



## Résolutions soumises à la Commission de proposition

### Résolution concernant les jeunes gens de mer, présentée par le délégué des travailleurs suivant: M. Starchenko (Fédération de Russie)

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Approuvant l'inclusion dans la convention du travail maritime des dispositions de la recommandation (n° 137) sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970, et de la recommandation (n° 153) sur la protection des jeunes marins, 1976;

Notant toutefois que bien des problèmes importants auxquels se heurtent les jeunes gens de mer et les nouvelles recrues ne sont toujours pas abordés dans cette convention;

Notant en outre que l'emploi de jeunes gens de mer bien formés permettrait de mieux lutter contre les problèmes de sécurité qui découlent de l'exploitation de navires non conformes aux normes, navires qu'il faudrait remplacer par des navires bien gérés et dotés d'un équipage compétent,

Demande aux gouvernements, aux armateurs et à toutes les organisations internationales et nationales intéressées de prendre des mesures pour:

- a) veiller à ce que le financement des établissements d'enseignement maritime permette à ceux-ci de fonctionner dans de bonnes conditions;
- b) favoriser la conclusion d'accords mutuellement avantageux entre armateurs et établissements d'enseignement maritime;
- c) regrouper les petits établissements d'enseignement par souci d'économie;
- d) utiliser des navires-écoles, y compris des voiliers, pour la formation des jeunes gens de mer;
- e) avoir en permanence à bord de chaque navire au moins deux élèves officiers à des fins de formation;
- f) favoriser la création d'organismes publics chargés de promouvoir la profession de marin;
- g) financer des clubs, des cercles et des écoles chargées de former les adolescents et les scouts marins qui souhaitent s'orienter vers la profession de marin;

- 
- h) favoriser les rencontres entre ces adolescents et des gens de mer dans les centres et les foyers destinés à ces derniers;
  - i) créer des bourses d'études pour les élèves officiers sans ressources qui font montre de talent;
  - j) faire participer des élèves officiers aux semaines sportives internationales organisées dans les ports à l'intention des gens de mer;
  - k) créer des journaux maritimes spécialement destinés aux jeunes gens de mer;
  - l) organiser des concours d'œuvres littéraires, musicales, télévisuelles, cinématographiques, photographiques et autres pour promouvoir l'image des gens de mer;
  - m) favoriser la coopération, le jumelage et les échanges internationaux entre établissements d'enseignement et de formation maritime.

**Résolution concernant l'élaboration de normes internationales d'aptitude médicale des membres d'équipage et autres gens de mer, présentée par les délégations gouvernementales suivantes: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Considérant que cette convention vise à donner un nouveau pilier à la législation internationale relative au secteur maritime;

Notant que la résolution 9 de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), 1978, telle qu'amendée en 1995, invite l'Organisation maritime internationale, en coopération avec l'Organisation internationale du Travail et l'Organisation mondiale de la santé, à élaborer des normes internationales d'aptitude physique des gens de mer;

Prenant note par ailleurs des actuelles Directives OIT/OMS relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer (ILO/WHO/D.2/1997);

Reconnaissant qu'il est important que les gens de mer aient un niveau d'aptitude médicale suffisant pour ne pas mettre en danger leur santé et leur sécurité ni celle d'autrui;

Reconnaissant en outre qu'il importe que les normes d'aptitude médicale des gens de mer soient faciles à comprendre et applicables à l'échelle mondiale pour garantir sécurité, respect de l'environnement et efficacité dans le secteur maritime,

---

Prie le Conseil d'administration du Bureau international du Travail de demander au Directeur général, en coopération avec l'Organisation maritime internationale, l'Organisation mondiale de la santé et toutes autres organisations spécialisées concernées, d'examiner s'il est nécessaire de revoir les actuelles Directives OIT/OMS relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer (ILO/WHO/D.2/1997), compte tenu du fait que les gens de mer doivent être soumis à des normes différentes en fonction des tâches qu'ils ont à exécuter à bord des navires, et de communiquer leurs recommandations à l'Organisation pour qu'elle les examine et prenne les mesures appropriées.

## **Résolution concernant le maintien de la Commission paritaire maritime, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Notant que la Commission paritaire maritime a une longue histoire et qu'elle a contribué de façon importante à faire aboutir des questions essentielles concernant l'industrie maritime et en conséquence à faire en sorte que les activités de l'OIT restent adaptées aux réalités de cette industrie;

Notant également que le Conseil d'administration du Bureau international du Travail a reconnu l'importante contribution de la Commission paritaire maritime à sa 280<sup>e</sup> session, lorsqu'il a convenu d'établir une sous-commission sur les salaires des gens de mer, appelée à se réunir tous les deux ans, sans incidence budgétaire pour le Bureau, afin de réexaminer le salaire minimum de base recommandé par l'OIT pour les matelots qualifiés;

Reconnaissant que la Commission paritaire maritime joue un rôle irremplaçable en matière de promotion du dialogue social dans l'industrie maritime et que le dialogue social constitue l'un des quatre piliers du travail décent;

