
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Programme des activités sectorielles

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

Convention du travail maritime consolidée
(deuxième projet préliminaire)

Commentaires

Nantes, 2004



Table des matières

	<i>Page</i>
Commentaires.....	1
Commentaires généraux.....	1
Commentaires sur le préambule et les articles	2
Commentaire 1 (préambule)	2
Commentaire 2 (article I).....	3
Commentaire 3 (article II).....	3
Commentaire 4 (articles III et IV).....	4
Commentaire 5 (article V)	5
Commentaire 6 (article VI)	5
Commentaire 7 (article VII).....	6
Commentaire 8 (articles VIII à XII).....	7
Commentaire 9 (article XIII)	7
Commentaire 10 (articles XIV et XV)	8
Commentaires sur les réglementations et le code.....	9
Commentaire 11 (observations générales).....	9
Commentaire 12 (titre 1).....	10
Commentaire 13 (titre 2).....	12
Commentaire 14 (titre 3).....	15
Commentaire 15 (titre 4).....	16
Commentaire 16 (titre 5).....	17
Annexe – Avis du Conseiller juridique sur le statut de la partie B du code.....	25

Commentaires

Commentaires généraux

1. Le deuxième projet préliminaire de convention sur les normes du travail maritime (2005), sur lequel portent les commentaires qui suivent, a été établi pour la quatrième réunion (janvier 2004) du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime. Il témoigne des progrès réalisés en ce qui concerne l'articulation de la convention, l'équilibre général entre ses différentes parties et l'énoncé des principes et droits fondamentaux dans les articles et les réglementations, avec un exposé de leur objet. Ce deuxième projet préliminaire révisé le premier projet, examiné par le groupe de haut niveau à sa troisième réunion (juillet 2003). Il tient compte des commentaires formulés à cette occasion ainsi que des commentaires écrits communiqués ultérieurement par les mandants¹ ainsi que de l'examen auquel a procédé le bureau du groupe de haut niveau en septembre dernier.
2. Les commentaires ont fait apparaître la nécessité d'une révision substantielle de certaines sections de la convention, voire leur remplacement par d'autres dispositions. C'est pourquoi le texte actuel est appelé «deuxième projet préliminaire». Il cherche à cerner les difficultés en plaçant certains éléments entre crochets et en reproduisant certaines sections en italiques pour indiquer qu'elles pourraient faire l'objet de propositions des mandants en vue d'une révision substantielle. Le bureau du groupe de haut niveau propose que celui-ci, à sa quatrième réunion, plutôt que d'essayer d'examiner l'ensemble du texte, adopte la méthode proposée à sa troisième réunion, à savoir créer des groupes de travail qui se chargeront des points difficiles et des questions dont, faute de temps, il n'a guère été possible de débattre au cours des précédentes réunions. Ces groupes proposeraient des textes spécifiques pour approbation. Outre l'examen de ces textes, la plénière débattrait avant tout des questions auxquelles il est souhaitable de consacrer une discussion plénière.
3. Le bureau du groupe de haut niveau suggère que celui-ci établisse, à sa quatrième réunion, les quatre groupes de travail suivants:
 1. Protection sociale (titre 4, réglementation 4.5, et relation avec les réglementations 4.1 et 4.2 – soins médicaux et responsabilité de l'armateur).
 2. Système de certification/inspection (dans le titre 5).
 3. Logement (titre 3).
 4. Autres points difficiles (titres 1 et 2 et parties des titres 3 et 4 non mentionnées dans les rubriques précédentes).

¹ A sa dernière réunion, le groupe de haut niveau est convenu que les mandants pourraient soumettre au Bureau leurs commentaires concernant le premier projet, que ces commentaires seraient pris en compte dans le projet suivant, qu'un projet préliminaire et les commentaires seraient examinés par le bureau du groupe de haut niveau en septembre et qu'un texte révisé serait soumis au groupe de haut niveau pour examen en janvier 2004. Des commentaires ont été reçus des représentants des armateurs et des gens de mer, et des gouvernements des pays suivants: Allemagne, Algérie, Bahamas, République de Corée, Cuba, Danemark, Etats-Unis, France, Honduras, Japon, Libéria, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni. Des commentaires ont aussi été reçus de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'Association maritime chrétienne internationale et de l'Association internationale de médecine maritime.

-
4. Les représentants des gouvernements sont instamment priés de faire en sorte qu'à la quatrième réunion du groupe de haut niveau ils soient à même de discuter des difficultés que pourrait leur poser la réalisation d'un objectif sans précédent pour l'OIT, à savoir une large ratification d'une convention du travail maritime contenant autant que possible les dispositions de fond de toutes les conventions internationales du travail à jour – conventions dont le taux de ratification a été inégal et souvent relativement faible. Les précédentes discussions du groupe de haut niveau et de son sous-groupe ont montré que des solutions novatrices sont nécessaires pour atteindre cet objectif. Une de ces solutions concerne le statut de la partie B du code figurant dans la convention. L'intention était, grâce à cette partie B, d'offrir aux Membres une grande marge de souplesse s'agissant d'appliquer des obligations détaillées qui ont peut-être été un obstacle à la ratification des conventions antérieures. Des inquiétudes se sont toutefois manifestées à ce sujet à la troisième réunion du groupe de haut niveau. Ces préoccupations sont traitées dans le deuxième projet préliminaire, en particulier dans la note explicative (suggérée par le bureau – voir ci-après commentaire 6, point 2). Cette note semble utile non seulement pour faire bien comprendre les concepts en jeu mais aussi comme base d'une amélioration éventuellement nécessaire de ces concepts à la quatrième réunion.
 5. En particulier, il est attendu que les représentants pourront non seulement appeler l'attention sur les difficultés que telle ou telle disposition pourrait présenter pour leurs gouvernements, mais aussi indiquer jusqu'où ceux-ci seraient prêts à aller pour parvenir à un accord et suggérer de quelle manière les dispositions en question pourraient être rendues acceptables pour eux. Dans ce contexte, la partie B du code pourrait parfois être très utile en permettant de régler les difficultés sans compromettre l'essence des normes obligatoires actuelles.
 6. Afin de faciliter la discussion à ce sujet, le deuxième projet préliminaire suit une présentation «verticale»: les dispositions concernant chaque principe ou droit sont regroupées. Cela devrait aider les participants à discuter de l'équilibre entre:
 - a) les réglementations, qui énoncent les principes et droits fondamentaux et qui fixent les paramètres devant être approuvés par les parlements nationaux au cours du processus de ratification;
 - b) la partie A du code, qui énonce les obligations détaillées pour l'application de ces principes et droits;
 - c) la partie B du code, qui contient des orientations n'ayant pas force obligatoire en ce qui concerne la portée de ces obligations et la manière de les respecter dans la pratique.
 7. Il serait souhaitable que le groupe de haut niveau indique si la version définitive doit conserver cette présentation verticale ou s'il vaut mieux revenir à la présentation «horizontale» qui regroupe toutes les réglementations, puis toutes les normes de la partie A, puis tous les principes directeurs de la partie B du code.

Commentaires sur le préambule et les articles

Commentaire 1 (préambule)

Un certain nombre d'ajouts au préambule ont été proposés par les gens de mer.

Commentaire 2 (article I)

L'article I, relatif aux obligations générales, débute ainsi: «Tout Membre qui ratifie la présente convention...». Conformément aux usages de rédaction des conventions internationales du travail, les termes «tout Membre» ou «un Membre», par exemple, utilisés dans le reste de la convention désignent les Membres ayant ratifié celle-ci, sauf si le contexte demande une autre interprétation. L'article VI est mentionné au premier paragraphe afin qu'il soit parfaitement clair que le «plein effet» que les Membres s'engagent à donner aux dispositions de la convention n'est pas en contradiction avec le concept d'«équivalence en substance» et ne signifie pas que la partie B du code (voir commentaire 6) contient des éléments obligatoires. Le paragraphe 2 de l'article I du précédent projet a été déplacé à l'article II pour des raisons de rédaction juridique. L'addition des termes «plein respect» complétant l'obligation de coopérer à «l'application effective» qui figurait au paragraphe 3 a été proposée lors de la troisième réunion et cette proposition a recueilli un soutien; toutefois, il semble ressortir des observations formulées par la suite que cette précision pourrait ne pas être acceptable pour tous les gouvernements.

Commentaire 3 (article II)

1. L'article II contient une définition générale des termes utilisés à plusieurs reprises dans la convention (paragr. 1) ainsi qu'une indication du champ d'application général de la convention (paragr. 2 à 6). Les définitions générales et la portée de la convention peuvent ne pas être valables 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. Lors de la troisième réunion du groupe de haut niveau, les termes utilisés pour décrire les documents relatifs au système de certification ont suscité une certaine inquiétude. Le principal souci était d'éviter toute confusion avec d'autres systèmes de documentation maritime. Les expressions «déclaration de conformité» et «certificat de travail maritime» sont proposées dans le nouveau texte (paragr. 1 *b*) et *d*)).
3. La «définition provisoire» de «gens de mer» recommandée par le sous-groupe du groupe de haut niveau a été conservée au paragraphe 1 *f*). C'est la même définition que celle adoptée par la Conférence internationale du Travail en juin 2003 dans la convention n° 185, et elle est en accord avec celle utilisée dans d'autres conventions du travail maritime. A la troisième réunion, il a été suggéré que le texte laisse une certaine latitude aux Membres. Le paragraphe 3 répond à cette suggestion. Dans le cas où certaines dispositions de fond de la convention seraient jugées ne pas être applicables à tous les «gens de mer» au sens large, il est suggéré que les ajustements nécessaires soient opérés en limitant le champ d'application de ces dispositions (en précisant qu'elles ne s'appliquent, par exemple, qu'aux «gens de mer responsables de la sécurité de l'exploitation du navire et de la navigation») plutôt qu'en donnant une définition différente du terme «gens de mer» pour ces dispositions.
4. La définition du terme «armateur» au paragraphe 1 *i*) se fonde sur la définition donnée dans la convention n° 179. Il faudra peut-être la revoir à la lumière des décisions prises sur d'autres dispositions concernant les «armateurs», telles que la norme A2.1, paragraphe 2 *b*). Le principe de base est que l'armateur a la responsabilité de tous les gens de mer, sans préjudice de son droit de recouvrer les frais exposés auprès d'autres employeurs responsables de certains membres d'équipage. Cela est indiqué expressément dans la norme A2.5 (paragr. 4) sur le rapatriement. Si le groupe de haut niveau le souhaite, cela pourrait faire l'objet d'une disposition plus générale.
5. En ce qui concerne le champ d'application de la convention, le paragraphe 4 *a*) de l'article II mérite peut-être une attention particulière: la détermination d'une jauge limite,

le cas échéant, est une question importante. Si l'on fixe une telle limite, il faut prendre en considération l'ensemble des prescriptions de la convention. Il est à noter que la convention n° 147 n'en fixe aucune. Il a été suggéré, lors de la troisième réunion, que les plates-formes de prospection ou d'extraction pétrolière soient totalement exclues de la convention ou exclues uniquement lorsqu'elles sont immobiles. Les deux options sont proposées à l'article II, paragraphe 4 d).

