expliquée dans le commentaire 14 (point 16) ci-après.

Commentaire 5 (sur l'article VI)

1. Les paragraphes 1 et 2 de cet article précisent le rapport hiérarchique entre les normes des différentes parties ou niveaux de la convention tel que convenu par le groupe de haut niveau. Les articles forment le premier niveau de la convention, les droits et obligations qu'ils énoncent étant précisés dans les réglementations ayant force obligatoire (titres 1 à 5; deuxième niveau). Chaque réglementation est ensuite mise en œuvre conformément à un ensemble de normes obligatoires (code, partie A; troisième niveau) et de principes directeurs (code, partie B; quatrième niveau). Les dispositions de la partie B du code, à l'instar des recommandations internationales du travail, n'auraient pas force obligatoire. La nature des dispositions de la partie B différerait toutefois légèrement de celle des recommandations à deux points de vue:

- a) en vertu de l'article 19, paragraphe 6, de la Constitution de l'OIT, les Membres ont une obligation de présenter la recommandation à l'autorité législative compétente «en vue de lui faire porter effet sous forme de loi nationale». Il est proposé au paragraphe 2 de l'article VI qu'un Membre ratifiant la convention consolidée «s'attache, dans toute la mesure possible, à s'acquitter de ses responsabilités de la manière prévue dans la partie B»;
- b) les recommandations adoptées en même temps qu'une convention aident souvent à en interpréter le sens. Dans le projet de convention consolidée, ce rôle serait encore plus

important. Comme expliqué ci-après (commentaire 9, point 2), la partie A du code énoncerait souvent des obligations générales. Les prescriptions précises correspondant à ces obligations figureraient dans la partie B. Les principes directeurs «non contraignants» donnés dans la partie B seraient fréquemment indispensables pour permettre aux Membres ratifiant la convention de savoir exactement quelles sont les obligations dont ils sont tenus de s'acquitter et pour les organes de surveillance de s'assurer que ces obligations générales sont correctement mises en œuvre.

2. Les paragraphes 3 et 4 présentent le principal élément de souplesse susceptible d'être introduit dans la convention. En ce qui concerne l'application au niveau national des prescriptions de la convention, le paragraphe 3 porte sur la notion d'«équivalence en substance», une possibilité qui a reçu l'approbation du groupe de haut niveau sous réserve que ce concept soit appliqué d'une manière claire et transparente. A cet égard, le projet introduit un élément qui ne figure pas dans la convention n° 147 où il est fait pour la première fois allusion à l'idée d'«équivalence en substance». En vertu de la convention n° 147 (article 2 c)), c'est au Membre ayant ratifié la convention qu'il revient de «vérifier que» les dispositions qu'il adopte «équivalent» (au moins) dans l'ensemble aux conventions ou aux articles de convention. Il a semblé nécessaire également de prévoir des moyens objectifs d'assurer aux autres Membres que les mesures (quel que soit leur mode d'adoption – loi, règlement, convention collective, code ou autre) sont mises en œuvre de manière adéquate et également d'offrir des orientations aux autorités portuaires des Etats (voir commentaire 14, point 6 ci-après). Le paragraphe 4 contient une définition générale du concept d'équivalence en substance, qui s'inspire de l'analyse réalisée par la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations dans son étude d'ensemble de 1990 sur la convention n° 147³, rappelée avec approbation lors de la dernière réunion du groupe de haut niveau. La commission d'experts a dit clairement que l'application précise de ce concept dépendra souvent de la disposition concernée; le paragraphe 4 prévoit donc la possibilité que d'autres orientations soient données dans le code (soit dans la partie A contraignante, soit dans la partie B contenant les principes directeurs) en ce qui concerne certaines dispositions de la convention.

3. La souplesse qui permettrait à un Membre ratifiant la nouvelle convention de choisir parmi les différentes familles de droits (selon l'approche MARPOL)⁴ ou d'exclure l'application de certaines règles n'a pas encore donné lieu à des conclusions de la part du groupe de travail tripartite de haut niveau. Les représentants des armateurs et certains gouvernements se sont déclarés favorables à cette formule. Les représentants des gens de mer y sont opposés. En général, les gouvernements ont indiqué que la conclusion dépendra de la teneur du nouvel instrument et de la latitude qu'il garantira. Sur ce dernier point, il semble convenu que le concept d'équivalence d'ensemble devrait être applicable et aussi que certaines des obligations détaillées figurant dans les conventions internationales du travail en vigueur devraient être transférées de la partie A du code, qui contient des dispositions obligatoires, à la partie B, dont les dispositions ne sont pas contraignantes. Pour ces raisons, l'«approche MARPOL» n'est pas reprise dans le présent projet.

Commentaire 6 (sur les articles VII à XI)

1. Ces «dispositions finales» reprennent les dispositions types des conventions internationales du travail et notamment de la convention n° 147. Contrairement à l'article 5

³ BIT: *Normes du travail dans les navires marchands*, Conférence internationale du Travail, 77^e session, Genève, 1990, paragr. 65-79.

⁴ Voir la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973 (MARPOL 73/79), art. 14.

de cette convention, il n'y a aucune condition préalable pour les Membres souhaitant ratifier la nouvelle convention.

2. Le nombre de ratifications nécessaire et le tonnage requis pour l'entrée en vigueur, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article VII, restent à déterminer. Deux suggestions sont faites dans le présent projet. La formule de dix Membres représentant 25 pour cent du tonnage brut de la marine marchande mondiale a été utilisée dans la convention n° 147. L'autre formule, 25 Membres représentant 50 pour cent du tonnage brut, est utilisée dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). D'autres solutions sont offertes par le protocole de 1988 de la Convention SOLAS (15/50 pour cent) et la convention de l'OIT n° 180 (1996) demandant la ratification par «cinq Membres, dont trois possèdent au moins un tonnage brut d'un million de tonnes». Un représentant gouvernemental du sous-groupe a déclaré que la formule figurant dans la Convention SOLAS 1974 était la bonne formule du fait que l'on se proposait d'inclure dans la convention la clause du «traitement pas plus favorable» (voir paragr. 7 de l'article II); à son avis, une telle clause ne se justifie que si elle est acceptée par les Membres représentant au moins la moitié du tonnage de la marine marchande mondiale.

3. Un autre élément à prendre en considération est le fait qu'il serait souhaitable que la convention entre rapidement en vigueur au lieu d'attendre une période transitoire prolongée au cours de laquelle certains pays seront liés par la nouvelle convention alors que les autres le seront par les conventions actuellement en vigueur.

4. L'article IX n'est qu'à l'état d'ébauche. Il est prévu simplement comme un rappel des choix qui devront être faits à une date ultérieure lorsque l'on connaîtra mieux la teneur de la nouvelle convention et la rapidité avec laquelle elle pourrait être ratifiée. Il s'agit de la question des conventions qui seront révisées par la nouvelle convention, c'est-à-dire éventuellement l'ensemble de toutes les conventions du travail maritime. Des questions difficiles se posent à propos des options offertes par une disposition que l'on trouve dans des termes plus ou moins identiques dans les conventions internationales du travail adoptées depuis 1929. Dans la convention n° 147, par exemple, l'article 11 se lit ainsi:

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:
 - a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant [les dispositions limitant dans le temps les possibilités de dénonciation], dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;
 - b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

5. En conséquence, si un instrument existant (contenant la disposition ci-dessus) est désigné comme une convention révisée, chaque Membre qui l'a ratifié et qui devient partie à la nouvelle convention cessera d'être partie à la convention révisée. En outre, cette dernière cessera d'être ouverte à la ratification lorsque la nouvelle convention entrera en vigueur. Telle serait la conséquence normale et la question se pose de savoir si la nouvelle convention ne devrait pas contenir des dispositions différentes. D'un côté, il est manifestement inopportun qu'un Membre soit partie à deux conventions différentes portant sur le même sujet (même si les doubles emplois, par exemple les rapports devant être présentés au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT, pourraient sans nul doute être évités dans la pratique). Qui plus est, permettre à d'autres Membres de ratifier les conventions révisées tendrait à perpétuer un système que l'on souhaite justement remplacer dès que possible par une seule et même convention. D'un autre côté, ces autres Membres ne seront peut-être pas en mesure de ratifier la nouvelle convention, en raison notamment

de l'ampleur des sujets qu'elle aborde. L'opportunité de remplacer rapidement l'ancien système justifie-t-elle que l'on empêche ces Membres d'assumer toutes obligations concernant les normes du travail maritime?

Commentaire 7 (sur l'article XII)

1. L'article XII inviterait le Conseil d'administration du BIT à mettre en place une commission spéciale tripartite. Celle-ci serait chargée, d'une manière générale, d'examiner l'application de la nouvelle convention et serait investie de fonctions déterminées en ce qui concerne la procédure d'amendement simplifiée du code (voir commentaire 8 ci-après). Elle se composerait de représentants des gouvernements qui ont ratifié la nouvelle convention et de représentants des armateurs et des gens de mer choisis par le Conseil d'administration (ces représentants pouvant en pratique être les mêmes que les membres de la Commission paritaire maritime⁵). Il n'y aurait donc pas de délégations tripartites nationales comme il y en a à la Conférence internationale du Travail. Le dialogue social dans ce cas-à aurait lieu à l'échelon mondial comme c'est le cas au Conseil d'administration du BIT. Cela se justifie par le caractère essentiellement mondial du secteur maritime.