Reconnaissant également que l'adoption de la convention du travail maritime est d'une grande importance pour la réglementation des normes du travail maritime et qu'il sera nécessaire aussi, à l'avenir, que le BIT aborde d'autres aspects du travail décent dans l'industrie maritime;

Considérant que, vu le caractère mondial de l'industrie maritime, les gens de mer ont besoin d'une protection spéciale et que la Commission paritaire maritime joue un rôle important à cet égard,

Demande au Conseil d'administration du Bureau international du Travail de veiller à ce que cet organisme de premier plan soit adéquatement financé et doté des ressources nécessaires [lorsqu'il est appelé à se réunir],

Invite le Directeur général à veiller à ce que des ressources adéquates soient allouées au secteur maritime au sein de l'Organisation internationale du Travail, de sorte que celle-ci puisse continuer, à l'avenir, à apporter un soutien adapté à ce secteur.

---

**Résolution concernant la prise en compte  
de la dimension humaine dans le cadre  
de la coopération internationale entre  
institutions spécialisées des Nations Unies,  
présentée par le groupe des employeurs  
et le groupe des travailleurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Notant l'importance des questions liées à la dimension humaine dans le secteur maritime;

Consciente que le mandat fondamental de l'Organisation est de promouvoir des conditions de travail et de vie décentes;

Rappelant la résolution adoptée à ce sujet par le Commission paritaire maritime à sa 29<sup>e</sup> session;

Rappelant l'accord de coopération entre le Bureau international du Travail et l'Organisation maritime internationale, le succès avec lequel il a fonctionné au fil du temps et les résultats bénéfiques qui ont découlé de la création d'organes mixtes;

Considérant que la dimension humaine est multiforme et ne saurait être traitée que de façon globale et que les efforts en ce sens relèveraient des compétences fondamentales du Bureau international du Travail et de l'Organisation maritime internationale,

Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à demander au Directeur général de donner la priorité voulue dans l'utilisation des ressources à la promotion du rôle de la dimension humaine dans le secteur maritime et de s'employer avec l'Organisation maritime internationale à créer un groupe de travail mixte OIT/OMI sur la dimension humaine.

**Résolution concernant la promotion  
de la convention du travail maritime, 2006,  
présentée par le groupe des employeurs  
et le groupe des travailleurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Notant que le succès de la convention dépendra d'une large ratification et d'une stricte application de ses dispositions;

Consciente que le mandat fondamental de l'Organisation est de promouvoir des conditions de travail et de vie décentes,

Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à demander au Directeur général d'accorder la priorité voulue lors de l'affectation des ressources à la conduite du travail tripartite important pour l'application effective de la convention;

---

Invite en outre le Conseil d'administration à demander au Directeur général d'accorder la priorité voulue, lors de l'affectation des ressources du programme de coopération technique de l'Organisation, à la promotion de la ratification de la convention et à l'aider à apporter aux pays qui sollicitent une assistance pour son application.

## **Résolution concernant le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, (2006);

Ayant présent à l'esprit le mandat fondamental de l'Organisation, qui est de promouvoir le travail décent;

Consciente que l'industrie maritime est le moteur de l'économie mondialisée, qu'elle transporte en volume environ 90 pour cent des marchandises qui circulent dans le monde, que cette industrie et la fluidité du transport de marchandises sont essentielles pour le commerce mondial, d'où la nécessité d'un nombre suffisant de marins qualifiés;

Consciente également que les équipages des navires sont composés de marins convenablement formés qui jouent un rôle déterminant pour la sécurité, la sûreté et l'efficacité des transports maritimes sur des mers non polluées et que, pour assurer la viabilité à long terme de ce secteur stratégique, il est indispensable que celui-ci puisse continuer à attirer de nouvelles recrues en nombre suffisant de grande qualité;

Notant que les projections font état d'une pénurie de marins qualifiés, que beaucoup de postes essentiels à terre exigent des marins formés et qu'il importe, pour garantir la sécurité maritime générale, que certains de ces postes soient impérativement occupés par des marins dûment qualifiés;

Notant également que les pays maritimes traditionnels courent le risque de perdre leurs compétences maritimes, ce qui serait dommageable pour tous;

Notant enfin que de véritables plans de carrière sont nécessaires aussi bien par les officiers que par les matelots,

Considère qu'il est nécessaire d'améliorer l'image du secteur maritime, mais qu'il est aussi nécessaire d'améliorer les conditions d'emploi et de travail ainsi que les perspectives de nombreux marins;

Considère par ailleurs que les questions de la permission à terre et de la protection contre les attaques de pirates et de voleurs armés doivent trouver une solution;

Considère enfin que tous les Etats du pavillon devraient encourager les exploitants de navires qui battent leur pavillon à offrir aux nouveaux marins et aux élèves officiers une formation embarquée;

Reconnaît que le recrutement et le maintien dans l'emploi des marins sur un marché du travail mondialisé est une question complexe qui revêt une dimension sociale, politique et économique et qui peut parfois exiger que les gouvernements et le secteur maritime prennent des mesures appropriées;

---

Est convaincue que le Bureau international du Travail est bien placé pour entreprendre des travaux dans ce domaine et invite le Directeur général à prier le Conseil d'administration de convoquer une réunion d'experts pour examiner ces questions et proposer un ensemble de recommandations pertinentes.