6. Une autre question importante concerne les navires ne se déplaçant que dans les eaux territoriales, le long des côtes ou faisant du cabotage. Lors de la deuxième réunion du groupe de haut niveau, les représentants des armateurs ont considéré que ces navires devraient être exclus du champ d'application de la convention. Les représentants des gens de mer ont déclaré qu'ils ne pouvaient accepter une telle exclusion mais que certaines situations particulières pourraient être discutées au cas par cas. D'une manière générale, les représentants gouvernementaux ont considéré que tous les gens de mer devraient effectivement être couverts mais qu'une certaine latitude pourrait être laissée à chacun des Membres souhaitant exclure les navires côtiers, sous réserve de consultations tripartites. Le paragraphe 6 tente d'offrir une solution intermédiaire permettant d'assurer que les droits fondamentaux sont respectés tout en garantissant une certaine souplesse dans l'application des normes et du système de certification y relatif. Les changements proposés entre crochets correspondent à des propositions formulées par les gens de mer lors de la troisième réunion du groupe de haut niveau. Le conseiller juridique a présenté, lors de la troisième réunion, un avis sur la différence de sens entre les expressions «en consultation» et «après consultation»². L'insertion, au paragraphe 6 de l'article II, d'une référence à l'article IV a soulevé une certaine inquiétude car le paragraphe 5 de cet article semble rendre l'ensemble de la convention applicable; la référence en question, toutefois, ne renvoie pas à l'article IV en tant que tel, mais aux droits des gens de mer en matière d'emploi évoqués dans cet article; ceux-ci sont couverts uniquement par les paragraphes 1 à 4 de l'article IV; une précision a été insérée à cet effet. Le paragraphe 7 est une disposition type des conventions de l'OIT.

Commentaire 4 (articles III et IV)

1. Ces deux articles énoncent des droits et principes fondamentaux ainsi que les droits des gens de mer en matière d'emploi, conformément à l'Agenda du travail décent. L'article III a été mis entre crochets car, à la troisième réunion du groupe de haut niveau, un certain nombre de participants ont estimé qu'il devrait se trouver dans le préambule et non pas dans le dispositif de la convention. Toutefois, deux de ces droits fondamentaux (mentionnés sous a) et c) de l'article III) sont expressément traités dans le corps de la convention maritime de l'OIT la plus importante, à savoir la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976: outre un rappel de certains droits fondamentaux en matière d'emploi (repris dans le projet d'article IV), la convention n° 147 et son protocole de 1996 renvoient à trois des conventions fondamentales de l'OIT (n°s 87, 98 et 138) dans leurs annexes, ainsi qu'à d'autres conventions du travail maritime et demandent à chaque Membre ratifiant la convention de «vérifier que les dispositions d'une telle législation équivalent, dans l'ensemble, aux conventions ou aux articles de conventions ..., pour autant que le Membre ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question». Le Bureau s'est efforcé, dans le projet d'article III, d'énoncer une obligation générale très semblable, couvrant les droits fondamentaux eux-mêmes et non les dispositions des conventions dans lesquelles ils figurent. La référence dans cet article à la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail a été incluse car ce texte a été accepté à l'unanimité par la Conférence internationale du

² Voir TWGMLS/2003/10, paragr. 311.

Travail en 1998. Malgré cela, beaucoup de participants ont estimé que, compte tenu de son caractère promotionnel, ce texte ne devrait pas être mentionné dans des dispositions juridiquement contraignantes.

2. L'article IV demande à chaque Membre ratifiant la convention de garantir des conditions de travail décentes. A la lumière des commentaires formulés lors de la troisième réunion du groupe de haut niveau, les mots «conditions de travail et de vie» sont utilisés au paragraphe 3. Le paragraphe 5 fait apparaître clairement que «les droits des gens de mer en matière d'emploi», énoncés aux paragraphes 1 à 4, doivent être pleinement respectés non dans l'abstrait mais «conformément aux réglementations et au code qui forment la présente convention».

Commentaire 5 (article V)

L'article V constitue le fondement légal des dispositions relatives au respect et à la mise en application de la convention qui figurent au titre 5. Les 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 6 visent à encourager les Membres à exercer de manière effective leur compétence par l'adoption d'une approche systématique de la mise en application des normes juridiques. Le degré et la nature des sanctions ou des mesures correctives exigées en cas de violation ne sont pas précisés: il est seulement indiqué que de telles mesures doivent être prévues et être suffisamment dissuasives pour décourager toute violation. Le paragraphe 5 demande aux Membres d'exercer «une compétence et un contrôle effectifs» sur les services de recrutement et de placement des gens de mer, s'il y en a. Cela pose les bases d'un système de licence et, si cela est accepté, d'un système d'agrément pour les agences de recrutement et de placement. Le paragraphe 7 pose le principe de l'interdiction «d'un traitement plus favorable», approuvé par le groupe de haut niveau. Ce principe incitera peut-être à ratifier la convention et aidera à égaliser les conditions en ce qui concerne les droits en matière d'emploi.

Commentaire 6 (article VI)

1. L'article VI introduit deux innovations importantes en ce qui concerne les conventions internationales du travail. L'une d'entre elles porte sur la structure de la nouvelle convention. Les paragraphes 1 et 2 de cet article précisent le rapport hiérarchique entre les normes figurant dans les diverses parties ou divers niveaux de la convention, comme 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 au moyen d'un ensemble de normes obligatoires (code, partie A, troisième niveau) et de principes directeurs (code, partie B, quatrième niveau).
2. L'autre innovation dans l'article VI concerne la «souplesse d'application» qui a pour but de faciliter une ratification étendue sans pour autant édulcorer les normes de la convention et qui est évoquée dans le commentaire général au début du présent document (paragr. 4). Le paragraphe 2 de l'article VI prévoit des interactions entre les deux parties du code de la convention en ce sens que les Membres doivent «dûment envisager» (auparavant «s'attacher»), dans toute la mesure possible, de s'acquitter de leurs obligations au titre de la partie A du code «de la manière prévue dans la partie B [non obligatoire] du code». Cette disposition a ouvert la voie au transfert d'un grand nombre des prescriptions détaillées énoncées dans des conventions existantes, de la partie A aux principes directeurs de la partie B. L'une des observations importantes qui ont été faites à la troisième réunion du groupe de haut niveau concerne le manque de clarté du statut juridique de la partie B.

Le Bureau (sur la suggestion des membres du bureau) s'est efforcé d'éclaircir cette question dans une note explicative placée à la suite des articles de la convention. Les paragraphes 9 à 11 de cette note reflètent l'avis donné par le conseiller juridique au groupe de haut niveau lors de sa troisième réunion³. Le contexte général de la partie B est précisé et un exemple de l'interaction entre la partie B et la partie A est donné. Il semble effectivement qu'une explication plutôt qu'un texte ayant force juridique soit la meilleure solution. L'idée serait d'inclure cette note explicative dans la convention adoptée, tout en précisant qu'elle ne doit pas être considérée comme en faisant partie. Elle aurait un statut semblable à celle du préambule, son objet étant d'aider à l'interprétation de la convention. Elle servirait également à éclaircir un certain nombre de points (en dehors du statut de la partie B) pour les parlements envisageant de ratifier la convention. Outre la note explicative, des éclaircissements sont donnés (dans des rubriques de l'ensemble de la partie B – voir point 3 du commentaire 12) sur un autre aspect évoqué lors de la troisième réunion. Il s'agit des dispositions de la partie B fondées sur une recommandation internationale du travail et non sur une convention. Ces dispositions auraient exactement le même statut que celui qu'elles ont à l'heure actuelle en tant que recommandations.

3. Les paragraphes 3 et 4 présentent les autres principaux éléments de souplesse pouvant être introduits dans la convention. En ce qui concerne l'application au plan national des obligations dictées par la convention, le paragraphe 3 énonce le concept d'«équivalence en substance», qui a été approuvé par le groupe de haut niveau sous réserve qu'il soit appliqué de manière claire et transparente. A cet égard, le projet introduit un élément qui ne figure pas dans la convention n° 147 où apparaît pour la première fois ce concept. Aux termes de la convention n° 147 (art. 2 a)), c'est au Membre ayant ratifié la convention qu'il revient de «vérifier» que les dispositions qu'il adopte sont (au moins) équivalentes en substance à celles figurant dans la convention. Il a semblé nécessaire de prévoir également des moyens objectifs d'assurer aux autres Membres que les mesures (qu'il s'agisse de lois, de règlements, de conventions collectives, de codes ou d'autres mesures) sont mises en œuvre de manière adéquate, et également d'offrir des principes directeurs aux autorités de l'Etat du port. Le paragraphe 4 contient une définition générale du concept d'équivalence en substance qui repose sur 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° 147⁴, rappelée avec approbation à la deuxième réunion du groupe de travail de haut niveau. La commission d'experts a dit clairement que la manière précise dont ce concept sera appliqué 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 qui contient des dispositions contraignantes, soit dans la partie B qui contient des principes directeurs) en ce qui concerne certaines dispositions de la convention. Il convient de rappeler qu'à la troisième réunion du groupe de travail de haut niveau il a été proposé que le concept d'équivalence en substance ne s'applique pas au titre 5. Il en est tenu compte au paragraphe 2 du titre 5 du projet actuel.