2. Les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas ratifié la convention pourraient participer aux travaux de la commission sans droit de vote. A la deuxième réunion du groupe de travail tripartite de haut niveau, un certain nombre de représentants gouvernementaux ont été d'avis que ces Membres devraient eux aussi avoir le droit de vote. Ils ont également insisté sur la nécessité d'une représentation équitable des différentes régions. Le degré de participation de ces Membres à l'adoption des amendements selon la procédure simplifiée est examiné plus loin dans le commentaire 8 (point 10). Il convient de noter que la convention pourrait, pour les amendements, limiter le droit de vote aux représentants des gouvernements qui ont ratifié la convention mais, pour les autres questions, l'accorder à tous les Membres de l'Organisation. La question d'une répartition équitable entre régions dépendra de la décision de mettre ou non sur pied une commission à composition non limitée, comme cela est envisagé actuellement. La meilleure solution serait peut-être de laisser au Conseil d'administration le soin de veiller à une répartition équitable pour ce qui concerne la désignation du bureau et des membres des sous-commissions.

3. Le paragraphe 4 contient une proposition concernant les droits de vote dans cette commission qui traduit les vues exprimées par le sous-groupe lors de sa réunion en février dernier. La question discutée était celle de savoir si les représentants gouvernementaux à la commission devaient avoir les mêmes droits de vote que les représentants des armateurs et des gens de mer, comme dans les commissions de la Conférence internationale du Travail, ou deux fois plus de voix; c'est le cas dans la plénière de la Conférence internationale du Travail. Il a été relevé qu'il n'y avait pas de précédent pour la situation envisagée: d'un côté, la commission tripartite proposée ne pouvait, bien entendu, pas être comparée à la Conférence internationale du Travail elle-même; d'un autre côté, la responsabilité qui lui serait confiée serait beaucoup plus grande que celle d'une commission de la Conférence en ce que (comme on le verra dans le commentaire 8 ci-après), elle adopterait (et ne se limiterait pas à recommander) certains amendements à la convention (sous réserve de l'approbation de la Conférence). Les représentants gouvernementaux du sous-groupe ont considéré que la formule 2-1-1 devrait être adoptée et, réalisant la nécessité pour les gouvernements de participer pleinement au processus d'amendement, les représentants des

⁵ BIT: *Procédure d'amendement simplifiée pour la nouvelle convention du travail maritime proposée*, Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (deuxième réunion), Genève, 2002, document TWGMLS/2002/2, paragr. 18.

armateurs et des gens de mer n'ont soulevé aucune objection. La formule 2-1-1 signifierait que, dans l'éventualité (peu probable) où il y aurait lieu de procéder à un vote formel dans la commission, les gouvernements auraient 50 pour cent des droits de vote et les armateurs et les gens de mer en auraient chacun 25 pour cent. Cela répondrait à la préoccupation exprimée par certains représentants gouvernementaux concernant le risque d'être mis en minorité, en particulier dans le cas de l'adoption d'amendements (voir ci-après) qui nécessiterait une majorité de 66,67 pour cent des voix. Par ailleurs, dans le cas de l'adoption des amendements, une autre disposition est proposée (art. XV, paragr. 4 c)) pour éviter que l'un des groupes tripartites ne soit mis en minorité.

Commentaire 8 (sur les articles XIII à XV)

1. Ces articles portent sur la procédure d'amendement de la nouvelle convention, traitée dans un rapport préparé pour la deuxième réunion du groupe tripartite de haut niveau⁶. L'article XIII dispose que la convention peut être modifiée par la Conférence générale dans le cadre de l'article 19 de la Constitution de l'OIT. Par ailleurs, le code peut être amendé conformément à la procédure simplifiée mise au point pour répondre à la nécessité d'une mise à jour rapide des parties techniques du texte sans qu'il soit besoin de procéder à une révision complète de la convention.

2. L'article XIV concerne la procédure d'amendement de la convention dans son ensemble dans le cadre de l'article 19 de la Constitution et prévoit une procédure de ratification expresse. La procédure envisagée serait une innovation pour l'OIT, mais cette procédure d'amendement aurait les mêmes effets juridiques que les procédures utilisées à l'OIT pour la révision ou la modification des instruments, à une importante exception près: il n'y aurait pas de convention séparée ou de protocole portant révision, mais une seule et même convention modifiée de sorte que le lien juridique entre tous les Etats Membres ayant ratifié le texte serait maintenu (voir dernière phrase du commentaire 6, point 1 ci-dessus), bien que certains d'entre eux pourraient être liés par des versions différentes de la même disposition plutôt que par des conventions différentes comme c'est le cas à l'heure actuelle. Les Membres qui ratifieraient ensuite la convention seraient liés par tous les amendements déjà adoptés, sauf disposition contraire figurant dans ces amendements (art. XIV, paragr. 8). Sur le plan juridique, l'effet serait donc le même que celui de la fermeture d'une convention révisée à la ratification. C'est aussi la raison de la distinction opérée dans cet article à propos de l'objet de la ratification: étant donné que les Membres qui n'auraient pas encore ratifié la convention seraient liés par sa dernière version, ils recevraient, pour examen en vue de ratification, une copie de l'ensemble de la convention contenant toutes les modifications jusqu'aux dernières apportées (paragr. 3). Les Membres qui auraient déjà ratifié la convention ne recevraient pour examen que l'amendement concerné (paragr. 2). Un amendement n'entrerait en vigueur que si les ratifications de cet amendement ainsi que les ratifications de la convention telles que modifiées répondaient aux conditions énoncées au paragraphe 4. Ces conditions pourraient être les mêmes que celles fixées pour l'entrée en vigueur initiale de la convention elle-même (en vertu de l'article VII), ou un chiffre moindre pourrait être fixé (tel est le cas pour l'entrée en vigueur du protocole à la convention n° 147 par exemple par rapport aux conditions d'entrée en vigueur de la convention elle-même).

3. Conformément à la disposition normale de l'OIT permettant la révision des conventions, reproduite ci-dessus (au point 4 du commentaire 6), une fois qu'une convention révisée entre en vigueur, les dispositions de la convention précédente ne peuvent plus faire l'objet de nouvelles ratifications «sauf stipulation contraire dans la

⁶ *Ibid.*

nouvelle convention». De même, le paragraphe 9 de l'article XIV permettrait à la commission d'adopter un amendement tout en permettant aux nouveaux Membres ratifiant la convention d'en appliquer la version précédente.

4. L'article XV introduit l'innovation la plus importante de la nouvelle convention: l'amendement de certaines dispositions (celles du code) par le biais d'une procédure d'acceptation tacite plutôt que par ratification formelle. Ce sujet a été traité en détail dans le rapport présenté au groupe tripartite de haut niveau, mentionné précédemment, et a fait l'objet d'une discussion approfondie lors de la deuxième réunion. Le principe en a été généralement approuvé de même que les principaux éléments de la procédure d'amendement proposée⁷. Nous ne reprendrons pas ici les explications données par le Bureau dans ce rapport. Toutefois, il y a eu lors de la réunion des divergences de vues sur des points importants qui sont examinés ci-après.

5. *Niveau de l'amendement.* La plupart des représentants gouvernementaux ont considéré lors de la deuxième réunion que la procédure d'amendement simplifiée ne pourrait être utilisée qu'au troisième et quatrième niveau de la convention (code, partie A et partie B). Toutefois, un ou deux représentants gouvernementaux ont réservé leur position en ce qui concerne la partie A du code, qui a force obligatoire, ou ont indiqué que certaines dispositions, notamment celles qui ont trait à la mise en application, devraient faire uniquement l'objet de la procédure formelle d'amendement. Les représentants des gens de mer ont affirmé avec force qu'il devrait être possible d'utiliser la procédure d'acceptation tacite aussi au deuxième niveau, c'est-à-dire celui des réglementations énonçant les principes et droits fondamentaux, sous réserve que la révision intervienne lors d'une session maritime de la Conférence internationale du Travail. Certains représentants gouvernementaux ont souscrit à cette position, sous réserve que tout amendement adopté sans ratification formelle, laquelle fait normalement intervenir les parlements nationaux, soit justifié par une référence à une disposition spécifique du premier niveau qui porte sur les principes et droits fondamentaux. La position de ces représentants gouvernementaux ainsi que d'autres correspond à une obligation constitutionnelle au niveau national et, comme l'indique le Bureau dans son rapport⁸, au niveau international, compte tenu de l'article 19 de la Constitution de l'OIT. La Conférence internationale du Travail ou un parlement national n'est pas tenu de légiférer sur des points de détail mais peut décider que les modalités détaillées d'application d'une convention ou d'une loi seront établies ou amendées selon une procédure de niveau inférieur, mais chaque disposition détaillée doit se rapporter clairement à une disposition générale ayant fait l'objet d'une ratification formelle ou de l'approbation du parlement. Lors de la réunion du sous-groupe, il est apparu que la possibilité de recourir à une procédure d'amendement simplifiée des parties A et B du code (niveaux 3 et 4) a été soutenue. Toutefois, la question de savoir si l'amendement du titre 5, code A, ne pouvait se faire que par la procédure de ratification formelle (voir article XIV) applicable aux réglementations et aux articles n'a pas été résolue, ce qui apparaît dans le projet actuel.