## **Résolution concernant le bien-être des gens de mer, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Rappelant la résolution concernant le bien-être des gens de mer, adoptée par la Commission paritaire maritime à sa 29<sup>e</sup> session;

Consciente du fait que l'Organisation a pour mission fondamentale de promouvoir des conditions de travail et de vie décentes, et que la mise en place de services de bien-être pour les gens de mer revêt à cet égard une grande importance;

Considérant que, en raison du caractère mondial du secteur des transports maritimes, les gens de mer ont besoin d'une protection particulière, et que la mise en place de services de bien-être et l'accès des gens de mer à ces services revêtent à cet égard une grande importance;

Notant qu'en raison des changements structurels survenus dans le secteur maritime les gens de mer ont moins la possibilité de se rendre à terre et que, de ce fait, il est plus que jamais essentiel de mettre en place des services de bien-être et des services sociaux à leur intention;

Notant également que le nouveau régime de sécurité et le refus de la permission à terre peuvent empêcher les gens de mer de bénéficier des services de bien-être mis en place à leur intention dans les ports;

Notant encore que les services portuaires de certains pays prélèvent des taxes excessives ou imposent des procédures trop strictes quand des marins souhaitent quitter le navire pour se rendre aux services de bien-être mis en place à leur intention dans les ports;

Regrettant que de nombreux Etats s'en remettent, pour les services de bien-être et les services sociaux, à des associations ou des organisations de bienfaisance et que, dans bien des cas, ils transfèrent leurs prérogatives dans ce domaine à des organismes gouvernementaux régionaux ou locaux;

Convaincus que, en dernier ressort, c'est aux Etats qu'incombe la responsabilité de garantir l'établissement et le maintien de services de bien-être et de services sociaux adéquats et suffisants, ainsi que de moyens de transport rapides et d'un coût raisonnable pour les gens de mer et leurs familles,

Demande au Conseil d'administration du Bureau international du Travail d'inviter le Directeur général à prendre toutes les mesures nécessaires pour encourager fortement les Etats Membres à garantir aux gens de mer à bord des navires mouillant dans leurs ports la possibilité d'accéder aux services de bien-être mis en place à leur intention;

---

Demande en outre que le Directeur général propose au Conseil d'administration de convoquer une réunion d'experts qui serait chargée d'examiner la question de l'établissement de services de bien-être pour les gens de mer, ainsi que les difficultés que peut poser l'accès à ces services.

## **Résolution concernant la promotion de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Ayant également adopté, à sa 91<sup>e</sup> session, la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003;

Rappelant qu'à sa 91<sup>e</sup> session elle a adopté une résolution concernant le travail décent pour les gens de mer, laquelle souligne notamment que l'accès aux facilités à terre, l'autorisation de descendre à terre et la facilitation du transit sont des éléments essentiels au bien-être général des gens de mer et, par conséquent, à la concrétisation du travail décent pour ces derniers;

Consciente que le mandat fondamental de l'Organisation est de promouvoir des conditions de travail et de vie décentes;

Notant que les gens de mer continuent à avoir des difficultés à prendre une permission à terre dans certains pays,

Prie instamment le Conseil d'administration du Bureau international du Travail de demander au Directeur général de prendre contact avec l'ensemble des Etats Membres pour leur rappeler l'importance d'une ratification et d'une mise en œuvre rapides de la convention n° 185 et de les inviter à promouvoir le travail décent pour les gens de mer et, à cet égard, à autoriser ces derniers à descendre à terre sur leur territoire conformément aux dispositions de la convention n° 185;

Invite le Conseil d'administration à rester saisi de cette question.

## **Résolution concernant les effets des actes de piraterie et des vols à main armée sur le secteur maritime, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Consciente du fait que l'Organisation a pour mission fondamentale de promouvoir des conditions de travail et de vie décentes;

---

Notant la persistance, dans de nombreuses régions du monde, d'actes de piraterie et de vols à main armée et la violence accrue exercée contre les gens de mer lors de ces agressions, ainsi que l'augmentation du nombre de prises d'otage contre le paiement d'une rançon dont sont victimes les gens de mer;

Notant également les conséquences qui en résultent pour les gens de mer, et qu'il a été reconnu que, compte tenu du caractère mondial du secteur maritime, ces derniers ont besoin d'une protection spéciale;

Tenant compte des activités entreprises par la Conférence internationale du Travail dans ce domaine;

Tenant également compte de l'inquiétude manifestée par l'Assemblée générale des Nations Unies, dans diverses résolutions relatives au droit de la mer adoptées ces dernières années, face à la persistance du problème de la criminalité transnationale organisée et aux dangers qui menacent la sûreté et la sécurité maritimes, notamment les actes de piraterie, les vols à main armée en mer et la contrebande, et notant que ces exactions sont à l'origine de pertes en vies humaines et de dommages corporels pour les gens de mer et nuisent fortement au commerce international,

Invite instamment le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à demander au Directeur général de collaborer étroitement avec l'Organisation maritime internationale et les Nations Unies en vue d'encourager tous les Etats membres à prendre des mesures appropriées pour empêcher ces agressions et assurer la sécurité des gens de mer dans leurs eaux territoriales comme dans les eaux internationales;

Demande que le Conseil d'administration reste saisi de cette question.