Commentaire 7 (article VII)

Il s'agit d'une nouvelle disposition proposée par les représentants des gens de mer lors de la troisième réunion du groupe de travail de haut niveau, pour les cas où il n'y aurait pas d'organisations représentatives des armateurs ou des gens de mer dans un pays donné susceptibles d'être consultées (comme l'exigent un certain nombre de dispositions).

³ Cet avis figure en annexe aux présents commentaires.

⁴ BIT: *Normes du travail dans les navires marchands*, Conférence internationale du Travail, 77^e session, Genève, 1990, paragr. 65-79.

Son libellé a été légèrement modifié par le Bureau pour des raisons de précision juridique. Cette proposition a été initialement présentée à l'occasion de la discussion des exemptions au titre de l'article II pour le cabotage (voir commentaire 3, point 6); toutefois, cette disposition semblait impliquer l'obligation plus large de mener des consultations tripartites, que l'on retrouve dans l'ensemble de la convention, et il en a par conséquent été tenu compte dans un article distinct.

Commentaire 8 (articles VIII à XII)

1. Ces «dispositions finales» reprennent les dispositions types des conventions internationales du travail, notamment de la convention n° 147. Contrairement à l'article 5 de la convention n° 147, il n'y a aucune condition préalable pour les Membres souhaitant ratifier la nouvelle convention.
2. Le nombre de ratifications nécessaires et le tonnage requis pour l'entrée en vigueur de la convention, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article VIII, restent à déterminer. Deux formules sont proposées dans le présent projet. La première formule – 10 Membres représentant 25 pour cent du tonnage brut de la marine marchande mondiale – reprend celle utilisée dans la convention n° 147. La seconde – 25 Membres représentant 50 pour cent du tonnage brut – figure dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). D'autres options sont offertes par le protocole de 1988 de cette convention (15/50 pour cent) et la convention n° 180 de l'OIT (1996), qui demande la ratification par «cinq Membres, dont trois possèdent au moins un tonnage brut d'un million de tonneaux». Un représentant gouvernemental du sous-groupe a jugé que la formule figurant dans la convention SOLAS de 1974 était la meilleure 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 V); 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. Il a été également recommandé d'envisager d'inclure dans les dispositions régissant l'entrée en vigueur une condition concernant le nombre de gens de mer des Membres ayant ratifié la convention.
3. L'article X traite des conventions qui seront révisées par la nouvelle convention. Il portait le numéro IX dans le projet précédent et il fait l'objet d'un document préparé à la demande du groupe de travail de haut niveau à sa troisième réunion (*Considérations concernant l'article IX du premier projet de convention consolidée*).

Commentaire 9 (article XIII)

1. L'article XIII invite le Conseil d'administration du BIT à mettre en place une commission tripartite spéciale. Celle-ci serait chargée d'examiner, de manière générale, 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 10 ci-après). Elle se composerait de représentants des gouvernements ayant 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 maritime)⁵. Il n'y aurait donc pas de délégations tripartites nationales comme il y en a à la Conférence internationale du Travail. Le dialogue social se situerait ainsi à

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.

l'échelon mondial, comme c'est le cas au Conseil d'administration du BIT. Cela se justifie en raison de la mondialisation des activités 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 de haut niveau, un certain nombre de représentants gouvernementaux ont été d'avis que ces Membres devraient eux aussi avoir le droit de vote. Selon le projet actuel, ces Membres n'auraient pas le droit de vote pour les amendements devant être adoptés par la commission. Ils auraient le droit de proposer des amendements et participeraient au processus d'approbation de ces amendements dans le cadre de la Conférence internationale du Travail au même titre que les Membres ayant ratifié la convention. Le paragraphe 4 prévoit que les gouvernements siégeant à la commission possèderaient deux fois plus de voix que les représentants des armateurs et des gens de mer. Cette formule 2-1-1 signifierait que, dans l'éventualité (peu probable) qu'un vote officiel soit requis par la commission, les gouvernements détiendraient 50 pour cent des droits de vote, et les armateurs et les gens de mer chacun 25 pour cent. Cela répondrait à la préoccupation exprimée par certains représentants gouvernementaux concernant le risque d'être mis en minorité, en ce qui concerne notamment l'adoption d'amendements (voir ci-après) qui nécessiterait une majorité de 66,67 pour cent. Par ailleurs, en cas d'adoption d'amendements, une autre disposition est proposée (art. XV, paragr. 4 c)) pour protéger chacun des trois groupes contre une mise en minorité: l'amendement ne serait pas mis aux voix s'il n'avait pas le soutien d'au moins la moitié des voix détenues par chacun des trois groupes. On peut donner un exemple: à supposer que la commission comprenne 100 Membres, à savoir 50 membres gouvernementaux, 25 représentants des armateurs et 25 représentants des gens de mer, si l'ensemble des gens de mer et des armateurs étaient favorables à une proposition d'amendement également appuyée par 17 membres gouvernementaux, cette proposition ne passerait pas, bien que les 67 voix (25+25+17) sur 100 représentent la majorité des deux tiers requise (voir art. XV, paragr. 4 b)), car moins de la moitié des 50 membres gouvernementaux auraient voté en faveur de l'amendement.

Commentaire 10 (articles XIV et 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 de haut niveau⁶. L'article XIV 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 modifié par la procédure simplifiée mise au point pour permettre une mise à jour rapide des parties techniques du texte sans qu'il soit besoin de procéder à une révision complète de la convention. Dans un commentaire formulé après la troisième réunion du groupe de haut niveau, la question a été posée de savoir s'il ne serait pas plus judicieux d'adopter simplement les procédures d'amendement tacite utilisées par l'Organisation maritime internationale dans leur ensemble plutôt que de «réinventer la roue». En fait, la roue n'a pas été réinventée, car l'article XV sur la procédure d'amendement simplifiée s'inspire des dispositions de l'OMI. La procédure a toutefois été adaptée au contexte et aux caractéristiques très différentes de l'OIT, de même qu'il faut adapter les roues en fonction du type et des caractéristiques du véhicule que l'on souhaite équiper.
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 elle aurait les mêmes effets juridiques que les procédures utilisées à l'OIT pour la révision ou la

⁶ *Ibid.*

modification des instruments, à une importante exception près: il n'y aurait pas de convention séparée ou de protocole portant révision de la convention; il y aurait une seule convention révisée. Les Membres qui ratifieraient ultérieurement la convention seraient liés par tous les amendements déjà adoptés, sauf dispositions contraires précisées dans ces amendements (art. XIV, paragr. 9). 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: les Membres qui n'auraient pas encore ratifié la convention recevraient, pour examen en vue de la ratification, le texte de l'ensemble de la convention intégrant toutes les modifications (paragr. 4), tandis que les Membres ayant déjà ratifié la convention ne recevraient pour examen que l'amendement concerné (paragr. 3). Un amendement n'entrerait en vigueur que si les ratifications de cet amendement ainsi que les ratifications de la convention telle que modifiée répondaient aux conditions énoncées au paragraphe 5. 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 VIII) ou un seuil moins élevé 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). A la troisième réunion du groupe de haut niveau, il a par ailleurs été suggéré que les ratifications susvisées incluent celles d'au moins la moitié des Membres ayant déjà ratifié la convention. Ce point n'a pas encore été discuté.

3. L'article XV introduit l'innovation la plus importante de la nouvelle convention, à savoir l'amendement de certaines dispositions (le code) par une procédure d'acceptation tacite plutôt que par ratification expresse. Ce sujet a été traité en détail dans le rapport qui a été présenté au groupe de haut niveau et discuté en détail lors de la deuxième réunion. Un consensus s'est dégagé sur le concept lui-même et sur les principaux éléments de la procédure d'amendement proposée. La discussion lors de la troisième réunion du groupe de haut niveau a essentiellement porté sur la procédure de formulation de proposition d'amendement (paragr. 2) par groupes et Membres et sur un éclaircissement du processus concernant l'application des amendements à un Membre ayant initialement été en désaccord avec un amendement (paragr. 11).

Commentaires sur les réglementations et le code

Commentaire 11 (observations générales)

1. Les réglementations et le code sont précédés de la note explicative déjà mentionnée au point 4 des commentaires généraux. Cette note fait la synthèse des conclusions auxquelles on est parvenu à ce jour sur la conception et la structure de la nouvelle convention et sur les rapports entre les réglementations et le code, d'une part, et entre la partie A et la partie B du code, d'autre part, en particulier en ce qui concerne le statut de la partie B. La lecture en est recommandée aux participants du groupe de haut niveau qui n'ont pas assisté aux réunions précédentes du groupe ou à celles du sous-groupe, afin qu'ils puissent comprendre l'esprit de la nouvelle convention. Si le groupe de haut niveau convient que la convention pourrait utilement contenir une explication de ce type, sans caractère juridiquement contraignant (c'est-à-dire ne faisant pas partie de ses dispositions), pour faciliter l'interprétation, des observations et des suggestions seraient les bienvenues pour faire en sorte qu'elle atteigne son double objectif, à savoir résumer correctement les conclusions auxquelles on est parvenu à ce jour et le faire le plus simplement et clairement possible. Les suggestions des participants qui n'ont pas précédemment pris part aux discussions seraient particulièrement utiles pour qu'elle soit parfaitement compréhensible pour les parlementaires, par exemple, qui examineraient la convention pour la première fois.