6. Compte tenu de l'obligation constitutionnelle susmentionnée, le Bureau a proposé une méthode selon laquelle les réglementations seraient assez spécifiques pour fournir clairement le fondement nécessaire pour les amendements aux normes et aux principes directeurs par la procédure d'acceptation tacite. Les dispositions données en

⁷ Une modification a été apportée au texte en ce qui concerne l'appui qui doit être accordé aux amendements proposés (voir art. XV, paragr. 2) pour tenir compte du fait que, comme le nombre de représentants au comité tripartite spécial augmente, la condition selon laquelle l'amendement doit être appuyé par la moitié des membres du groupe concernés risque d'être excessive.

⁸ Document TWGMLS/2002/2, paragr. 3.

exemple à ce sujet ont généralement été jugées trop détaillées à la deuxième réunion du groupe de travail tripartite de haut niveau et les représentants des armateurs et des gens de mer ont été en grande partie d'accord sur une présentation simple et concise des principes et droits fondamentaux qu'il est proposé de faire figurer dans la convention. Faute de temps, cette question n'a pas pu être examinée par l'ensemble des participants. Toutefois, la discussion s'est poursuivie dans le sous-groupe pour soutenir la position selon laquelle les réglementations, si elles devaient être suffisamment détaillées pour fournir un soutien juridique aux dispositions du code, tout amendement qui serait apporté devrait être également rédigé de manière aussi concise et simple que possible pour éviter de prescrire des exigences détaillées pouvant ne plus être largement applicables à long terme. Dans le projet préliminaire, le Bureau s'était efforcé de répondre à la nécessité d'être aussi détaillé que possible pour permettre une ratification tout en répondant également aux exigences de simplicité et d'actualisation. Il semble difficile de concevoir un système qui donnerait l'autorité nécessaire pour procéder à un amendement simplifié des dispositions concises elles-mêmes que sont les réglementations. Toutefois, grâce aux dispositions qui les accompagnent, dans la mesure où celles-ci sont acceptables pour les gouvernements et les parlements, il pourrait être possible de répondre à la préoccupation exprimée par les représentants des gens de mer qui ont souhaité la plus grande souplesse possible en ce qui concerne l'utilisation de la procédure d'acceptation tacite afin de pouvoir faire face à l'avenir à des problèmes imprévus.

7. Un représentant gouvernemental du groupe de travail tripartite de haut niveau a également proposé qu'il soit possible pour un Membre ayant ratifié la convention d'informer l'Organisation, avant l'entrée en vigueur de l'amendement, qu'il ne sera lié par ledit amendement que lorsqu'il l'aura expressément accepté. Les Membres auraient aussi le droit de déclarer, au moment de la ratification de la convention, que les amendements n'entreront en vigueur pour eux qu'une fois qu'ils les auront expressément acceptés. Ces suggestions se fondaient sur les dispositions de la récente convention internationale pour lutter contre les effets nocifs des peintures antisalissures adoptée dans le cadre de l'Organisation maritime internationale le 5 octobre 2001.

8. La proposition tendant à autoriser un Membre à informer l'Organisation qu'un amendement particulier doit être expressément accepté par lui semble être dans l'intérêt général sous réserve que cette notification intervienne durant la période au cours de laquelle ce Membre a le droit de faire part de son désaccord. Grâce à une telle disposition, les Membres qui ne savent pas s'ils doivent ou non accepter un amendement pourraient réserver leur position sans empêcher l'entrée en vigueur de l'amendement pour les autres Membres. D'un autre côté, permettre à des Membres, au moment de la ratification de la convention, de déroger totalement à la procédure d'amendement tacite semblerait incompatible avec le principe que les règles du jeu doivent être les mêmes pour tous. Il semblerait préférable que les Membres indiquent les domaines qui seraient concernés, par exemple la mise en application comme indiqué précédemment, durant la préparation de la convention et qu'ils les excluent du champ d'application de la procédure d'amendement simplifiée. Ces considérations se reflètent dans le présent projet.

9. Il conviendrait d'examiner davantage la question de savoir si les amendements aux dispositions non contraignantes de la partie B du code, qui ont la même force que des recommandations internationales du travail, devraient être soumis à l'application tacite des Membres. Les recommandations internationales du travail entrent en vigueur dès qu'elles ont été adoptées par la Conférence internationale du Travail.

10. *Situation des Membres qui n'ont pas ratifié la convention.* Avec la procédure d'amendement simplifiée présentée lors de la deuxième réunion du groupe de travail tripartite de haut niveau, les Membres qui n'ont pas ratifié la nouvelle convention pourraient participer aux travaux de la commission spéciale tripartite (voir commentaire 7 ci-dessus) qui adopterait les amendements, mais ils n'auraient pas le droit de voter au sein

de cette commission et ne seraient pas habilités à proposer officiellement un amendement. Tous les amendements devraient toutefois être approuvés par les deux tiers de la Conférence internationale du Travail à laquelle les Membres qui n'ont pas ratifié la convention participeraient évidemment sur le même pied que les autres Membres. A la deuxième réunion, un certain nombre de représentants gouvernementaux ont jugé que les Membres qui n'ont pas ratifié la convention devraient eux aussi avoir le droit de proposer des amendements et quelques-uns ont jugé qu'ils devraient avoir le droit de voter lorsque les amendements sont mis aux voix. Deux représentants ont été d'avis que tous les membres devraient avoir le droit de notifier leur désaccord avec un amendement durant la procédure d'acceptation tacite elle-même. Beaucoup d'autres représentants gouvernementaux ont jugé que seuls les Membres qui ont ratifié la convention devraient pouvoir voter. Le fait qu'il importe de veiller à ce que les obstacles à la ratification par certains Membres soient dûment pris en compte a été souligné. Il sera peut-être difficile de permettre aux Membres qui ne sont pas liés par les obligations de la convention de jouer un rôle décisif quant à la manière dont les parties à la convention doivent honorer les obligations qu'elle énonce, mais il pourrait être utile de permettre aux Membres qui n'ont pas ratifié la convention de proposer des amendements propres à leur permettre de la ratifier. A la deuxième réunion, il a été souligné qu'il faut prévoir une souplesse suffisante pour permettre la plus large ratification possible de la convention. Sous réserve que la convention soit suffisamment souple pour que tous les Membres de l'Organisation puissent y adhérer, il semblerait raisonnable de faire de la ratification une condition de la participation à part entière à la mise au point de la nouvelle convention. Ces considérations se reflètent au paragraphe 3 de l'article XII et au paragraphe 2 de l'article XV du présent projet.

11. La convention consolidée respecterait le principe (désormais suivi à l'OIT et également à l'Organisation maritime internationale en ce qui concerne les révisions), à savoir qu'une fois qu'un Membre a ratifié le texte d'une convention, il ne peut être lié, contre sa volonté, par une modification de ce texte. Les nouveaux Membres ratifiant la convention sont, bien entendu, dans une situation différente car ils n'avaient pas accepté d'être liés par le texte original. Un problème se pose en ce qui concerne la situation d'un Membre ayant ratifié la convention qui déciderait de ne pas accepter un amendement et dont l'un des navires entrerait dans le port d'un Membre qui est lié par cet amendement. Le paragraphe 12 de l'article XV propose la solution SOLAS en vertu de laquelle ce dernier serait habilité à appliquer la disposition pertinente sous sa forme modifiée (sauf pendant toute période de dérogation visée au paragraphe 8 *b*) de l'article XV).

Commentaires sur les réglementations et le code

Commentaire 9 (observations générales sur les titres 1 à 5)

1. *Structure.* Comme indiqué dans le commentaire 8 (point 6) ci-dessus, ce projet suit l'approche préconisée par les représentants des armateurs et des gens de mer, à savoir énoncer en termes concis les droits et principes fondamentaux en matière d'emploi qui doivent être établis par la convention, en ajoutant un énoncé simple de l'objet de chaque réglementation. En outre, la terminologie a été modifiée de manière à clarifier la nature des prescriptions figurant dans les parties A et B du code. Les dispositions figurant dans la partie A, qui sont obligatoires, sont appelées «normes». Les dispositions figurant dans la partie B, qui ne sont pas obligatoires, sont appelées «principes directeurs». Le système de numérotation adopté vise à faciliter le renvoi aux réglementations et aux dispositions du code. Pour chaque disposition du code, il existe une réglementation correspondante. Cependant, lorsqu'aucun texte additionnel n'a été proposé pour compléter une obligation, il se peut qu'il n'y ait pas de disposition correspondante dans la partie A ou dans la partie B du code.