## **Résolution concernant l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Rappelant la résolution concernant les femmes marins adoptée à sa 29<sup>e</sup> session par la Commission paritaire maritime;

Notant les constatations figurant dans le rapport du Bureau sur les femmes marins, intitulé *Women seafarers: Global employment policies and practices*;

Consciente que l'Organisation a pour mission de promouvoir la diversité,

Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à demander au Directeur général d'accorder la priorité voulue dans l'utilisation des ressources à l'examen de mesures propres à améliorer les possibilités de carrière des femmes marins et à leur assurer des conditions de travail et de vie appropriées.

---

## **Résolution concernant la sécurité sociale, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Notant que la Déclaration de Philadelphie de 1944 concernant les buts et objectifs de l'Organisation internationale du Travail mentionne notamment l'extension des mesures de sécurité sociale en vue d'assurer un revenu de base à tous ceux qui ont besoin d'une telle protection ainsi que des soins médicaux complets;

Notant aussi que le but premier de l'Organisation est de promouvoir l'accès de tous à un travail décent et que la protection sociale constitue l'un des quatre piliers de l'Agenda du travail décent de l'OIT;

Notant encore que la mise en place de dispositifs de protection sociale et les autres piliers du travail décent ont un effet synergique dans la perspective de la réduction de la pauvreté, élément qui figure parmi les principaux objectifs du Millénaire pour le développement;

Consciente du travail considérable entrepris par l'Organisation pour accroître l'étendue et l'efficacité de la protection sociale pour tous;

Notant que la convention du travail maritime, 2006, fait obligation aux Etats Membres de veiller à ce que les gens de mer bénéficient d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre sur leur territoire;

Rappelant que la convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, définit le cadre des travaux de l'Organisation en ce qui concerne la promotion de la protection sociale;

Considérant que l'article 77 de la convention n° 102 de l'OIT exclut expressément les marins et les marins pêcheurs de son champ d'application, mais que ces catégories devraient cependant être prises en compte dans le cadre des travaux en cours au sein de l'Organisation en faveur d'une protection sociale effective pour tous;

Considérant aussi que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier et que les gens de mer doivent par conséquent bénéficier d'une protection particulière,

Invite le Directeur général du Bureau international du Travail à promouvoir la mise en place de dispositifs de protection sociale et de sécurité sociale effectifs au bénéfice des gens de mer, indépendamment du pays de résidence de ces derniers;

Suggère, pour faciliter cette tâche, de dresser un inventaire des dispositifs de protection sociale et de sécurité sociale applicables aux gens de mer;

Invite en outre le Directeur général à proposer au Conseil d'administration qu'un tel inventaire soit établi par le Bureau et que son examen fasse l'objet d'une réunion tripartite d'experts.

---

## **Résolution concernant la sécurité et la santé au travail, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Consciente du fait que l'Organisation a pour mission fondamentale de promouvoir des conditions de travail et de vie décentes et une stratégie globale pour assurer la sécurité et la santé au travail;

Reconnaissant que la sécurité et la santé au travail des gens de mer et les risques auxquels ils sont exposés à bord des navires sont inextricablement liés à la mise en œuvre effective du Code international de gestion de la sécurité (ISM) de l'Organisation maritime internationale, qui vise à assurer une gestion sûre des navires;

Notant l'importance que revêt une culture de la sécurité à bord des navires, dont traite le Recueil de directives pratiques du BIT sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports;

Soulignant la nécessité de promouvoir la création de comités chargés de la sécurité à bord des navires et de désigner des délégués à la sécurité parmi les membres de l'équipage,

Demande instamment au Conseil d'administration du Bureau international du Travail d'allouer des crédits pour une action de sensibilisation aux dispositions relatives à la santé, à la sécurité et à la prévention des accidents contenues dans le titre 4 de la convention du travail maritime;

Demande au Directeur général d'inviter le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à convoquer un groupe de travail tripartite d'experts sur la sécurité et la santé au travail des gens de mer, qui sera chargé de déterminer la meilleure façon d'entreprendre cette action.