-
2. En ce qui concerne le rapport entre la partie A et la partie B, des progrès ont été réalisés sur la voie d'un meilleur équilibre entre ces deux parties. Cela étant, il se peut que des mandants estiment que certaines dispositions appartiennent plutôt à la partie A ou à la partie B. Il est recommandé aux représentants gouvernementaux de prêter une attention particulière à cet équilibre ainsi qu'à d'autres aspects rédactionnels susceptibles de faciliter la ratification de la convention par leur pays. Les groupes de travail envisagés (voir point 3 des commentaires généraux) devraient permettre une discussion détaillée des parties de la convention pouvant donner lieu à des difficultés.
 3. L'accent a été mis, lors de la troisième réunion du groupe de haut niveau, sur la nécessité d'éviter toute incohérence entre le projet de convention et la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (convention STCW de 1995) et le code qui lui est lié. Le Bureau a été invité à solliciter l'avis de l'Organisation maritime internationale sur les dispositions du projet susceptibles de soulever des problèmes. L'OMI a communiqué sa réponse au Bureau et il en a été tenu compte dans le libellé des dispositions.
 4. L'objectif de la convention est d'établir des normes minimales propres à assurer à tous les travailleurs à bord des navires un travail décent. En conséquence, des efforts ont été faits pour couvrir aussi largement que possible l'ensemble de la main-d'œuvre du secteur maritime. En règle générale, cela s'est fait sans qu'il soit jugé nécessaire de proposer qu'une catégorie de travailleurs soit exclue du champ d'application de la convention, bien que certaines prescriptions et exemptions supplémentaires aient été prévues pour les gens de mer relevant du régime STCW (par exemple le personnel de quart).
 5. Lors du processus de consultation qui a abouti à ce deuxième projet préliminaire, le Bureau a reçu des commentaires des armateurs et des gens de mer recommandant que l'utilité du contenu technique de certains éléments de la convention, en particulier dans la partie B du code et dans certaines des dispositions de la partie A, soit vérifiée et que ces éléments soient mis à jour. Il a été suggéré que ce travail soit confié à la Commission maritime paritaire ou à un autre organe. Il a également été suggéré que certaines des dispositions figurant dans le corps de la convention soient placées dans des annexes, par exemple les dispositions détaillées concernant le logement ou la formation professionnelle des gens de mer cherchant à faire carrière comme membre d'un équipage. Le texte détaillé sur la planification nationale de l'enseignement et de la formation maritimes et sur la planification professionnelle d'ensemble a été déplacé à l'annexe BI dans le premier projet. Les commentaires formulés après la troisième réunion suggèrent qu'il serait peut-être plus utile de mettre à jour cette partie et de la publier sous forme de brochure. De même, dans le principe directeur B5.1.3, paragraphe 7, il est fait référence à l'annexe B5-II contenant «des critères d'inspection». Il serait peut-être plus judicieux de les publier dans un document semblable à celui déjà publié par le BIT qui contient des lignes directrices pour les inspections. En cas de publication de certaines sections de la partie B sous forme de brochure, le libellé du texte de la convention pourrait assurer qu'elles conservent leur statut de dispositions de la partie B.

Commentaire 12 (titre 1)

1. Le *titre 1* énonce les normes minimales à observer avant qu'un marin puisse travailler à bord d'un navire: il doit avoir un âge supérieur à l'âge minimum, être en possession d'un certificat médical attestant son aptitude physique à exercer ses fonctions, posséder une formation et des qualifications correspondant aux tâches dont il devra s'acquitter à bord et être muni d'une pièce d'identité spécifique. En outre, les gens de mer ont le droit, pour obtenir un emploi en mer, de passer par l'intermédiaire d'une agence de recrutement et de placement soumise à certaines règles.

-
2. La *réglementation 1.1* fixe à 16 ans l'âge minimum pour tout type de travail en mer, conformément aux normes du travail maritime existantes. Il est proposé de retenir 16 ans comme âge minimum, même si certains gouvernements recommandent un âge minimum inférieur et si les représentants des gens de mer se demandent, à l'inverse, si 16 ans reste l'âge approprié, vu les dispositions de la convention n° 182 (et de la recommandation n° 190) sur les pires formes de travail des enfants, 1999, qui fixent à 18 ans l'âge minimum de base pour ces pires formes de travail. Si un emploi de marin suppose nécessairement un travail dangereux, il pourrait bien s'inscrire dans la catégorie des pires formes de travail des enfants. La question reste ouverte et elle ne se pose pas uniquement depuis l'adoption de la convention n° 182. En 1973 déjà, un âge minimum de 18 ans a été fixé pour les travaux dangereux par la convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973, à son article 3. Néanmoins, la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, fixe à 16 ans l'âge minimum requis pour travailler à bord d'un navire. La disposition en question – l'article 12 – figure sous la rubrique «Partie III. Effectifs des navires». Elle ne se limite donc pas au contexte de la «durée de travail et de repos des gens de mer», qui est le thème de la partie II de la convention. C'est pour ces raisons que la réglementation 1.1 du deuxième projet préliminaire fixe à 16 ans l'âge minimum initial, celui-ci pouvant être relevé ultérieurement dans la partie A du code. En fait, une prescription aussi précise ne devrait normalement pas figurer dans les réglementations. Il a été proposé, à titre exceptionnel, d'introduire cette prescription dans la réglementation 1.1, eu égard à l'importance que pourraient lui accorder les parlements nationaux envisageant la ratification. Dans les commentaires qu'elle a communiqués après la troisième réunion du groupe de haut niveau, la Fédération internationale des armateurs propose d'ajouter au paragraphe 2 de cette réglementation et au paragraphe 1 de la norme A1.1 les mots «excepté pour ceux qui suivent un programme de formation systématique à bord, auquel cas l'âge minimum est de 15 ans», pour tenir compte des pays dans lesquels l'âge de fin de la scolarité obligatoire est de 15 ans. En ce qui concerne le paragraphe 4 de la norme A1.1, les représentants des gens de mer proposent de supprimer l'obligation de consulter les partenaires sociaux sur le caractère dangereux ou non du travail et d'insérer dans le principe directeur B1.1 une disposition invitant l'autorité compétente à tenir compte des directives pertinentes adoptées par les organisations internationales compétentes.
 3. La *réglementation 1.2* a trait au certificat médical. La norme A1.2 introduit une reconnaissance explicite des prescriptions de la Convention STCW en la matière.
 4. Le principe directeur B1.2 est le premier exemple des sous-rubriques utilisées dans toute la partie B du code. Il comporte deux sections: la première, B1.2.1, qui indique le contenu essentiel du certificat médical, est intitulée «Application de la norme A1.2», ce qui renvoie aux paragraphes 9 et 10 de la note explicative. La section B1.2.2, concernant les directives internationales relatives à l'examen médical, est intitulée «Orientations complémentaires», ce qui indique qu'elle aurait le statut d'une recommandation dans les instruments existants de l'OIT (voir paragr. 11 de la note explicative).
 5. La *réglementation 1.3* porte sur la formation et les qualifications. Le Bureau avait envisagé d'utiliser la terminologie des certificats mais il a été suggéré au sein du sous-groupe que les dispositions sur la formation et les qualifications décrivent tout l'éventail des qualifications qu'un marin (au sens large) peut posséder. La réglementation telle que rédigée reconnaît expressément d'autres exigences en matière de formation, telles que celles qui sont prévues dans la Convention STCW. Le paragraphe 1 de la norme A1.3 contient une prescription qui pourrait assurer, par exemple, que tous les gens de mer possèdent une formation de base à la sécurité individuelle et aux situations d'urgence pour travailler à bord d'un navire. Lors des consultations, il a été recommandé que la terminologie déjà élaborée dans le cadre de la Convention et du Code STCW soit adoptée ou qu'on renvoie à cette terminologie. Le deuxième projet préliminaire reflète l'avis de l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant le libellé à adopter pour que les dispositions du projet de convention ne soient pas en contradiction avec la STCW. Une

nouvelle disposition, énoncée au paragraphe 4 de la norme A1.3, est proposée concernant la formation initiale et la formation à bord, afin que les gens de mer aient la possibilité d'actualiser leurs connaissances et compétences (apprentissage tout au long de la vie). Selon certains commentaires, il y a lieu de s'interroger sur les responsabilités dans ce domaine et aussi de se demander si cette disposition, à supposer qu'elle soit retenue, ne doit concerner que les gens de mer domiciliés sur le territoire du Membre. La question de la certification pour des postes tels que celui de matelot qualifié pourrait faire l'objet de consultations avec l'OMI. Le groupe de haut niveau a considéré qu'un transfert à l'OMI serait opportun, si un accord satisfaisant pouvait être trouvé dans le cas des diplômes de capacité des matelots qualifiés et des cuisiniers de navire. D'après l'avis de l'OMI et les commentaires reçus des armateurs après la troisième réunion, la question de ce transfert devra peut-être faire l'objet de nouvelles discussions.