2. *Relation entre les parties A et B du code.* Plusieurs dispositions du premier projet de convention sont sans doute encore trop détaillées ou trop spécifiques, alors que par ailleurs ce premier projet sera sans doute jugé insuffisamment spécifique. Comme indiqué ci-dessus, le Bureau a l'intention de transférer les réglementations de nature trop détaillée ou qui contiennent trop de spécifications de la partie A à la partie B du code, et ce notamment en raison des deux considérations suivantes:

- a) en ce qui concerne les réglementations, il importe de veiller à ce que les représentants des gouvernements (comme cela a été expliqué dans le commentaire 8 ci-dessus) jugent les réglementations suffisamment claires pour appuyer les procédures d'amendement simplifiées des dispositions du code;
- b) afin de ne pas oblitérer les normes internationales du travail existantes au cas où les prescriptions détaillées seraient transférées de la partie A à la partie B du code, il semble tout aussi important de veiller à ce que la partie A du code mentionne, par principe, une obligation générale reflétant de manière adéquate ces prescriptions.

3. *Les gens de mer qui ne sont pas employés par des armateurs.* Une autre question générale qui mérite attention a trait au fait que, dans l'ensemble, les conventions sur le travail maritime existantes qui formeront la base de la nouvelle convention n'ont pas été conçues à l'intention des travailleurs qui ne sont pas employés par ou pour le compte d'un armateur. Cette question a été évoquée à plusieurs égards, comme l'expliquent les paragraphes ci-dessous.

4. Le commentaire 2 ci-dessus énumère les questions qui se posent au sujet de la définition des gens de mer et du champ d'application de la convention. Certaines dispositions ont dû être complétées afin de viser les gens de mer qui ne participent pas en tant que tels à l'exploitation du navire. Dans la mesure du possible, l'objectif visé par les obligations de la convention originelle, comme les qualifications requises pour travailler à bord d'un navire ou les normes en matière de logement, a été maintenu et un libellé parallèle a été élaboré afin de tenir compte des gens de mer auxquels ne s'appliqueraient pas les prescriptions établies par la Convention internationale de l'OMI sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW), en matière de gardes nocturnes par exemple. Attendu que l'objectif de la convention est d'établir des normes minima concernant le travail décent de toutes les personnes employées à bord des navires, tout a été mis en œuvre pour tenir compte de tous les secteurs du travail maritime. Dans l'ensemble, il n'a pas été nécessaire de proposer d'exclure une quelconque catégorie de travailleurs du champ d'application de la convention. La question de savoir comment définir les gens de mer soulève toutefois des questions connexes importantes en rapport avec un bon nombre de dispositions, et c'est pourquoi cette question est évoquée ici. Par exemple, une politique nationale en faveur de la continuité de l'emploi inspirée de la convention n° 145 (1976), dont l'objectif initial était uniquement de garantir l'emploi des gens de mer en tant qu'«équipage», a été proposée en tant que réglementation 2.6 (point 9 du commentaire 11 ci-dessous).

5. Une autre question importante est celle de la responsabilité de l'armateur vis-à-vis des «gens de mer» qui ne sont pas membres d'équipage. Dans certaines conventions, la réponse est claire. Aux termes de la convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, par exemple, l'armateur est responsable du rapatriement des marins – terme entendu, au sens de ladite convention, comme désignant toute personne employée, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer. La convention précédente n° 23 évoquait les marins et les capitaines, les premiers étant définis comme toutes personnes employées ou engagées à bord, à quelque titre que ce soit, et figurant au rôle d'équipage, ce qui supposait que les élèves des navires-écoles et les capitaines n'étaient pas visés par la convention. La convention n° 166 a donc, par principe, élargi la responsabilité et les obligations des armateurs, qui sont désormais tenus d'organiser le rapatriement de toutes

les personnes employées à bord d'un navire, quelle que soit la relation d'emploi de ces dernières avec l'armateur. La question qu'il convient de clarifier en l'occurrence est de savoir dans quelle mesure l'exemple du rapatriement devrait être appliqué aux autres dispositions de la convention concernant les gens de mer, au sens large. Une solution serait de faire en sorte que la convention stipule explicitement que la responsabilité légale incombe dans tous les cas aux armateurs, lesquels devraient par conséquent protéger leurs obligations potentielles en concluant des arrangements appropriés avec ceux qui emploient les gens de mer servant sur leurs navires. Un autre moyen serait d'élargir la gamme des responsabilités établies au titre de la convention aux employeurs autres que l'armateur (défini au sens large) lorsque celui-ci n'est pas l'employeur. Une troisième solution serait d'exclure simplement les gens de mer qui ne sont pas directement ou indirectement employés par l'armateur (à savoir l'équipage et le capitaine) des normes qui leur confèrent des droits qui ne sont pas strictement du ressort de l'armateur, tels que le niveau du salaire minimum, le versement régulier des rémunérations, le droit aux congés annuels et les indemnités de maladie.

6. *Dispositions transitoires éventuelles.* Le fait qu'il existe plusieurs conventions relatives au travail maritime portant sur les mêmes questions a également été examiné. En principe, le premier projet s'inspire des conventions les plus récentes. La question se pose cependant de savoir si un Membre qui serait déjà partie à l'une de ces conventions, comme à la convention n° 23 mentionnée ci-dessus, et qui aurait donc incorporé à sa législation nationale le droit au rapatriement, devrait amender celle-ci pour tenir compte des dispositions les plus récentes en la matière en vue d'être en mesure de ratifier la nouvelle convention. C'est pour répondre à cette éventualité que des dispositions transitoires ont été envisagées aux termes desquelles les Membres dans cette situation disposeraient d'un délai plus long (sans doute trois ans) pour procéder aux modifications législatives voulues. Aucune proposition de ce type ne figure cependant en l'état dans le projet de convention, la flexibilité proposée pour les dispositions devant figurer dans la partie A du code étant jugée suffisante pour tenir compte de ce type de situation.

7. *Différenciation des parties techniques.* Lors du processus de consultation qui a abouti à la rédaction de ce projet, le Bureau a reçu plusieurs commentaires des armateurs et des gens de mer dans lesquels ils recommandent que certaines parties plus techniques de la convention, en particulier les dispositions de la partie B et à certains égards de la partie A du code, soient réexaminées du point de vue de l'utilité de leur contenu technique et mises à jour. Il a été jugé utile de confier cet examen, entre autres, à la Commission paritaire maritime. Il a également été proposé de transférer en annexe certaines parties, telles que les dispositions exhaustives ayant trait au logement et à la formation professionnelle des gens de mer désireux de devenir membres d'équipage. Les dispositions très détaillées concernant la planification au niveau national de l'éducation et de la formation maritimes et la planification professionnelle globale ont été transférées en annexe. Le Bureau est cependant d'avis qu'établir une différenciation appropriée entre les dispositions figurant dans la partie A et celles figurant dans la partie B du code n'est pas un exercice qui va de soi et qu'il fera l'objet de discussions, qu'il porte sur des questions comme le logement ou les moyens et services de santé; le Bureau n'a donc pas proposé à ce stade de transférer de dispositions en annexe.

Commentaire 10 (sur le titre 1, réglementations et code, parties A et B)

1. Le titre 1 énonce les normes minimales qui doivent être observées avant qu'un marin puisse travailler à bord d'un navire: il doit être d'un âge supérieur à l'âge minimum fixé, détenir un certificat médical attestant son aptitude au travail auquel il doit être employé, avoir une formation et des qualifications correspondant aux fonctions qu'il sera appelé à exécuter à bord du navire et être porteur d'une pièce d'identité des gens de mer.

En outre, les marins sont en droit d'obtenir un emploi en mer par l'intermédiaire d'un bureau de recrutement et de placement réglementé.

2. La *réglementation 1.1* fixe à 16 ans l'âge minimum d'admission à tout type de travail maritime, conformément aux normes du travail maritime en vigueur. Cependant, elle dispose que l'âge spécifié sera applicable «au moment de l'entrée en vigueur initiale de la présente convention». Vu l'importance qu'il y a à fixer un âge minimum, et la profonde incidence de toute modification qui y serait apportée, il est proposé que l'âge soit fixé dans les réglementations pour lesquelles les amendements feraient l'objet de procédures formelles de ratification. A l'issue d'un délai raisonnable, il sera encore possible de modifier l'âge minimum au moyen d'une procédure d'amendement simplifiée. La réglementation laisserait au code le soin d'établir les circonstances (telles qu'un travail dangereux) dans lesquelles un âge minimum supérieur devrait être fixé.

3. La *réglementation 1.2* porte sur le certificat médical. La norme A1.2 ajoute une reconnaissance explicite des exigences en matière de certificat médical prévues dans la convention STCW. Le principe directeur B1.2 ne fait qu'énoncer le contenu essentiel du certificat médical et renvoie aux directives internationales pour l'examen médical.