## **Résolution concernant la capacité de recherche et de sauvetage, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Reconnaissant la nécessité d'un service de recherche et de sauvetage rapide et efficace pour venir en aide aux gens de mer en détresse qui soit universel;

Reconnaissant en outre le problème auquel se heurtent les gouvernements des pays en développement pour s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes de l'Organisation maritime internationale (OMI) et la nécessité pour les gouvernements des pays développés de contribuer au Fonds recherche et sauvetage de l'OMI,

---

Prie instamment les gouvernements d'aider les pays en développement, en partageant leur technologie, leur savoir-faire et leurs ressources, à faciliter une formation appropriée tant à terre qu'à bord des navires et à mettre en place l'infrastructure nécessaire pour assurer une intervention rapide et efficace en cas d'accident en mer;

Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à prier le Bureau de travailler en étroite collaboration avec l'OMI en vue de réduire au minimum les risques pour la santé au travail des gens de mer en assurant la promotion de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes.

## **Résolution concernant la durée du travail des capitaines, présentée par le groupe des employeurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Notant que le succès de la convention dépendra de la mise en œuvre effective de ses prescriptions;

Rappelant que, en vertu de l'article A-II/2 du code de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée, l'ultime responsabilité de la sécurité du navire, de ses passagers, de son équipage et de sa cargaison, ainsi que de la protection de l'environnement marin contre toute pollution causée par le navire, incombe au capitaine;

Considérant que le capitaine doit être libre d'exercer tout contrôle à bord ou de renforcer l'équipe de quart par sa présence sur le pont chaque fois qu'il le juge nécessaire;

Notant qu'il incombe au capitaine de respecter les règles édictées par l'Etat du port en matière d'immigration, de santé et de douane et de se tenir à la disposition des autorités de ce port à l'arrivée et au départ;

Notant que le capitaine est tenu d'être présent aux inspections du navire effectuées par les autorités de l'Etat du pavillon ou en leur nom;

Estimant en conséquence que la durée du travail et du repos des capitaines doit faire l'objet de flexibilité;

Rappelant que la 84<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence internationale du Travail tenue en 1996 a adopté une résolution disposant que, lorsqu'ils autorisent des exceptions aux limites imposées à la durée du travail ou du repos des gens de mer fixées dans la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, les Etats Membres devraient veiller au respect des prescriptions imposées au sujet des heures minimums de repos par la règle VIII de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée,

Demande aux Etats Membres de tenir compte des considérations ci-dessus lorsqu'ils mettent en œuvre les dispositions de la convention du travail maritime qui concernent la durée du travail et du repos des capitaines.

---

**Résolution concernant l'élaboration de directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon, présentée par les délégations gouvernementales suivantes: Australie, Bahamas, Bulgarie, France, Japon, Libéria, Suisse**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Considérant que cette convention vise à établir un nouveau pilier de la législation internationale pour le secteur des transports maritimes;

Prenant note des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article V, ainsi que de la règle 5.1.1, de la norme A 5.1.1 et du principe directeur B 5.1.1 de la convention susmentionnée, qui contiennent des dispositions relatives aux responsabilités de l'Etat du pavillon et à l'inspection et la certification par ce dernier des conditions du travail maritime;

Notant que le succès de la convention dépendra, entre autres, d'une mise en œuvre uniforme et harmonisée des responsabilités de l'Etat du pavillon, conformément aux dispositions pertinentes de l'instrument;

Considérant que, du fait que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier, il est important que les inspecteurs de l'Etat du pavillon reçoivent des directives appropriées pour l'exercice de leurs fonctions,

Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à demander au Directeur général de donner la priorité voulue à l'élaboration et à l'adoption par l'Organisation internationale du Travail de directives, au moyen de réunions tripartites d'experts ouvertes à tous les Etats Membres, chargées de mettre au point des orientations appropriées pour l'inspection par l'Etat du pavillon.

**Résolution concernant l'élaboration de directives pour le contrôle par l'Etat du port, présentée par les délégations gouvernementales suivantes: Australie, Bahamas, Bulgarie, France, Grèce, Japon, Libéria, Fédération de Russie, Suisse**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail (2006),

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Considérant que cette convention vise à établir un nouveau pilier de la législation internationale pour le secteur du transport maritime;

Notant que les paragraphes 4 et 7 de l'article V, ainsi que la règle 5.2.1, la norme A 5.2.1 et le principe directeur B 5.2.1 de la convention précitée, contiennent des dispositions relatives aux responsabilités de l'Etat du port et au contrôle par cet Etat, en prévoyant le non-octroi d'un traitement plus favorable;

---

Notant que le succès de la convention dépendra, entre autres, de la mise en œuvre uniforme et harmonisée des responsabilités de l'Etat du port, conformément aux dispositions pertinentes de l'instrument;

Considérant que, du fait que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier, il importe que les agents chargés du contrôle par l'Etat du port reçoivent des directives appropriées pour l'exercice de leurs fonctions,

Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à prier le Directeur général de donner la priorité voulue à l'élaboration et à l'adoption par l'Organisation internationale du Travail de directives, au moyen de réunions tripartites d'experts ouvertes à tous les Etats Membres, chargées de mettre au point des orientations appropriées concernant le contrôle par l'Etat du port.