6. Une réglementation concernant la formation professionnelle avait été envisagée au départ. Toutefois, le projet actuel ne contient pas de disposition à cet égard en raison de la nécessité de procéder à un examen approfondi pour éviter tout chevauchement avec les dispositions pertinentes de la Convention STCW. Comme il a été indiqué plus haut, en attendant qu'une décision soit prise sur la question, le concept a été retenu au paragraphe 5 de la norme A1.3 et dans le principe directeur B1.3.3. Les dispositions plus détaillées sur la planification nationale de la formation professionnelle des membres d'équipage figurent en annexe à la partie B du code, mais on pourrait peut-être envisager de les publier séparément sous forme de brochure, par exemple, à l'intention des Membres. En pareil cas, il faudra peut-être reconsidérer la norme et le principe directeur qui s'y rapportent.
7. La *réglementation 1.4* porte sur les services de recrutement et de placement et exige des Membres ayant ratifié la convention de réglementer ces services (s'ils opèrent sur leur territoire). Les éléments spécifiés dans la norme A1.4 ou recommandés dans le principe directeur B1.4 sont en grande partie tirés des textes de la convention n° 179 et de la recommandation qui l'accompagne. Le premier projet a été modifié pour donner suite aux commentaires formulés lors de la troisième réunion et aux commentaires ultérieurs, selon lesquels il y a trop de chevauchements entre la partie A et la partie B du code dans le cas de cette réglementation. En outre, plusieurs gouvernements ont indiqué que le texte du premier projet est difficile à appliquer. Le deuxième projet préliminaire a été simplifié pour répondre à ces préoccupations et aussi pour clarifier la distinction entre services publics et services privés. A la troisième réunion, les gens de mer ont proposé qu'un système d'agrément soit mis au point pour les services de recrutement et de placement, et que cet agrément fasse l'objet d'une inspection. L'élaboration éventuelle d'un tel système est prévue entre crochets dans le deuxième projet préliminaire et dans les listes d'inspection figurant aux annexes A5-I et A5-II.
8. La *réglementation 1.5*, qui traite de la pièce d'identité des gens de mer, traduit les vues exprimées lors de la troisième réunion. Il semble que, s'ils souhaitent maintenir une référence à la nouvelle convention n° 185, la plupart des mandants ne sont pas favorables à l'insertion du texte de cette convention dans la convention consolidée. Des commentaires émis après la troisième réunion viennent étayer ce point de vue; toutefois, une décision définitive n'a pas encore été prise.

Commentaire 13 (titre 2)

1. Le *titre 2* porte sur les conditions d'emploi: conditions dans lesquelles le contrat est conclu, salaires, congé annuel, rapatriement, obligation que le navire dispose d'effectifs qualifiés en nombre suffisant pour garantir la sûreté du milieu de travail, etc.
2. La *réglementation 2.1* porte sur les conditions dans lesquelles un marin conclut un contrat d'engagement maritime. Dans la mesure du possible, cette réglementation cherche à

garantir que le travailleur signe le contrat en toute connaissance de cause. Bien entendu, la mesure dans laquelle un Membre peut le vérifier est limitée. C'est un problème qui se pose dans tous les domaines d'activité réglementaire. Cela étant, un premier pas important est d'adopter des normes nationales qui soient conformes aux normes minimales énoncées dans la convention et, en cas d'inobservation, de prendre des mesures. La norme A2.1 prévoit par exemple que les Membres doivent adopter une législation réglementant certains éléments essentiels. Des commentaires ont été formulés à la suite de la troisième réunion à propos de la situation des travailleurs qui ne sont pas salariés. Leur cas est maintenant réglé par la norme A2.1, paragraphe 1 a). Cette norme prévoit également (paragr. 2) que les Membres doivent adopter une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime.

3. Le paragraphe 3 de la réglementation 2.1 énonce clairement que le contrat d'engagement maritime peut incorporer les dispositions des conventions collectives qui traitent de questions relevant de la convention. La présence des crochets indique que l'on ne sait pas si cette disposition sera maintenue. Le paragraphe 4 (entre crochets) résulte d'une proposition formulée par les représentants des gens de mer à la troisième réunion en ce qui concerne la définition du contrat d'engagement maritime figurant dans l'article II, paragraphe 1 g). Pour des questions de rédaction, cette proposition est présentée ici d'une manière différente.
4. Etant donné que le contrat peut faire l'objet d'une inspection dans les ports, une traduction en anglais est jugée nécessaire (à l'exception des navires affectés seulement à des trajets domestiques – norme A2.1, paragr. 1 d)).
5. Le paragraphe 3 de la norme A2.1 énonce clairement les implications juridiques d'une disposition proposée précédemment dans la réglementation 5.3 du premier projet. Dans sa forme révisée, il vise expressément à régler de manière appropriée le cas où un contrat d'engagement maritime n'est pas conforme aux normes de la convention: le contrat sera alors réputé inclure tous les droits ou avantages qui ont été omis, et toute clause restrictive sera considérée comme nulle et non avenue. Le respect de cette disposition – une question que certains membres du groupe de haut niveau ont jugé préoccupante lors de la troisième réunion – serait assuré par les tribunaux nationaux compétents pour connaître des différends liés au contrat. A la troisième réunion, les représentants des gens de mer ont jugé préférable que cette disposition figure dans le titre 2. Pour ne pas préjuger de la façon dont cette question sera tranchée, la même disposition figure ici entre crochets et en tant que paragraphe 3 dans la réglementation 5.3.
6. La *réglementation 2.2* concerne les salaires. Le texte a été examiné par le groupe de haut niveau lors de sa troisième réunion. Après cette réunion, des dispositions supplémentaires ont été proposées en ce qui concerne le paiement des salaires en temps opportun, les bulletins de salaire, le transfert et le coût du transfert des salaires, y compris les taux de change applicables (norme A2.2, paragr. 5). La norme A2.2 contient des prescriptions obligatoires qui ne reposent sur aucune convention internationale du travail en vigueur mais qui sont jugées comme allant de soi. Les autres dispositions ont été placées dans la partie B du code sous l'intitulé «Orientations complémentaires» (voir le paragraphe 11 de la note explicative) car elles sont fondées sur la recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires (révisée), 1996.
7. En ce qui concerne le principe directeur B2.2.2, un commentaire indique qu'il a été recommandé de calculer les heures supplémentaires sur la base d'une durée de travail hebdomadaire de quarante-huit heures au maximum, alors que la convention n° 47 de 1935 avait approuvé le principe de la semaine de quarante heures. Cette convention prévoyait toutefois que ce principe serait appliqué à des catégories d'emplois devant être définies dans de futures conventions, et la semaine de quarante-huit heures est restée la durée maximale généralement applicable dans les instruments ultérieurs (convention n° 57 de

1936, qui n'est pas entrée en vigueur, et recommandation n° 187 que l'on vient de mentionner).

8. Il est proposé dans un autre commentaire d'ajouter une disposition limitant ou interdisant les déductions pour amendes. Un texte à cet effet est proposé entre crochets (principe directeur B2.2.2, paragr. 4 j)).
9. La *réglementation 2.3* porte sur la durée du travail ou du repos. La question du congé annuel, qui était couverte par la même réglementation dans le premier projet, est maintenant traitée séparément dans la réglementation 2.4. L'idée de mentionner expressément la fatigue des gens de mer a été avancée dans le cadre du sous-groupe et approuvée par le groupe de haut niveau à sa troisième réunion. Cette proposition a été retenue (paragr. 4). Il a aussi été proposé, dans des commentaires formulés ultérieurement, de prévoir expressément des exemptions pour certains postes. Toutefois, il a été estimé que la nouvelle convention devrait s'inspirer directement des dispositions de la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, dont l'adoption avait été précédée de longs débats et d'habiles compromis.
10. La *réglementation 2.4* porte sur le droit à un congé annuel et propose une disposition sur les permissions à terre. D'après certains commentaires, plusieurs dispositions, notamment celle relative au calcul des congés sur la base de trente jours civils par an (norme A2.4, paragr. 2), pourraient poser des problèmes à certains pays. On a fait observer que les accords prévoyant le remplacement du congé par un paiement en espèces, expressément autorisés par le premier projet, sont interdits par une directive de l'Union européenne. Cette possibilité existe encore dans le présent projet (paragraphe 3 de la norme A2.4), mais elle n'est pas expressément prévue. Un commentaire de la Fédération internationale des armateurs indique que la prescription concernant le paiement anticipé du congé (disposition figurant maintenant dans le paragraphe 3 du principe directeur B2.4, entre crochets) n'est pas la meilleure solution.
11. La *réglementation 2.5* porte sur le droit au rapatriement. Les difficultés qu'entraîne pour les gens de mer l'inobservation, par l'armateur ou l'Etat du pavillon, des obligations découlant des normes du travail en vigueur constituent un grave problème qu'il convient de régler. Prévoir une forme ou une autre de sécurité financière est une solution qui a été proposée dans un commentaire formulé après la troisième réunion. La disposition correspondante figure entre crochets et doit être considérée comme une proposition en attendant les résultats de la réunion du Groupe de travail 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, qui se tiendra avant la quatrième réunion du groupe de haut niveau.
12. Compte tenu des préoccupations exprimées par certains mandants à propos du degré de précision des dispositions obligatoires dans le premier projet, de nombreux éléments ont été transférés de la partie A à la partie B. Le paragraphe 7 de la norme A2.5 prend en compte une préoccupation exprimée par un membre gouvernemental au cours de la troisième réunion du groupe de haut niveau et dont les gens de mer se sont fait l'écho dans les commentaires qu'ils ont formulés après la troisième réunion. Le Bureau a ajouté les mots «En particulier» afin de préciser que l'on n'entend pas restreindre la portée du paragraphe précédent.
13. La *réglementation 2.6* sur l'indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage a été transférée du titre 4 au titre 2 sur avis du groupe de haut niveau formulé à sa troisième réunion.

-
14. Dans la version anglaise de la *réglementation 2.7*, qui porte sur les effectifs nécessaires pour garantir la sécurité, le terme «manning» a été adopté à la place de «crewing» pour tenir compte de commentaires formulés après la troisième réunion.
 15. La *réglementation 2.8* sur la continuité de l'emploi a été placée entre crochets: de nombreux gouvernements, sinon la plupart, 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 gens de mer. Les armateurs ont suggéré que cette disposition soit considérée comme un élément de la protection sociale. Il est entendu que des gouvernements pourraient ne pas être en mesure d'accepter une disposition les obligeant à adopter une politique de plein emploi continu pour l'ensemble des gens de mer (au sens large du terme). Toutefois, plusieurs possibilités sont proposées pour répondre aux préoccupations concernant le fait de prévoir une politique pour une seule catégorie de la population active et pour étendre aux gens de mer les politiques de plein emploi.