4. La *réglementation 1.3* concerne la formation et les qualifications. Le Bureau avait envisagé d'employer le terme certificat, mais à la réunion du sous-groupe, il a été suggéré que des dispositions sur la formation et les qualifications décriraient mieux l'éventail des qualifications qu'un marin (au sens large) pourrait avoir. La réglementation reconnaîtrait expressément d'autres exigences en matière de formation, telles que celles qui figurent dans la convention STCW. Une nouvelle disposition est recommandée concernant la formation initiale et celle qui est dispensée à bord du navire pour veiller à ce que les membres de l'équipage aient la possibilité d'actualiser leurs connaissances et leurs compétences (apprentissage continu). Le paragraphe 4 de la norme A1.3 propose une nouvelle condition possible qui pourrait garantir, par exemple, que tous les marins disposent d'une formation personnelle de base à la sécurité et aux situations d'urgence pour travailler à bord d'un navire. Au cours des consultations, il a été recommandé que la terminologie, déjà employée au chapitre IV et à la section VI/1 du Code STCW, soit adoptée ou citée en référence. Il est entendu que la question du certificat de capacité pour des postes tels que matelot qualifié pourra être examinée avec l'Organisation maritime internationale (OMI). Le groupe de haut niveau était d'avis qu'un tel transfert à l'OMI serait approprié pour autant qu'un arrangement satisfaisant puisse être trouvé dans le cas des certificats de capacité des matelots qualifiés.

5. Il avait été envisagé au départ d'introduire une réglementation concernant la formation professionnelle. Cependant, l'actuel avant-projet n'a pas proposé une telle disposition en raison des préoccupations quant à l'examen approfondi auquel il faudrait procéder pour éviter tout chevauchement avec les dispositions pertinentes de la convention STCW, telle qu'amendée. Comme il a été indiqué plus haut, les dispositions plus détaillées sur l'organisation nationale de la formation professionnelle à l'intention des membres de l'équipage ont été retenues comme annexe à la partie B du code, et on envisagera peut-être de les publier dans une brochure séparée ou parmi d'autres matériels d'enseignement destinés aux Membres.

6. La *réglementation 1.4* a trait aux services de recrutement et de placement et invite les Membres qui auront ratifié la convention à réglementer ces services (s'ils opèrent sur leur territoire). Les indications détaillées, spécifiées dans la norme A1.4 ou recommandées dans le principe directeur B1.4, sont en grande partie tirées du texte des conventions et recommandations internationales du travail en vigueur.

7. La *réglementation 1.5*, portant sur la pièce d'identité des gens de mer, est présentée en termes succincts pour ne pas préjuger des discussions qui auront lieu en vue

de l'adoption, à la session de juin 2003 de la Conférence internationale du Travail, d'un instrument portant révision de la convention n° 108. En outre, la question de savoir si l'identification des gens de mer sera couverte par la convention consolidée n'a pas fait l'objet d'une décision définitive.

Commentaire 11 (sur le titre 2, réglementations et code, parties A et B)

1. Le *titre 2* porte sur les conditions d'emploi – entre autres, conditions dans lesquelles l'accord est conclu, conditions minimales d'emploi (salaires, congé annuel, rapatriement, obligation que le navire dispose d'effectifs qualifiés en nombre suffisant pour garantir la sûreté du milieu de travail).

2. L'utilisation des termes «contrat de travail (contract of employment)» et «contrat d'engagement (articles of agreement)» a été source de préoccupation. Il est apparu que ces termes posaient des difficultés pour certains systèmes juridiques. En outre, certains Membres ont estimé que le système d'«articles» tombait en désuétude. D'autres Membres ont évoqué le cas d'accords forfaitaires portant sur des tâches déterminées. L'expression englobante «accord d'engagement maritime» est proposée dans le présent premier projet.

3. La *réglementation 2.1* porte sur les conditions dans lesquelles un marin conclut un accord d'engagement maritime. Dans la mesure du possible, cette réglementation cherche à garantir que le travailleur signe l'accord après avoir été informé des conditions d'emploi. Bien sûr, la mesure dans laquelle un Membre peut surveiller chaque situation est limitée. On rencontre ce problème dans tous les domaines d'activité réglementaire. Cela étant, un premier pas important est d'adopter des normes nationales garantissant des conditions loyales et, en cas d'inobservation, de prendre des mesures. A titre d'exemple, la norme A2.1 oblige les Membres à adopter une législation prévoyant quelques éléments essentiels, entre autres que l'accord ne doit contenir aucune disposition contraire aux normes de la convention. La norme oblige aussi les Membres à adopter une législation indiquant les mentions essentielles qui doivent être contenues dans chaque accord, compte étant tenu du principe directeur B2.1.1 (nom du navire, nom de l'employeur, salaires, terme de l'accord, etc.).

4. Le paragraphe 4 de la réglementation 2.1 indique clairement que l'accord d'engagement maritime pourrait incorporer les dispositions des conventions collectives portant sur les questions à inclure dans la convention, aucune obligation n'étant prévue à cet égard. Etant donné que l'accord peut faire l'objet d'une inspection dans les ports où le navire fait escale, une traduction en langue anglaise serait requise (à l'exception des navires affectés seulement à des trajets domestiques – norme A2.1, paragr. 1 c)).

5. La *réglementation 2.2* porte sur les salaires. Actuellement, aucune norme internationale du travail n'indique expressément que les marins doivent être rémunérés pour leur travail. Une disposition expresse dans ce sens est maintenant proposée. Le principe de l'égalité de rémunération pour un travail de valeur égale est consacré dans le préambule de la Constitution de l'OIT et est exprimé dans la recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires (révisée), 1996. A la deuxième réunion du groupe de travail tripartite de haut niveau, les représentants des armateurs et des gens de mer ont présenté une proposition sur le contenu principal de la convention, mais ils ne sont pas parvenus à un accord sur l'inclusion du principe susmentionné. Par ailleurs, des gouvernements se sont dits préoccupés par son inclusion dans la partie obligatoire de la convention. Le principe contenu dans la recommandation n° 187 a été retenu dans le principe directeur B2.2, lequel fournit aussi des indications détaillées sur le calcul des salaires tel qu'établi dans la recommandation susmentionnée.

6. La *réglementation 2.3* porte sur la durée du travail ou du repos, le droit à un congé annuel et les permissions à terre. Le sous-groupe a suggéré qu'il fallait se référer aux conditions de travail exténuantes des marins. La réglementation en tient compte, ainsi que de certaines recommandations, à savoir qu'il faut de la souplesse dans certaines situations d'urgence et autres où il n'est pas toujours possible de respecter strictement les heures de travail ou de repos pour garantir la sécurité du navire et répondre aux besoins de la navigation. Il est proposé d'inclure dans cette réglementation une disposition sur les permissions à terre, cette question étant liée à l'objectif du travail décent et de la santé et du bien-être des marins, compte tenu de leurs conditions de travail exténuantes. Certains représentants gouvernementaux du sous-groupe ont indiqué que les normes existantes, qui sont incorporées dans le code, posent des difficultés à leurs pays. Cela étant, il faudrait plus d'informations pour pouvoir formuler des propositions en vue d'une certaine souplesse dans ce domaine.

7. La *réglementation 2.4* porte sur le droit au rapatriement. Il s'avère que les difficultés qu'entraîne l'inobservation, par l'armateur ou l'Etat du pavillon, des obligations des normes du travail en vigueur constituent un grave problème qui doit être surmonté. Prévoir une forme ou une autre de sécurité financière est une solution qui a été proposée au sein 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. Plus tard, lorsqu'un plein accord se sera dégagé à l'échelle internationale, en particulier sur la faisabilité, une disposition appropriée pourrait être ajoutée au code; par exemple, elle pourrait prévoir que, pour obtenir un certificat de conformité, l'armateur devra avoir prévu des dispositions appropriées pour pouvoir assumer ses responsabilités à cet égard.

8. Afin de renforcer dans une certaine mesure les normes existantes, le principe directeur B2.4.4 (paragr. 2) prévoit qu'un Membre peut immobiliser le navire d'un armateur (ou demander son immobilisation si le navire se trouve dans un port à l'étranger) lorsque l'armateur n'a pas rempli les obligations en matière de rapatriement et de frais de rapatriement et que, par conséquent, ces obligations sont supportées par le Membre intéressé (qui peut être l'Etat du pavillon, l'Etat du port ou l'Etat dont le marin est ressortissant). Le fondement juridique de ce type d'immobilisation serait le droit qu'a le créancier de faire saisir les biens du débiteur jusqu'au paiement de la dette. Il ne s'agirait donc pas du fondement juridique prévu pour les immobilisations de navires dans l'Etat du port dont il est question au commentaire 14 (point 13) à propos du titre 5. Toutefois, mentionner cette procédure dans la convention pourrait contribuer à inciter l'Etat du port à prendre les mesures nécessaires dans le cas où l'armateur ne satisferait pas à son obligation de rapatriement.