## **Résolution concernant le 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, présentée par le groupe des travailleurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Notant avec satisfaction la tâche accomplie par le groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT, qui est de nature à contribuer notablement à la garantie du travail décent pour les gens de mer;

Notant également que le groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT a constaté que le régime juridique international applicable à cette question présentait une lacune;

Considérant que le texte de la convention ne traite pas de nombreuses questions couvertes par les dispositions des directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et des directives concernant les responsabilités des armateurs à l'égard des créances en cas de lésions corporelles ou de décès des gens de mer, adoptées à la fois par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale et par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail,

Estime que le groupe de travail ad hoc mixte devrait poursuivre sa tâche;

Recommande aux deux organisations d'inviter le groupe de travail ad hoc mixte à élaborer une norme assortie de directives qui pourrait être incluse ultérieurement dans la convention du travail maritime ou dans un autre instrument contraignant en vigueur.

---

**Résolution concernant le 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, présentée par le groupe des employeurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Notant avec satisfaction la tâche accomplie par le groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT, qui est de nature à contribuer notablement à la garantie du travail décent pour les gens de mer;

Notant également que le groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT a constaté que le régime juridique international applicable à ces questions n'englobait peut-être pas toutes les questions voulues;

Tenant compte du fait que le texte de la convention adopté comprend des dispositions applicables au rapatriement et à l'indemnisation des gens de mer;

Considérant toutefois que le texte de la convention ne traitait peut-être pas de toutes les questions couvertes par les dispositions des directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et des directives concernant les responsabilités des armateurs à l'égard des créances en cas de lésions corporelles ou de décès des gens de mer, adoptées à la fois par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale et par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail,

Estime que cette nouvelle convention du travail maritime devrait être l'instrument destiné à regrouper tous les éléments relatifs aux conditions de travail des gens de mer;

Estime également que le groupe de travail ad hoc mixte devrait poursuivre sa tâche;

Recommande aux deux organisations d'inviter le groupe de travail ad hoc mixte à élaborer un texte qui pourrait être inclus ultérieurement dans la convention du travail maritime ou dans un autre instrument en vigueur.

**Résolution concernant le Code international de gestion de la sécurité, présentée par les délégations gouvernementales suivantes:  
Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

---

Considérant que cette convention vise à établir un nouveau pilier de la législation internationale pour l'industrie maritime;

Notant que le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) de l'Organisation maritime internationale (OMI) est un élément essentiel de la sécurité d'exploitation des navires, qu'il a été établi pour prendre en compte le facteur humain de la sécurité maritime, que la convention et le code susmentionnés ont des buts et objectifs communs et devraient être plus étroitement liés, et qu'il ressort de la comparaison entre les conventions de l'OMI et la convention du travail maritime qu'il existe beaucoup de points communs;

Reconnaissant qu'il est difficile d'essayer d'utiliser le Code ISM pour appliquer pleinement la convention du travail maritime maintenant, en raison des limitations apparentes du champ d'application du code, et que ces deux instruments fonctionneraient plus efficacement si le champ d'application du code était étendu à des domaines touchant aux conditions de vie et de travail des gens de mer;

Notant que la question se pose de savoir si le champ du Code ISM est suffisamment large pour s'appliquer aux domaines du ressort de l'OIT, et qu'une ambiguïté pourrait surgir si on cherchait à le faire, par exemple dans le préambule et, plus explicitement, dans la section 1.2.1 du code, qui dispose que ses objectifs sont de garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vies humaines et d'empêcher les atteintes à l'environnement, en particulier l'environnement marin, ainsi que les dommages matériels, alors que la section 1.2.3 dispose ce qui suit: «Le système de gestion de la sécurité devrait garantir: 1) que les règles et règlements obligatoires sont observés; et 2) que les recueils de règles, codes, directives et normes applicables recommandés par l'Organisation, les administrations, les sociétés de classification et les organismes du secteur maritime sont pris en considération», et que beaucoup par conséquent considèrent que le champ du Code ISM ne permet pas de réaliser des audits de contrôle de la conformité aux domaines de compétence de l'OIT relatifs au bien-être de l'équipage, au contrat d'engagement, aux conditions d'emploi, etc.;

Reconnaissant que les audits prévus par le code peuvent dès maintenant porter sur des questions relatives aux qualifications, à la formation, à la sécurité et à la santé de l'équipage, ainsi qu'à certains éléments du logement (concernant la sécurité);

Notant que le principal avantage du Code ISM est que la *compagnie* doit appliquer les prescriptions légales et qu'elle peut être tenue de rendre des comptes, et que si elle ne met pas en place les mesures requises pour remédier à de graves déficiences la sanction de dernier ressort est de lui retirer le document de conformité, et ainsi d'immobiliser effectivement tous les navires qu'elle exploite;

Reconnaissant que beaucoup des prescriptions de la convention du travail maritime ne peuvent être abordées qu'au niveau de la *compagnie*, ce qui est beaucoup plus efficace qu'une mise en application à bord du navire uniquement;