Commentaire 14 (titre 3)

1. Le *titre 3* a été modifié pour devenir «Logement, loisirs, alimentation et service de table» afin d'éviter toute confusion avec les sujets traités dans le titre 4 («Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale»). Ces questions d'organisation de la vie à bord occupent une place importante dans le certificat de travail maritime et dans la déclaration de conformité décrits dans le titre 5 ainsi que dans les inspections et contrôles qui s'y rapportent.
2. Les dispositions de la *réglementation 3.1*, qui traite du logement et des loisirs à bord, sont parmi les dispositions les plus détaillées et les plus techniques de la convention et énoncent un grand nombre de droits qui sont liés aux devoirs et fonctions des gens de mer. Dans le premier projet, ces dispositions étaient tirées des conventions n^{os} 92 et 133 de l'OIT, adoptées respectivement en 1949 et 1970. Dans toute la mesure possible, ces dispositions détaillées ont été remplacées par une obligation générale dans la partie A, et leur texte a été transféré à la partie B. Le deuxième projet préliminaire est en italiques parce que le texte actuel, pour la plus grande part, reflète une proposition présentée par les gens de mer. Cette proposition, ou une éventuelle proposition commune des armateurs et des gens de mer, devrait être examinée à la quatrième réunion du groupe de haut niveau, dans un premier temps au sein d'un groupe de travail si la suggestion présentée plus haut (voir point 3.3 des commentaires généraux) est retenue. Une autre question qu'il faudrait peut-être examiner est celle des changements structurels (par exemple, taille des cabines) apportés aux navires déjà en existence au moment de l'entrée en vigueur de la convention ou (voir le paragraphe 2 de la *réglementation 3.1*) d'un amendement. Bien que les dispositions des conventions actuelles visent les gens de mer qui font partie d'un équipage, le Bureau propose que les normes minimales s'appliquent à tous les gens de mer, des droits particuliers s'appliquant à ceux qui ont des tâches particulières.
3. La *réglementation 3.2* traite de la qualité de l'alimentation et du service de table. Les dispositions de cette réglementation ont été légèrement modifiées par rapport au premier projet (par exemple, il est fait mention de l'alimentation en eau potable, et non plus simplement en eau, et il est précisé que l'alimentation devrait tenir compte des diverses cultures auxquelles appartiennent les gens de mer) conformément aux suggestions formulées dans les commentaires transmis après la troisième réunion.

Commentaire 15 (titre 4)

1. *Le titre 4* porte sur des questions qui se posent aussi bien à bord des navires qu'à terre: accès aux soins médicaux (au sens large) et responsabilité financière en la matière, protection de la santé, bien-être à terre, protection sociale.
2. *La réglementation 4.1* traite du droit des gens de mer à des soins médicaux appropriés, à bord des navires et à terre. Les dispositions de la norme A4.1 donnent des précisions à ce sujet (infirmerie et personnel médical à bord, contenu des pharmacies de bord et autres questions liées à l'assistance médicale). Il reste à déterminer si le niveau des soins doit être lié à celui des travailleurs à terre. Le modèle de rapport médical qui doit figurer en annexe à la convention (voir principe directeur B4.1.2) n'a pas encore été établi.
3. Un gouvernement a indiqué que l'obligation de fournir des soins dentaires gratuits (jugés couverts par l'expression «soins médicaux» – voir norme A4.1, paragraphe 1) pourrait soulever des problèmes dans certains cas; l'obligation de fournir des soins médicaux gratuits en vertu de la convention n° 164 a été quelque peu assouplie par l'adjonction de l'expression «en principe» au paragraphe 2 de la réglementation 4.1, et par l'utilisation dans la norme A4.1 (paragr. 1 *d*) du membre de phrase «dans une mesure conforme à la législation et la pratique du Membre» au lieu de l'expression «conformément à la législation et à la pratique nationales» utilisée dans la convention n° 164 (art. 4 *d*)).
4. Compte tenu d'un commentaire émis à la troisième réunion, le paragraphe 3 de la réglementation 4.1 fait clairement apparaître que les Etats côtiers ont pour seule obligation de permettre l'accès aux services médicaux existant à terre (ils ne sont pas tenus d'en établir).
5. *La réglementation 4.2* porte sur ce qui était intitulé dans le premier projet «Responsabilité des armateurs en cas de maladie ou d'accident touchant des gens de mer, ou en cas d'autres événements malheureux». L'expression «responsabilité des armateurs» est utilisée dans l'actuel projet sur la proposition de la Fédération internationale des armateurs. Cette expression technique très concise renforce peut-être la nécessité de répondre à une question soulevée dans le commentaire d'un gouvernement au sujet de ce qu'il faut entendre par là. Vu que la «responsabilité» visée (qui couvre tant le coût des soins que le paiement des salaires) ne se rattache à aucun type de faute de la part de l'armateur, le Bureau a suggéré l'adjonction à la réglementation 4.2 d'un deuxième paragraphe qui indiquerait clairement que les dispositions ne portent pas atteinte à la responsabilité en vertu du droit civil, pour négligence ou faute.
6. Ce gouvernement a également demandé si les dispositions visent aussi la grossesse: telle que la convention est actuellement libellée, la grossesse serait couverte par la réglementation 4.1 (et les dispositions correspondantes du code), mais normalement pas par la réglementation 4.2.
7. Lors des consultations, il a été recommandé d'introduire une disposition concernant l'assurance décès et invalidité. A la troisième réunion du groupe de haut niveau, il y a eu divergence de vues entre les représentants des armateurs et ceux des gens de mer sur la question de savoir si ces sujets devraient être traités dans la convention et, dans l'affirmative, quel devrait être le lien avec les discussions en cours 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.
8. *La réglementation 4.3* a trait à la sécurité et la protection de la santé au travail et à la prévention des accidents. Elle vise principalement à assurer que les gens de mer disposent de l'équipement et de la protection appropriés pour s'acquitter de leurs tâches sans danger, et qu'ils ont reçu pour cela une formation adéquate. Elle indique également les conditions

applicables à la déclaration des accidents. Celles-ci font partie d'un système permettant de contrôler le respect permanent des normes à bord des navires. Il semble y avoir un appui général des gens de mer et de certains gouvernements à l'idée de renforcer l'évaluation et la gestion des risques (concept qui, d'après un commentaire, devrait être clarifié) et d'encourager la collecte et l'utilisation des informations statistiques (norme A4.3, paragr. 3 et 5) dans ce domaine. Un commentaire formulé après la troisième réunion propose que les termes maladies ou maladies professionnelles ainsi qu'accidents du travail soient inclus dans le code, en particulier dans la partie B.

9. *La réglementation 4.4* traite de l'accès des gens de mer aux installations de bien-être à terre. Un Membre ayant ratifié la convention a notamment pour l'obligation de coopérer et de fournir une aide à terre aux gens de mer, dans les limites, bien entendu, des exigences de l'Etat du port en ce qui concerne la pièce d'identité des gens de mer et la sécurité. De nombreux gouvernements ont pour principal souci que les dispositions, tout en faisant mention de l'obligation de promouvoir le développement des installations de bien-être à terre, n'imposent aucune obligation financière de fournir ou de créer ces installations. Une disposition proposée concernant le traitement rapide, conformément à la procédure légale, du cas des gens de mer détenus dans un port étranger et l'accès de ceux-ci à une protection consulaire et à des services similaires a été transférée dans le principe directeur B4.4.6 pour répondre aux préoccupations exprimées à la troisième réunion au sujet de la place de cette disposition dans le premier projet.
10. *La réglementation 4.5*, et les dispositions du code qui s'y rapportent, sur la «protection sociale» (expression pour laquelle le groupe de haut niveau semble avoir marqué une préférence, «sécurité sociale» étant associée à des systèmes gérés par l'Etat) sont reproduites en italiques pour indiquer leur nature préliminaire. L'actuel projet s'inspire de l'avis des experts du Bureau en matière de protection sociale. Il tient compte (réglementation 4.5, paragr. 2) de la réalisation progressive de l'objectif d'une sécurité sociale complète, prévu dans le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels et d'une proposition avancée par le gouvernement du Royaume-Uni à la troisième réunion. Cette proposition est annexée au rapport de cette réunion⁷. Elle n'a pas fait l'objet d'une discussion, les membres ne disposant pas d'un temps suffisant pour l'examiner. Beaucoup de participants l'ont accueillie avec intérêt comme une initiative utile ouvrant la voie à une solution possible dans le domaine le plus délicat de la nouvelle convention. La proposition constitue aussi un sujet de préoccupation pour certains gouvernements qui craignent qu'elle ne débouche sur un transfert de responsabilité vers les armateurs et les Etats du pavillon, au détriment des gens de mer.
11. Il faut voir dans l'actuel projet de réglementation 4.5 et de code une simple base de discussion ou le point de départ de nouvelles propositions. A la troisième réunion, il a été recommandé que les dispositions soient examinées par un groupe de travail (voir plus haut point 3.1 des commentaires généraux), qui disposerait d'informations pertinentes et d'avis qualifiés.

Commentaire 16 (titre 5)

1. Le *titre 5*, qui traite du respect et de la mise en application des dispositions, renvoie aux obligations des Membres ayant ratifié la convention en application de l'article V. Il comprend trois réglementations: 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. Un Etat peut

⁷ Document TWGMLS/2003/10, annexe 2.

avoir, en matière de mise en application, des responsabilités relevant de ces trois rôles à la fois ou de l'un ou de deux d'entre eux seulement. Certaines des normes du deuxième projet préliminaire renvoient à chacun de ces rôles. Le titre 5 prévoit à la fois des méthodes de mise en application classiques – inspections et mesures correctives – et des méthodes plus novatrices visant à assurer le respect permanent des dispositions dans l'intervalle entre deux inspections.