9. La *réglementation 2.6*, sur la continuité de l'emploi, a été inscrite entre crochets: beaucoup, voire la plupart des gouvernements, ont estimé qu'il n'est plus approprié de prévoir une politique de ce type pour l'une des catégories de la population active, et beaucoup de gouvernements ne tiennent plus de registre national des marins. Les armateurs ont recommandé que cette disposition soit considérée comme un élément de la protection sociale. Il semble que des gouvernements pourraient ne pas être en mesure d'accepter l'obligation de prévoir une politique de plein emploi continu pour l'ensemble des gens de mer (au sens large du terme). Il serait peut-être donc préférable que cette disposition prévoie principalement l'accès à des prestations pour couvrir les périodes de chômage (comme pour les autres catégories de travailleurs).

Commentaire 12 (sur le titre 3, réglementations et code, parties A et B)

1. Le *titre 3* a été intitulé «Logement, moyens de bien-être, alimentation et service de table». Le titre envisagé au départ par le Bureau, «Conditions de travail et de vie», englobait les soins médicaux et la santé professionnelle. Le sous-groupe a recommandé de n'inclure dans le titre 3 que les questions énumérées ci-dessus et de transférer les autres questions au titre 4. Ces aspects de la vie à bord constituent une part importante des questions relevant du système du certificat de conformité et du document de conformité exposé au titre 5, ainsi que des inspections et du contrôle qui s'y rapportent. Ces dispositions, qui sont parmi les plus détaillées et les plus techniques de la convention, contiennent de nombreuses exigences relatives aux droits spécifiques en matière de logement et d'installations qui sont liés aux tâches et à la position particulières du marin ou à la taille du navire intéressé (mesurée parfois selon un ancien système de jauge). Ils s'inspirent de la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et de la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970. Dans toute la mesure possible, ces dispositions détaillées ont été remplacées par une obligation générale figurant à la partie A (voir point 2 du commentaire 9 ci-dessus), leur texte proprement dit étant transféré à la partie B du code. Il n'est toutefois pas exclu de remettre en question leur pertinence future et d'envisager de les placer en annexe. Malgré cela, le Bureau a maintenu dans la partie A du code certaines des dispositions techniques qui constituent des normes minimales lorsqu'elles ont un lien avec la sécurité, la santé et les conditions de vie et de travail décentes. Alors que les conventions en vigueur concernent les gens de mer qui sont membres de l'équipage d'un navire, le Bureau propose d'appliquer les normes minimales à l'ensemble des gens de mer, des droits spéciaux étant prévus pour ceux qui exécutent des tâches particulières.

2. La *réglementation 3.1* traite du logement et des moyens de bien-être à bord. Il y a lieu de noter que les gens de mer travaillant à bord de navires à passagers font l'objet de normes minimales différentes en matière de logement. Les normes extrêmement détaillées qui concernent la taille des postes de couchage, le chauffage et la climatisation, normes dont beaucoup concernent les navires datant d'une époque particulière, ont été placées dans la partie B du code. Les normes relatives aux inspections régulières et à leur consignation par écrit s'intégreront au système de respect permanent des règles par le navire.

3. La *réglementation 3.2* traite de la qualité de l'alimentation et des normes du service de table. Les qualifications exigées des cuisiniers des navires ont été transférées à la partie relative à la formation et aux qualifications.

Commentaire 13 (sur le titre 4, réglementations et code, parties A et B)

1. Le *titre 4* traite de questions se posant tant à bord qu'à terre. Il porte sur l'accès aux services d'assistance médicale (au sens large), de protection sanitaire, de bien-être à terre et de sécurité sociale, ainsi que sur la responsabilité pour la prise en charge des frais y afférents.

2. La *réglementation 4.1* couvre le droit des gens de mer d'accéder à une assistance médicale adéquate tant à bord qu'à terre. Les dispositions de la norme A4.1 détaillent les droits à cet égard, y compris ceux concernant l'infirmerie à bord, le personnel médical embarqué, la pharmacie de bord et d'autres aspects de l'assistance médicale.

3. La *réglementation 4.2* traite de la responsabilité financière pour les conséquences de la maladie, de l'accident ou du décès du marin (tant les prestations médicales que le paiement des salaires), ainsi que pour d'«autres événements malheureux».

4. S'agissant de maladies et d'accidents, il a été recommandé, lors des consultations, d'ajouter une disposition concernant une garantie d'assurance décès et invalidité. La question concernant la nature de la couverture d'invalidité (à long ou à court terme) est posée par les crochets figurant dans la norme A4.2 (paragr. 1 b)).

5. Une référence à d'«autres événements malheureux» (peut-être y a-t-il un meilleur terme) a été introduite pour permettre l'insertion de la norme existante prévoyant une indemnité en cas de naufrage. Cependant, un terme plus général est nécessaire en prévision de l'évolution éventuelle de la convention selon la procédure d'amendement simplifiée, de manière à couvrir des événements similaires, tels que des actes de piraterie ou de terrorisme.

6. La *réglementation 4.3* traite de la santé et de la sécurité au travail et de la prévention des accidents. Elle porte essentiellement sur la nécessité de veiller à ce que les employés disposent des équipements et des moyens de protection appropriés pour accomplir leurs tâches en toute sécurité et soient initiés aux modalités à observer en la matière. Elle contient également des dispositions relatives à la déclaration des accidents. Cela fait également partie d'un système conçu pour contrôler le respect constant des règles et surveiller les conditions à bord du navire.

7. La *réglementation 4.4* concerne l'accès des gens de mer à des moyens de bien-être à terre. Il est du devoir d'un Membre ayant déjà ratifié la convention de coopérer et de faire bénéficier les gens de mer d'une assistance à terre, dans les limites naturellement des exigences de l'Etat du port concernant l'identification des gens de mer et les questions de sécurité. Cette réglementation contient également une disposition (entre crochets) qui a été recommandée pendant le processus de consultation. Elle s'inspire de la recommandation n° 173 de l'OIT et concerne le droit à une procédure régulière ainsi que l'obligation, lorsque des gens de mer sont détenus dans un port étranger, de le signaler à l'Etat du pavillon concerné.

8. La *réglementation 4.5* traite de la sécurité sociale, une question qui n'a pas encore été examinée par le groupe de travail tripartite de haut niveau. Il ressort clairement des discussions au sein du sous-groupe que la convention devra tenir compte des grandes difficultés rencontrées, notamment des problèmes qui ont leur importance pour certains gouvernements. Vu la complexité du sujet et le faible nombre de ratifications des conventions pertinentes, il faudra commencer par examiner en détail dans quelle mesure et de quelle manière une protection pourrait être assurée, à l'heure actuelle et dans un avenir prévisible. A supposer que l'on juge possible et réaliste de prévoir dans la convention la mise en place d'un système complet de protection sociale (forcément dans un avenir quelque peu lointain), la convention devrait – ainsi qu'il est proposé dans le premier projet – poser comme principe de base le plein exercice du droit à la sécurité sociale. Au stade actuel, les dispositions proposées pour la partie A du code ne détaillent encore que les principes généraux. Si les réglementations ne posaient pas le principe d'une protection complète, ne serait-ce qu'à titre d'objectif, il ne serait pas possible d'utiliser la procédure d'amendement simplifiée pour renforcer la protection lorsque les circonstances le permettraient.

Commentaire 14 (sur le titre 5, réglementations et code, parties A et B)

1. Le *titre 5*, qui traite du respect et de la mise en application des dispositions, est lié aux obligations qu'impose l'article V aux Membres qui ont ratifié la convention. Il comprend à la fois des méthodes de mise en application traditionnelles, comme les inspections et les sanctions, et des méthodes plus récentes visant à garantir le respect des dispositions entre les inspections. Comme le note le commentaire 8 (point 5) sur les procédures d'amendement simplifiées relatives au code, la question reste en suspens de savoir si la partie A du code relative au titre 5 peut être modifiée selon les mêmes conditions que les titres 1 à 4, ou si elle ne peut l'être que dans les mêmes conditions que les articles et les réglementations (c'est-à-dire par voie de ratification formelle). La disposition applicable est indiquée entre crochets au début des réglementations relatives au titre 5.

2. Le groupe de haut niveau a largement approuvé l'adoption d'un système fondé sur le principe du certificat et combiné avec d'autres mesures. Les dispositions du projet de titre 5 s'inspirent des textes de l'OIT suivants: convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976; convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996; recommandation (n° 185) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996; dispositions suggérées par le Bureau dans un rapport établi pour la deuxième réunion du groupe de travail tripartite de haut niveau⁹ et adaptées à la lumière des commentaires du groupe de haut niveau. Par ailleurs, des éléments nouveaux ont été ajoutés pour renforcer et clarifier le système visant à assurer un respect constant des dispositions, système qui se fonde aussi sur les recommandations faites dans une communication conjointe des représentants des armateurs et des gens de mer, recommandations qui ont été approuvées par le sous-groupe en février 2003. En outre, le système proposé dans le titre 5 s'inspire de certains aspects du système fondé sur le principe du certificat adopté par l'Organisation maritime internationale (OMI), système bien accepté que l'on trouve dans des conventions comme MARPOL et SOLAS, notamment en ce qui concerne le Code international de gestion de la sécurité (ISM); il adapte toutefois ces dispositions au contexte et aux impératifs de l'OIT. Le système adopté dans la convention pourrait être étroitement coordonné avec des certifications connexes, particulièrement celles qui sont exigées au titre des conventions de l'OMI, de façon à pouvoir éventuellement mettre en place un certificat unique couvrant l'ensemble des aspects connexes dans le pays intéressé. Un tel élément a été jugé essentiel par certains représentants gouvernementaux du groupe de haut niveau.