Reconnaissant que l'élargissement par l'Organisation maritime internationale du champ d'application du Code ISM ne réduira en aucune manière l'application ni le contrôle de l'application de la convention du travail maritime (par exemple l'inspection des navires conformément au champ des annexes A5-I et A5-III à des intervalles réguliers ne dépassant pas trois ans) mais offrira davantage d'occasions aux inspecteurs et aux gouvernements d'assurer que la convention est adéquatement appliquée, notamment au niveau de la compagnie de façon plus régulière, sachant que le code prescrit des audits annuels de la compagnie,

---

Prie le Conseil d'administration de demander au Directeur général d'inviter l'Organisation maritime internationale à réviser le Code ISM afin d'atteindre ces objectifs éventuellement en apportant les amendements pertinents au code, de manière à assurer l'application globale et uniforme effective et son contrôle tant de la convention que du code.

## **Résolution concernant la définition de «gens de mer» ou «marin», présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Notant que beaucoup des instruments maritimes fusionnés dans la convention du travail maritime contiennent des définitions différentes des termes «gens de mer» ou «marin»;

Considérant qu'il y a lieu de préciser cette question de définition dans la convention;

Reconnaissant que dans certaines situations un Membre pourrait être amené à se demander si certaines catégories de personnes qui effectuent des périodes de travail à bord d'un navire doivent être considérées ou non comme des gens de mer aux fins de la convention;

Reconnaissant aussi qu'il est nécessaire de clarifier la question afin de contribuer à assurer l'uniformité de l'application des droits et des obligations prévus par la convention;

Notant que l'alinéa *f*) du paragraphe 1 de l'article II de la convention dispose que:

*«gens de mer ou marin désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique»;*

Notant aussi que le paragraphe 3 de l'article II dispose que:

*«Si, aux fins de la présente convention, l'appartenance d'une catégorie de personnes aux gens de mer soulève un doute, la question est tranchée par l'autorité compétente de chacun des Membres après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.»;*

Demande instamment à l'Organisation internationale du Travail d'assurer la mise en œuvre uniforme de la convention et invite les Etats Membres à respecter l'intention de l'alinéa *f*) du paragraphe 1 de l'article II, en appliquant l'annexe 1.

---

## Annexe

### Convention du travail maritime, 2006

#### Définition de «gens de mer» ou «marin»

##### Généralités

Au paragraphe 3 de son article II, la convention reconnaît qu'un doute peut surgir quant à savoir si certaines catégories de personnes travaillant à bord d'un navire couvert par la convention doivent être considérées ou non comme des gens de mer aux fins de la convention.

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail a donc adopté la présente annexe pour aider les administrations à résoudre toute difficulté à cet égard.

Certaines personnes qui travaillent principalement à terre peuvent occasionnellement travailler à bord d'un navire pour une courte période. Ces personnes ne sont pas forcément des gens de mer. Certaines personnes passent régulièrement une courte période à bord d'un navire. Il est possible qu'elles soient des gens de mer. Dans les deux cas, le travail qu'elles accomplissent peut faire partie, ou non, de la routine de bord.

Parmi les personnes qui pourraient ne pas être considérées comme des gens de mer figurent les pilotes portuaires, les dockers itinérants et autres travailleurs portuaires, ainsi que certains personnels spécialisés tels que les artistes engagés à bord des navires, les inspecteurs, les surintendants et les techniciens en réparations.

Les personnes qui passent régulièrement plus que de courtes périodes à bord, même lorsqu'elles accomplissent des tâches qui ne sont pas en principe considérées comme des travaux maritimes, peuvent aussi être considérées comme des gens de mer **aux fins de la présente convention**, quelle que soit leur position à bord. Par exemple, les membres des équipes de réparation et de maintenance, ainsi que les personnels de bord spécialisés engagés pour travailler en mer sur certains navires, peuvent parfaitement être considérés comme des gens de mer, de sorte que les droits et obligations prévus par la convention s'appliquent à eux.

La convention octroie aux gens de mer des droits et avantages substantiels en ce qui concerne les conditions de travail et de vie, dont ils ne jouissent pas forcément dans leurs pays d'origine. C'est pourquoi, à l'heure de déterminer si certaines personnes sont ou non des gens de mer, il faut prendre en compte aussi la mesure dans laquelle le système juridique et social national leur assure, en matière de normes du travail, une protection comparable à celle que prévoit la convention.

##### Catégories de personnes

Une administration peut éprouver des doutes quand il lui faut déterminer si une catégorie de personnes travaillant à bord sont ou non des gens de mer au titre de l'alinéa f) du paragraphe 1 de l'article II, pour les raisons suivantes:

- i) la nature de leur travail ne s'inscrit pas dans la routine du navire (scientifiques, chercheurs, plongeurs, techniciens offshore spécialisés, etc.);
- ii) bien que dotées d'une formation et de qualifications maritimes, les personnes concernées accomplissent des tâches spécialisées qui, bien qu'essentielles, ne font pas partie de la routine du navire (pilotes portuaires, inspecteurs, surintendants, etc.);
- iii) les tâches qu'elles accomplissent sont occasionnelles et à court terme, car leur lieu de travail principal est à terre (artistes engagés à bord, techniciens en réparations, experts maritimes, dockers itinérants, travailleurs portuaires, etc.).