2. Aucune décision n'a été adoptée quant à la question de savoir si la partie A du code relevant du titre 5 devrait pouvoir être modifiée selon les modalités prévues dans le cas des titres 1 à 4 ou uniquement de la façon prévue pour les articles et les réglementations (c'est-à-dire par voie de ratification formelle). La disposition applicable, soit le paragraphe 3, figure entre crochets dans l'introduction aux réglementations du titre 5. Le paragraphe précédent, également entre crochets, exclut le recours au principe de l'équivalence en substance (tel que prévu à l'article VI, paragr. 3 et 4) en vue de l'application de la partie A du code relevant du titre 5. Cette disposition rend compte de certaines opinions exprimées lors de la troisième réunion, notamment par les représentants des armateurs. Dans une observation formulée par la suite, la Fédération internationale des armateurs a affirmé qu'il importe avant tout que les procédures de contrôle et de mise en application soient appliquées strictement conformément aux dispositions convenues.
3. Il convient de rappeler que le groupe de haut niveau s'est déclaré favorable, de façon générale, à l'adoption d'un système fondé sur le principe du certificat, doublé cependant de mesures complémentaires, en ce qui concerne les normes relatives au travail maritime. Les dispositions figurant dans le titre 5 s'appuient sur des instruments existants de l'OIT, à savoir la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996, et la recommandation (n° 185) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996, ainsi que sur des dispositions proposées par le Bureau dans un rapport établi à l'intention de la deuxième réunion du groupe de haut niveau⁸ et amendées à la lumière des commentaires de cet organe. 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 retrouve dans plusieurs conventions de l'OMI, notamment dans le Code international de gestion de la sécurité (ISM). Il adapte toutefois ces aspects au contexte et aux préoccupations de l'OIT. Le système adopté dans la convention pourrait être étroitement coordonné avec des certifications maritimes connexes, particulièrement celles qui sont exigées au titre des conventions de l'OMI. Certains représentants gouvernementaux du groupe de haut niveau ont jugé cette caractéristique essentielle.
4. A sa troisième réunion, le groupe de haut niveau a généralement approuvé la façon dont le titre 5 était abordé dans le premier projet. Cependant, certains participants ont appelé, lors de la réunion ou par la suite, à une simplification du texte, à une diminution de la redondance entre les réglementations et les normes et à plus de précision s'agissant du fonctionnement du système de certification. Le deuxième projet préliminaire reprend pour l'essentiel la structure et le texte du précédent, tout en cherchant à remédier aux faiblesses relevées lors de la troisième réunion. Il faudrait cependant que le groupe de haut niveau examine de façon bien plus approfondie les dispositions proposées pour ce qui touche à la certification et à l'inspection. Il est donc proposé qu'un groupe de travail se consacre à cet aspect lors de la quatrième réunion (voir plus haut point 3.2 des commentaires généraux).

⁸ 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.

-
5. La *réglementation 5.1* traite des responsabilités des Membres ayant ratifié la convention pour ce qui touche aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires battant leur pavillon. En application des principes généraux énoncés dans la réglementation 5.1.1, l'Etat du pavillon sera chargé de la coordination des activités relatives au respect et à la mise en application des dispositions à bord, conformément à l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. L'obligation faite aux Membres d'adopter un système d'inspection et de certification efficace, y compris de communiquer au BIT des informations sur ce système et sur les méthodes appliquées pour évaluer son efficacité, est également établie (réglementation 5.1.1, paragr. 2 et 4).
6. La *réglementation 5.1.2*, complétée par la norme A5.1.2 et le principe directeur B5.1.2, précise les modalités du système de certification proposé pour ce qui touche aux normes relatives au travail maritime, système qui peut être résumé comme suit:
- a) Tout navire devra détenir un certificat de travail maritime émis sur la base d'une inspection ayant permis à l'Etat du pavillon de s'assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord étaient conformes aux normes de la convention telles que mises en application par la législation nationale (y compris par des dispositions équivalentes en substance) ainsi qu'une déclaration de conformité.
 - b) Une liste des conditions de travail et de vie devant faire l'objet d'une inspection et être déclarées conformes figurent à l'annexe A5-I. Cette liste fait partie des éléments du projet qui devront faire l'objet d'un examen approfondi à la quatrième réunion. Des crochets sont utilisés pour mettre en évidence les points qui n'ont pas encore été discutés ou font l'objet de réserves (il en va de même de la liste figurant à l'annexe A5-II relative au contrôle par l'Etat du port – voir le point 10 c) ci-dessous). La durée de validité du certificat n'a pas encore été fixée (norme A5.1.2, paragr. 7). Une durée de trois ans a été proposée dans un premier temps mais certains Membres ont souhaité qu'elle soit portée à cinq ans. Quelle que soit la durée de validité, des inspections auront lieu pour vérifier que les dispositions continuent d'être respectées ou pour enquêter sur des plaintes faisant état d'une situation contraire et en cas de modification relative, par exemple, à l'immatriculation ou à la structure du navire, susceptible d'influer sur les conditions de travail et de vie des gens de mer.
 - c) Le certificat de travail maritime ne pourra être délivré que si le navire fait l'objet d'une inspection et détient une déclaration de conformité approuvée (réglementation 5.1.2, paragr. 3). A la troisième réunion, la possibilité qu'un certificat soit délivré à titre provisoire le cas échéant a été évoquée.
 - d) La déclaration de conformité doit comprendre deux volets (norme A5.1.2, paragr. 4). Le volet «national», établi par l'autorité compétente, énonce les prescriptions nationales applicables que le navire doit respecter pour être en conformité avec les normes de la convention et renvoie aux dispositions applicables de la législation. Les dispositions équivalentes en substance adoptées en application de l'article VI de la convention (voir commentaire 6, point 3) devraient figurer sur ce document (voir norme A5.1.2, paragr. 4 a)). Le deuxième volet de la déclaration établit les éléments propres au navire et indique les mesures adoptées par l'armateur et approuvées par l'autorité compétente en vue d'assurer la conformité du navire dans l'intervalle entre deux certifications. La nature de ces éléments propres au navire est précisée au paragraphe 2 du principe directeur B5.1.2. Les navires seront soumis à des inspections menées par l'Etat du pavillon en vue de vérifier l'efficacité des mesures proposées par l'armateur pour assurer leur conformité.
 - e) Le présent projet laisse une latitude considérable quant à la forme du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité (principe directeur 5.1.2,

paragr. 5). Il pourrait être envisagé cependant d'exiger davantage d'uniformité au niveau international en vue de faciliter le travail des inspecteurs de l'Etat du port.

- f) Pris ensemble, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité constituent une présomption que le navire est conforme aux normes de la convention dans les domaines couverts par la certification (réglementation 5.1.1, paragr. 3). Les fonctionnaires des ports chargés d'inspecter les conditions de travail et de vie des gens de mer seront autorisés à examiner la documentation mais ne devraient pas pousser plus loin leur contrôle si aucun motif ne justifie une inspection détaillée (réglementation 5.2.1, paragr. 2).
7. La *norme A5.1.3* maintient provisoirement (paragr. 4) 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 disposent pas des ressources nécessaires pour procéder à des inspections aussi fréquentes et ont proposé une durée de validité de cinq ans. Si l'intervalle maximal était ainsi augmenté, il conviendrait d'envisager des mesures provisoires adaptées pour garantir le respect des dispositions, en se fondant éventuellement sur les procédures adoptées dans le cadre de l'OMI.
8. La *réglementation 5.1.4* prévoit que les navires devront disposer de procédures de plaintes à bord et que les plaintes et les décisions adoptées à leur sujet devront être consignées par écrit. Il s'agit là de l'un des moyens devant contribuer à assurer la conformité permanente des navires, qui a son origine dans une communication conjointe des armateurs et des gens de mer. Cette disposition vise la mise en place de procédures efficaces pour le traitement des plaintes à bord des navires ou par 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 porté plainte. Le terme «victimisation» est défini au paragraphe 3 de la norme A5.1.4.
9. La *réglementation 5.2* porte sur les responsabilités de l'Etat du port en matière d'inspection des navires et d'élaboration de procédures à terre pour le traitement des plaintes déposées par les gens de mer. L'expression «fonctionnaire autorisé» a été adoptée compte tenu du fait que des catégories de personnel diverses peuvent être amenées à procéder à une inspection. Ces dispositions ont pour origine l'article 4 de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, qui traite du contrôle par l'Etat du port.
10. La *réglementation 5.2.1* porte sur les inspections dans le port. Elle énonce les principes suivants:
- a) Les Membres doivent avoir un système efficace d'inspection et de surveillance des navires relâchant dans leurs ports (réglementation 5.2.1, paragr. 4); toutefois, comme c'est actuellement le cas en vertu de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, ils ne sont nullement tenus d'inspecter un navire en particulier (chaque navire est «susceptible» d'être inspecté – réglementation 5.2.1, paragr. 1).
- b) En cas de présentation d'un certificat de travail maritime et d'une déclaration de conformité en règle, une inspection ne peut être effectuée que dans les cas précisés au paragraphe 1 b) et c) de la norme A5.2.1. Conformément au principe selon lequel les navires ne bénéficient d'«aucun traitement plus favorable», énoncé au paragraphe 7 de l'article V du deuxième projet préliminaire, les dispositions relatives au contrôle par l'Etat du port s'appliquent aux navires battant le pavillon des Membres qui n'ont pas ratifié la convention consolidée. Ces navires, faute de pouvoir présenter les documents de certification et de conformité requis par la convention, seraient

systématiquement l'objet d'une inspection en vertu du paragraphe 1 a) de la norme A5.2.1.