3. Le *titre 5* est divisé en trois réglementations principales: la réglementation 5.1, qui porte sur les responsabilités de l'Etat du pavillon; la réglementation 5.2, qui porte sur celles de l'Etat du port; la réglementation 5.3, qui porte sur celles du fournisseur de main-d'œuvre. En matière de mise en application, un Etat peut avoir des responsabilités au titre d'un de ces trois rôles ou seulement à un ou deux d'entre eux. Certaines des normes du premier projet relèvent de chacun de ces rôles.

4. La *réglementation 5.1* traite des responsabilités des Membres ayant ratifié la convention relatives aux questions qui se posent à bord des navires battant leur pavillon. L'Etat du pavillon sera le point central des activités relatives au respect et à la mise en application des dispositions à bord des navires, conformément à l'article 94 de la Convention sur le droit de la mer adoptée par les Nations Unies en 1982. Cette stipulation

⁹ BIT: *Considérations relatives aux dispositions concernant l'inspection et le contrôle d'une convention sur le travail maritime consolidée*, Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (deuxième réunion), Genève, 2002, document TWGMLS/2002/1.

est énoncée au premier paragraphe de la réglementation 5.1.1 relative aux principes généraux, suivie d'une stipulation selon laquelle l'Etat du pavillon doit inspecter régulièrement les navires qui battent son pavillon et veiller à ce qu'aucun navire ne soit immatriculé ou ne soit autorisé à naviguer sans un certificat et un document de conformité. Par ailleurs, les Membres qui ratifient la convention devront, aux termes des paragraphes 3 et 4 de la réglementation 5.1.1, élaborer un système pour l'évaluation de l'administration des activités qu'ils mènent au titre de la convention en tant qu'Etats du pavillon et inclure les informations résultant de cette évaluation dans les rapports qu'ils adressent périodiquement à l'OIT.

5. La *réglementation 5.1.2*, complétée par la norme A5.1.2 et les principes directeurs B5.1.2, précise les modalités du système de certification proposé, qui peut être résumé comme suit:

- a) tout navire devra détenir un certificat de conformité émis sur la base d'une inspection permettant à l'Etat du pavillon de s'assurer que les conditions d'emploi et les arrangements relatifs à la vie des gens de mer sont conformes aux normes de la convention, telles qu'elles sont appliquées dans la législation et la réglementation nationales (on trouvera à l'annexe A-I de la partie A du code une liste provisoire des points qui constituent les normes minimales exigées pour la certification). Le certificat aura une durée de validité de trois ans, sous réserve des inspections visant à s'assurer que les dispositions sont respectées en permanence ou à enquêter sur les plaintes relatives à leur non-respect, ou encore, en cas de changement relatif, par exemple, à l'immatriculation ou à la structure du navire susceptible d'influer sur les conditions d'emploi et de vie des gens de mer;
- b) chaque navire devra également détenir un document de conformité qui s'inspire du modèle proposé à l'annexe B-III ou prenne toute autre forme déterminée par chaque Etat du pavillon selon sa pratique.

6. Compte tenu des fortes divergences d'opinion qui se sont manifestées au sein du groupe de haut niveau sur les méthodes propres à garantir le respect des dispositions, il y a lieu d'accorder une large discrétion aux Membres ratifiant la convention au sujet de ces méthodes, sous réserve de deux conditions fondamentales: ils doivent mettre en place un système permettant d'assurer en permanence le respect des dispositions dans des conditions satisfaisantes; leur vérification doit couvrir non seulement le caractère satisfaisant du système lui-même, mais aussi le fait de savoir si les normes de la convention sont bien respectées. Par ailleurs, si tous les documents de conformité utilisés dans l'Etat du pavillon ne doivent pas nécessairement être identiques, ils n'en doivent pas moins être conformes à un modèle unique. Les grandes lignes d'un tel modèle sont proposées dans le principe directeur B5.1.2 (autre l'annexe B-III). La convention précise clairement dans son article 2, paragraphe 1 *c*), que les Membres sont libres d'appeler comme ils le souhaitent le «document de conformité»; cependant, le groupe de haut niveau voudra sans doute choisir une autre expression, de façon à éviter toute confusion avec le document utilisé dans le cadre de l'OMI.

7. On peut considérer que le document de conformité comprend deux parties. La première, élaborée par l'autorité compétente, énumérera les exigences nationales que les navires doivent respecter pour être conformes aux normes de la convention et visera la législation applicable. Par ailleurs, elle contiendra des exigences propres à un navire ou à une catégorie de navires qui pourraient avoir une incidence sur les conditions d'emploi et les arrangements relatifs à la vie à bord. Toute norme équivalente en substance adoptée sur la base de l'article VI de la convention (voir commentaire 5, paragr. 2) sera notée sur ce document (voir réglementation 5.1.2, paragr. 2). La seconde partie du document définira les politiques et procédures élaborées par l'armateur et approuvées par l'autorité compétente pour garantir le respect des dispositions à bord du navire entre les

certifications. Comme c'est le cas pour le Code ISM, les navires seront soumis à des inspections visant à vérifier le bon fonctionnement des politiques et procédures.

8. Pris ensemble, le certificat de conformité et le document de conformité constituent une présomption de ce que le navire est conforme aux normes de la convention dans les domaines couverts par la certification. Les responsables des ports qui inspectent les conditions d'emploi et les arrangements relatifs à la vie à bord seront autorisés à examiner la documentation, mais ne pousseront pas plus loin leur contrôle si aucun motif ne justifie une inspection détaillée.

9. Lors de la deuxième réunion du groupe de haut niveau, le souci a été exprimé de voir les inspections se limiter aux questions pouvant effectivement faire l'objet d'une inspection, et une liste a été dressée des aspects généraux visés. On trouvera cette liste, établie à titre provisoire, à l'annexe A-I du présent projet, qui établit une distinction entre les principes et la pratique en ce sens que les normes fixées par la convention dépassent les questions figurant dans la liste minimum des points qui doivent être inspectés en vue de la certification; cependant, si certains aspects échappent à la certification, ils n'en restent pas moins dans le champ d'application des dispositions relatives à la mise en application, du fait que les procédures en vigueur pour l'inspection par l'Etat du pavillon en cas de plainte s'appliqueront à toute norme fixée par la convention.

10. La *norme 5.1.3* maintient provisoirement (paragr. 2) l'intervalle maximal de trois ans entre les inspections régulières, conformément à la convention n° 178. Certains représentants gouvernementaux ont fait remarquer que leurs pays ne disposaient pas de ressources suffisantes pour procéder à des inspections aussi fréquentes. Si l'on accroît cet intervalle, il faudra envisager de prendre des mesures provisoires pour garantir le respect des dispositions, peut-être en s'inspirant des procédures adoptées dans le cadre de l'OMI.

11. La *réglementation 5.1.4* introduit l'obligation pour les navires de disposer de procédures de plainte à bord, les plaintes et les réponses qui leur sont faites devant être consignées par écrit. Il s'agit là d'un aspect des tâches visant à garantir le respect permanent des dispositions à bord des navires. Cette approche se fonde sur une communication conjointe faite par les armateurs et les gens de mer, qui a été largement approuvée par le sous-groupe en février 2003. Elle vise à mettre en place des procédures efficaces de règlement des plaintes au niveau du navire ou de l'armateur. Le paragraphe 2 de cette réglementation fait obligation aux Membres de veiller à ce qu'aucun marin ne fasse l'objet d'une «victimisation» pour avoir déposé une plainte. Il y aurait lieu d'envisager de trouver un terme plus satisfaisant que celui-là, qui risque d'impliquer l'idée d'une série d'activités ou d'un comportement systématique dont le marin est victime. Il faut cependant noter qu'il vise à couvrir toute mesure préjudiciable à un marin prise au seul motif qu'il a déposé plainte.

12. La *réglementation 5.2* porte sur les responsabilités de l'Etat du port en matière d'inspection des navires au port et d'élaboration de procédures à terre pour le traitement des plaintes déposées par les gens de mer. L'expression «fonctionnaires autorisés» a été adoptée pour tenir compte du fait que des catégories de personnel diverses peuvent être amenées à procéder à une inspection.