Une personne ou une catégorie de personnes ne devrait pas être automatiquement exclue de la définition de gens de mer ou de marin, uniquement parce qu'elle n'entre pas dans une ou plusieurs des catégories énumérées ci-dessus. Ces listes sont de simples illustrations de situations pouvant soulever un doute.

Des facteurs particuliers dans chaque situation peuvent amener l'administration à déterminer si une personne est ou n'est pas un marin.

---

## Critères

Pour aplanir ce type de doute, il faut prendre en compte les critères suivants:

- i) la durée du séjour à bord des personnes concernées;
- ii) la fréquence des périodes de travail accomplies en mer;
- iii) le lieu de travail principal;
- iv) la raison d'être du travail à bord;
- v) la protection normalement accordée à ces personnes en ce qui concerne les conditions de travail et en matière sociale; il faut veiller à ce qu'elle soit comparable à celle dont elles jouissent au titre de la convention.

## **Résolution concernant la mise en œuvre pratique de la question des certificats dès l'entrée en vigueur, présentée par la délégation gouvernementale de la Norvège et appuyée par la délégation gouvernementale du Libéria**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Rappelant l'article VIII, paragraphe 3, concernant l'entrée en vigueur douze mois après la date à laquelle le nombre requis de ratifications aura été enregistré;

Notant que les Etats du pavillon et les organismes reconnus ne seront pas en mesure de recruter, de former et de mettre en place un nombre suffisant d'inspecteurs avant que ne soit établi un bon degré de confiance quant à la date probable d'entrée en vigueur;

Notant que, même lorsqu'un nombre suffisant d'inspecteurs sera en place pour assurer un niveau continu d'inspection et d'application, il ne sera pas possible d'examiner, d'inspecter et d'homologuer tous les navires (peut-être 40 000) censés détenir un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité dans les douze mois qui précèdent l'entrée en vigueur;

Notant également que, si cet effort de certification devait néanmoins être accompli, ces inspecteurs resteraient dans une large mesure inoccupés jusqu'au prochain pic d'inspection deux ans après l'entrée en vigueur,

Invite l'Organisation internationale du Travail à envisager de prévoir un délai de deux ans après l'entrée en vigueur pour la délivrance du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime.

---

## TABLE DES MATIÈRES

Page

### *Résolutions soumises à la Commission de proposition*

Résolution concernant les jeunes gens de mer, présentée par le délégué des travailleurs suivant: M. Starchenko (Fédération de Russie) .....	1
Résolution concernant l'élaboration de normes internationales d'aptitude médicale des membres d'équipage et autres gens de mer, présentée par les délégations gouvernementales suivantes: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède .....	2
Résolution concernant le maintien de la Commission paritaire maritime, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs.....	3
Résolution concernant la prise en compte de la dimension humaine dans le cadre de la coopération internationale entre institutions spécialisées des Nations Unies, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs.....	4
Résolution concernant la promotion de la convention du travail maritime, 2006, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs.....	4
Résolution concernant le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs.....	5
Résolution concernant le bien-être des gens de mer, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs.....	6
Résolution concernant la promotion de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs .....	7
Résolution concernant les effets des actes de piraterie et des vols à main armée sur le secteur maritime, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs ....	7
Résolution concernant l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs.....	8
Résolution concernant la sécurité sociale, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs.....	9
Résolution concernant la sécurité et la santé au travail, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs.....	10
Résolution concernant la capacité de recherche et de sauvetage, présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs.....	10
Résolution concernant la durée du travail des capitaines, présentée par le groupe des employeurs.....	11

---

Résolution concernant l'élaboration de directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon, présentée par les délégations gouvernementales suivantes: Australie, Bahamas, Bulgarie, France, Japon, Libéria, Suisse.....	12
Résolution concernant l'élaboration de directives pour le contrôle par l'Etat du port, présentée par les délégations gouvernementales suivantes: Australie, Bahamas, Bulgarie, France, Grèce, Japon, Libéria, Fédération de Russie, Suisse.....	12
Résolution concernant le 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, présentée par le groupe des travailleurs.....	13
Résolution concernant le 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, présentée par le groupe des employeurs.....	14
Résolution concernant le Code international de gestion de la sécurité, présentée par les délégations gouvernementales suivantes: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède.....	14
Résolution concernant la définition de «gens de mer» ou «marin», présentée par le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs.....	16
Résolution concernant la mise en œuvre pratique de la question des certificats dès l'entrée en vigueur, présentée par la délégation gouvernementale de la Norvège et appuyée par la délégation gouvernementale du Libéria.....	18