- c) L'inspection porte «en principe» sur les points énumérés à l'annexe A5-II (norme A5.2.1, paragr. 2). Elle vise à contrôler la conformité aux «normes de la présente convention» (réglementation 5.2.1, paragr. 1). Il y a lieu de supposer qu'elle portera sur toute norme équivalente en substance indiquée dans la déclaration de conformité par les Membres ayant ratifié la convention (voir le point 6 a) ci-dessus). La question de savoir si les navires des Membres n'ayant pas ratifié la convention doivent bénéficier de la flexibilité offerte par l'équivalence en substance est actuellement laissée à la discrétion des Membres ayant ratifié la convention.
- d) 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 décrite dans le projet de texte (paragr. 4 et 5 de la norme A.5.2.1): 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, le Membre concerné peut saisir le Directeur général du BIT si la réponse donnée par l'Etat du pavillon au problème est insatisfaisante afin que soient prises 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 26 de la Constitution de l'OIT). Des préoccupations ont été émises en ce qui concerne la charge que représenterait pour l'Etat du port le fait d'avoir à engager une telle procédure chaque fois qu'un défaut de conformité est constaté. Il est proposé d'ajouter l'expression «selon qu'il convient» à la fin du paragraphe 4 de la norme A5.2.1 pour conférer à cette disposition plus de souplesse. A cet égard, il semble qu'il soit de l'intérêt de tous les Membres ayant ratifié la convention que soit tenu un registre des navires ayant commis des violations graves ou répétées.
- e) Toutefois, l'Etat du port est soumis à l'obligation, en ce qui concerne certains types précis de défauts, d'immobiliser le navire jusqu'à ce qu'il soit remédié à ces défauts. Actuellement, en vertu de l'article 4 de la convention n° 147, l'Etat du port est en droit d'immobiliser un navire tant que les mesures nécessaires pour remédier aux conditions à bord qui sont «manifestement dangereuses pour la sécurité ou la santé des gens de mer» n'ont pas été prises. La norme A5.2.1, paragraphe 6 b) et c), propose deux autres cas pouvant justifier l'immobilisation, à savoir de sérieuses difficultés matérielles pour les gens de mer et des violations graves et répétées – notions qui sont expliquées de façon plus détaillée dans le principe directeur B5.2.1, paragraphe 2. Le paragraphe 6 de la norme A5.2.1 est placé entre crochets compte tenu des préoccupations émises tant par les gens de mer que par les gouvernements (pour des raisons distinctes) à propos de l'élargissement des possibilités d'immobilisation dans ce paragraphe.

- 11.** La *réglementation 5.2.2* porte sur les procédures de traitement des plaintes à terre. Il était indiqué dans le premier projet de texte que les fonctionnaires de l'Etat du port doivent tenir compte du fait qu'il est souhaitable de veiller à ce que les procédures de plainte adéquates existant à bord du navire concerné soient épuisées par le plaignant (norme A5.2.2, paragr. 2 a)). Toutefois, dans les observations qu'il a faites à la suite de la troisième réunion du groupe de haut niveau, un gouvernement a indiqué que la procédure de plainte à terre serait en tout état de cause inacceptable dans la mesure où la législation de son pays interdit spécifiquement le règlement des différends par des autorités étrangères. La convention doit tenir compte non seulement des pays qui disposent de procédures de traitement des différends équitables et efficaces, mais aussi des pays qui ne disposent pas de procédures adéquates ou qui pourraient ne pas être en mesure de traiter un différend

avec diligence. Parallèlement, en application du principe de la «courtoisie internationale», les organes judiciaires ou apparentés refusent d'examiner une plainte dont pourrait être saisi un organe existant plus approprié ayant compétence pour le type de différend concerné. Eu égard à l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, cité dans le préambule de la convention consolidée, les organismes judiciaires ou administratifs les plus appropriés seraient ceux de l'Etat du pavillon. C'est pourquoi il est proposé, au paragraphe 2 b) de la norme A5.2.2, que les fonctionnaires de l'Etat du port tiennent compte du fait qu'il est souhaitable de veiller à ce que les plaintes soient examinées par les autorités administratives ou judiciaires compétentes de l'Etat du pavillon dans lequel il existe des procédures permettant d'aboutir à un règlement rapide et équitable du différend.

- 12.** 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 pour ce qui est du respect des normes, 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, l'expression «Etat fournisseur de main-d'œuvre» ne saurait être définie à des fins juridiques. En effet, de même que la plupart des pays – si ce n'est 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 certains de leurs ressortissants peuvent être employés à bord de navires immatriculés en dehors de leur territoire. Ils devraient donc également assumer les responsabilités liées à ce rôle. Pour éviter tout risque d'interprétation erronée et limitative de l'expression «Etat fournisseur de main-d'œuvre», le texte de la convention se référera simplement à la notion de «responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre».
- 13.** Il pourra y avoir lieu aussi de discuter de la question des situations dans lesquelles la responsabilité du fournisseur de main-d'œuvre intervient. Un cas typique est celui où des agences de recrutement et de placement sont établies ou ont des activités sur le territoire du pays concerné. Cela est traité au paragraphe 1 de la réglementation 5.3. Au cours des discussions du groupe de haut niveau, il a aussi été question des «Etats fournisseurs de main-d'œuvre» dans le contexte des obligations en matière de sécurité sociale qui ne dépendent pas des contrats de travail. Dans la réglementation 5.3 figurant dans le premier projet de texte, il est en outre fait état d'une responsabilité d'ordre législatif en ce qui concerne les contrats d'engagement maritime conclus sur le territoire d'un Membre. A la troisième réunion du groupe de haut niveau, les représentants des gens de mer ont estimé qu'il serait plus approprié de placer une disposition de ce type dans le titre 2. Cette disposition figure donc à titre provisoire entre crochets, à deux endroits du texte: au paragraphe 3 de la réglementation 5.3 et au paragraphe 3 de la norme A2.1. Le fondement de cette proposition de disposition est expliqué au point 5 du commentaire 13.
- 14.** En vertu du paragraphe 4 de la réglementation 5.3, les Membres sont tenus de mettre en place un système d'inspection et de surveillance efficace pour veiller au respect des règles prévues par la convention en matière de responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre. Les gens de mer ont proposé la mise en place d'un système de certification pour les agences de recrutement et de placement, qui ferait partie du système d'inspection/certification des navires.
- 15.** 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»⁹. De fait, ce principe est appliqué par au moins un des principaux Etats fournisseurs de main-d'œuvre. Cependant, ce principe a été remis en question par un représentant gouvernemental lors de la deuxième réunion du groupe de haut niveau. Pour éviter un éventuel obstacle à la ratification, la notion de responsabilité conjointe a été assouplie dans la partie B du code (principe directeur B5.3). Il apparaît en effet que cette notion peut ne pas être facilement applicable dans tous les systèmes juridiques.

⁹ *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.

Annexe

Avis du Conseiller juridique sur le statut de la partie B du code (voir commentaire 6, point 2)

Coexistence de dispositions obligatoires et non obligatoires dans une convention

Des questions ont été posées au Conseiller juridique par les représentantes des gouvernements des Pays-Bas et du Danemark ainsi que par les représentants des gouvernements de Chypre et de la Norvège relatives à diverses conséquences de la coexistence, dans le projet de convention du travail maritime (consolidée), de dispositions ayant force obligatoire pour les Membres qui l'ont ratifiée et de dispositions n'ayant pas force obligatoire.

Le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime est engagé, conformément à son mandat, dans la préparation d'un instrument d'un type nouveau au regard des instruments adoptés jusqu'à présent par l'Organisation internationale du Travail, une convention consolidée. La consolidation des instruments du travail maritime en vigueur vise à englober dans un instrument unique la substance dans une approche radicalement différente de celle qui a consisté jusqu'à présent à adopter des conventions contenant des dispositions techniques détaillées complétées ou non par d'autres instruments, les recommandations. Dans cette perspective, le schéma formel traditionnel qui repose sur la distinction entre convention, dont toutes les dispositions auraient force obligatoire, et recommandation, dont les dispositions n'auraient pas force obligatoire, n'est pas pertinent.

Le futur instrument est une convention, ouverte à la ratification des Etats Membres, qui prévoit expressément, dans l'actuel projet d'article VI, paragraphe 1, la coexistence de dispositions ayant ou non force obligatoire. Les dispositions de la partie A du code seront obligatoires, celles de la partie B ne le seront pas. Quelques conventions internationales du travail prévoient, à côté de dispositions ayant force obligatoire, des dispositions ne présentant pas les mêmes caractéristiques¹⁰. La nouveauté introduite par le futur instrument tient pour l'essentiel au volume de dispositions non obligatoires contenues dans l'instrument. Il importe également de remarquer que d'autres organisations comme l'Organisation maritime internationale ont adopté des conventions qui contiennent les deux types de dispositions sans qu'apparemment cela soulève des problèmes d'application.

Les Membres qui ratifieront la convention devront se conformer aux obligations prévues dans les dispositions des articles, des réglementations et de la partie A du code. Leur unique obligation, au regard de la partie B du code, sera d'examiner de bonne foi dans quelle mesure ils leur donneront effet aux fins de la mise en œuvre des dispositions des articles, des réglementations et de la partie A du code. Les Membres sont libres d'adopter d'autres mesures que celles prévues dans la partie B du Code pour autant que les obligations contenues dans les autres parties de l'instrument soient respectées. Le Membre qui choisit la mise en œuvre des mesures et méthodes contenues dans la partie B du code est présumé donner effet aux dispositions correspondantes des parties obligatoires, tandis que celui qui utilise d'autres mesures aura, le cas échéant et notamment pour le cas où l'exécution de la convention est mise en doute dans le cadre des procédures de contrôle, à justifier d'une mise en œuvre conforme des dispositions obligatoires.

Le 2 juillet 2003.

Loïc Picard,
Conseiller juridique.

¹⁰ Voir par exemple la convention (n° 161) sur les services de santé au travail, 1985, article 9, paragraphe 1: «...les services de santé au travail devraient être multidisciplinaires...».