13. Ces dispositions ont pour origine l'article 4 de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, qui traite du contrôle de l'Etat du port. Elles énoncent les quatre grands principes suivants:

- a) *C'est la documentation du navire qui fait foi concernant le respect des dispositions.* Comme pour la procédure adoptée dans les dispositions équivalentes des conventions de l'OMI, l'action des responsables de l'Etat du port se limitera à la vérification du document de conformité et du certificat de conformité du navire. Il ne sera procédé à

une inspection plus poussée que dans les trois cas suivants: i) lorsque les documents requis ne sont pas présentés ou que ceux qui sont présentés ne contiennent pas les informations voulues ou ne sont pas valides pour toute autre raison; ii) lorsqu'«il existe de bonnes raisons de penser que les conditions d'emploi et les arrangements relatifs à la vie à bord ne sont pas conformes aux normes de la présente convention»; iii) lorsqu'une plainte est déposée par une personne intéressée.

- b) *Champ d'application de l'inspection.* En cas d'inspection détaillée, on se limitera aux aspects généraux pouvant faire l'objet d'une inspection, selon les dispositions de l'annexe A-II (liste provisoire) à la partie A du code. Une inspection relative à une plainte se limitera à l'objet de la plainte.
- c) *Membres n'ayant pas ratifié la convention.* Conformément au principe énoncé au paragraphe 7 de l'article II du premier projet selon lequel les navires ne bénéficient d'«aucun traitement plus favorable», les dispositions relatives au contrôle de l'Etat du port s'appliqueront aux navires battant le pavillon d'un Membre qui n'a pas ratifié la convention consolidée. Une inspection sera menée si la certification et la documentation exigées par la convention ne sont pas produites. Autrement dit, l'inspection devra toujours être effectuée dans le cas des navires relevant des Etats qui n'ont pas ratifié la convention. Comme c'est le cas à présent (en vertu de l'article IV de la convention), l'inspection porterait sur la conformité avec «les normes de la présente convention». Il y a lieu de présumer que cette disposition engloberait toute équivalence en substance définie dans le document de conformité par les Membres qui ont ratifié la convention (voir point 7 du commentaire 14 ci-dessus). Le fait de savoir si les navires relevant des Membres n'ayant pas ratifié la convention devraient bénéficier de la flexibilité offerte par l'équivalence en substance est laissé actuellement à la discrétion des Membres ayant ratifié la convention.
- d) *Mesures à prendre en cas de carences.* En vertu de l'article 4, paragraphe 1, de la convention n° 147, si un défaut de conformité est constaté, l'Etat du port peut adresser un rapport à l'Etat du pavillon, avec copie au Directeur général du BIT. Cette procédure est précisée dans le projet (paragr. 3 de la norme A5.2.1), selon les principes énoncés dans le rapport du Bureau au groupe de haut niveau: tout d'abord, une procédure est déclenchée en vue de la notification à l'Etat du pavillon, procédure qui donne à celui-ci la possibilité d'exprimer sa position et de prendre toutes mesures nécessaires; ensuite, une indication est donnée des mesures qu'il faudrait s'attendre à voir prendre par le Directeur général du BIT si la réponse donnée par l'Etat du pavillon au problème était insatisfaisante, à savoir des mesures visant à «s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les moyens de recours dont elles disposent» (comme les réclamations ou les plaintes, en vertu de l'article 24 ou de l'article 26 de la Constitution de l'OIT).
- e) *Elargissement des cas permettant d'ordonner l'immobilisation des navires.* En vertu de l'article 4 de la convention n° 147, un navire peut être immobilisé en cas de danger manifeste pour la sécurité ou la santé. Ce projet ajoute deux situations (exposées dans le rapport mentionné plus haut¹⁰) dans lesquelles l'immobilisation du navire apparaîtrait justifiée. L'une de ces situations est le risque de «sérieuses difficultés matérielles» pour les gens de mer intéressés. Ce terme est explicité dans le principe directeur B5.2.1 du code (paragr. 2), un cas caractéristique étant le non-paiement des salaires. Un représentant gouvernemental a fait remarquer qu'on avait considéré que le non-paiement des salaires était un motif d'immobilisation au titre de la convention

¹⁰ *Ibid.*, paragr. 47.

n° 147, parce qu'il constitue un danger manifeste pour la sécurité du navire. De même, de sérieuses difficultés matérielles pourraient aussi constituer un risque de santé justifiant l'immobilisation. Cependant, l'existence d'un motif d'immobilisation spécifiquement fondé sur de sérieuses difficultés matérielles pourrait renforcer la base légale des décisions prises par l'Etat du port dans ce domaine. Le deuxième motif possible d'immobilisation serait constitué par des violations graves et répétées de la convention de la part du même navire. Des précisions sur le sens de l'expression «violation grave» et des termes «récemment et à plusieurs reprises» se trouvent également au paragraphe 2 du principe directeur B5.2.1 susmentionné.

14. La *réglementation 5.3* traite des responsabilités des Etats fournisseurs de main-d'œuvre. Au cours des discussions du groupe de haut niveau, l'accent a été mis sur le rôle important de ces Etats dans le domaine de la mise en application, et des efforts ont été faits pour définir les responsabilités respectives des Etats du pavillon, des Etats du port et des Etats fournisseurs de main-d'œuvre. S'il est aisé de répertorier les principaux pays d'où sont originaires les gens de mer, il serait difficile – et en fait inexact – de définir cette expression à des fins juridiques. Si l'on propose une définition, certains pays risquent de se trouver exclus; or, si la plupart des pays – sinon la totalité d'entre eux – sont appelés à agir en qualité à la fois d'Etat du pavillon et d'Etat du port (s'ils ne sont pas enclavés), ils peuvent aussi agir en tant que fournisseurs de main-d'œuvre, même si c'est à une échelle modeste, en ce sens que leurs citoyens peuvent être employés à bord de navires immatriculés en dehors de leur territoire. Ils devraient donc assumer également les responsabilités liées à ce rôle. Pour éviter la notion fautive d'une catégorie limitée d'«Etats fournisseurs de main-d'œuvre», on propose de parler simplement dans la convention de «responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre».

15. Il pourra y avoir lieu aussi de discuter de la question des situations donnant lieu aux responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre. Un cas typique est celui où des agences de recrutement et de placement sont établies ou agissent sur le territoire du pays intéressé. Au cours des réunions du groupe de haut niveau, on a mentionné les «Etats fournisseurs de main-d'œuvre» dans le contexte des obligations relatives à la sécurité sociale qui ne dépendent pas des contrats de travail. Enfin, la contribution qui peut être faite à la mise en application du travail décent par les Etats qui régissent les accords d'engagement maritime (que ces accords soient conclus ou non par l'intermédiaire d'une agence de recrutement) est importante également à cet égard, comme on l'explique ci-dessous. A la lumière de l'ensemble de ces considérations, la réglementation 5.3 du projet s'efforce d'englober toutes les responsabilités que peuvent avoir les Etats en matière de travail maritime, indépendamment de leur rôle d'Etat du pavillon ou d'Etat du port.

16. Les paragraphes 2 et 3 de la réglementation 5.3 précisent les obligations définies au paragraphe 6 de l'article V de la convention. Les Membres doivent veiller à ce que les normes de la convention applicables aux services de recrutement et de placement des gens de mer situés sur leur territoire soient effectivement mises en œuvre dans le cadre de leur législation ou de leur réglementation et à ce qu'elles soient mises en application (paragr. 2). Les Membres doivent également veiller, dans le cadre de leur législation ou de leur réglementation nationale, à ce que tous les accords d'engagement maritime conclus sur leur territoire tiennent dûment compte des normes relatives aux conditions d'emploi à bord et aux arrangements relatifs à la vie à bord (paragr. 3). Cependant, cette dernière exigence se limite aux mesures législatives. Les Membres ne seront pas tenus de vérifier le caractère satisfaisant de tous les contrats qui se trouvent être conclus sur leur territoire. Grâce, par exemple, à des dispositions de leur législation nationale permettant d'annuler des stipulations contractuelles contraires aux normes de la convention, les Membres pourront contribuer utilement à l'application universelle de ces normes, même dans les pays étrangers, étant toutefois entendu qu'un tribunal ayant à connaître d'une affaire soumise par un marin pourrait, en vertu de la réglementation du pays relative aux conflits

entre législations, appliquer fréquemment le droit du pays dans lequel l'accord d'engagement maritime a été conclu.

17. L'une des responsabilités importantes des pays où sont établies des agences de recrutement et de placement consiste à veiller à ce que ces agences «soient solidairement responsables avec les armateurs, où qu'ils soient domiciliés, en cas de non-respect d'un contrat d'emploi»¹¹. Telle est en fait la pratique d'au moins un grand pays fournisseur de main-d'œuvre. Cependant, le principe a été remis en cause par un représentant gouvernemental lors de la deuxième réunion du groupe de haut niveau. Pour éviter un obstacle possible à la ratification, on a atténué la notion de responsabilité conjointe dans la partie B du code, qui figure dans le principe directeur B5.3. Il apparaît en effet que cette notion peut ne pas être facile à appliquer dans tous les systèmes juridiques.

¹¹ *Ibid.*, annexe I: *Déclaration commune de la Réunion d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires* (Genève, 6-8 mai 2002), paragr. 10.