



Rapport de la commission n° 1

1. La commission technique n° 1 de la Conférence technique maritime préparatoire, qui est chargée d'examiner le préambule, les articles, la Note explicative et le Titre 5 (y compris les annexes) du projet recommandé de convention consolidée sur le travail maritime, a tenu sa première séance le 14 septembre 2004. Elle se composait au départ de 88 membres (64 membres gouvernementaux, 19 membres du groupe des gens de mer et 5 membres du groupe des armateurs). Pour assurer l'égalité des voix au cours des votes, chaque membre gouvernemental autorisé à voter a été crédité de 95 voix, chaque membre du groupe des gens de mer de 320 voix et chaque membre du groupe des armateurs de 1 216 voix. La composition de la commission a été modifiée quatre fois au cours de la session, et le nombre de voix attribué à chaque membre a été modifié en conséquence ¹.
2. La commission a constitué son bureau comme suit:

<i>Président:</i>	M. B. Carlton (membre gouvernemental, Etats-Unis)
<i>Vice-présidents:</i>	M. Y.-W. Jeon (membre gouvernemental, République de Corée)
	M. S. Hajara (membre du groupe des armateurs, Inde)
	M. B. Orrell (membre du groupe des gens de mer, Royaume-Uni)
<i>Rapporteur:</i>	M. B.M. Shinguadja (membre gouvernemental, Namibie)
3. La commission a tenu 13 séances.
4. La commission était saisie du projet recommandé de convention consolidée sur le travail maritime (PTMC/04/1) et des commentaires sur le projet recommandé (PTMC/04/2).

¹ Les modifications suivantes ont été apportées:

- a) 15 septembre: 78 membres (67 membres gouvernementaux avec 30 voix chacun, 6 membres du groupe des gens de mer avec 335 voix chacun et 5 membres du groupe des armateurs avec 402 voix chacun);
- b) 16 septembre: 80 membres (69 membres gouvernementaux avec 10 voix chacun, 6 membres du groupe des gens de mer avec 115 voix chacun et 5 membres du groupe des armateurs avec 138 voix chacun);
- c) 18 septembre: 81 membres (70 membres gouvernementaux avec 3 voix chacun, 6 membres du groupe des gens de mer avec 35 voix chacun et 5 membres du groupe des armateurs avec 42 voix chacun);
- d) 21 septembre: 82 membres (71 membres gouvernementaux avec 30 voix chacun, 6 membres du groupe des gens de mer avec 355 voix chacun et 5 membres du groupe des armateurs avec 426 voix chacun).

Introduction

5. Le président a remercié la commission de l'avoir élu et a rappelé le mandat de cette commission qui consiste à examiner le préambule, les articles, la Note explicative et le Titre 5 (y compris les annexes) du projet recommandé de convention consolidée sur le travail maritime et à soumettre un projet de texte à la séance plénière de la Conférence préparatoire pour adoption. Comme le temps imparti est très court, il importe d'aller à l'essentiel. Après consultation avec le bureau, il a été convenu d'examiner les différentes parties du projet recommandé relevant du mandat de la commission dans l'ordre qui suit: articles III, VI, VII, II, V, X, VIII, XIV et XV, le préambule, le Titre 5 et les annexes.
6. Le représentant adjoint du Secrétaire général a présenté les documents soumis à la commission, à savoir le projet recommandé de convention consolidée sur le travail maritime (PTMC/04/1) et les commentaires qui l'accompagnent (PTMC/04/2) et a expliqué en détail les procédures que la commission sera appelée à suivre pour mener sa tâche à bien. Le rapport de la commission sera adopté lors de la séance plénière, l'avant-dernier jour de la Conférence.

Discussion générale

7. Le vice-président des armateurs a affirmé la volonté de son groupe d'œuvrer au succès des travaux de la commission, en soulignant que l'adoption d'une nouvelle convention consolidée contribuerait à créer des conditions égales pour tous et servirait les intérêts des armateurs comme des gens de mer. Le nouvel instrument doit être facile à comprendre, à ratifier, à respecter, à mettre à jour et à appliquer. Tout en convenant qu'il ne faut pas affaiblir le niveau de protection prévu dans les normes existantes, il est essentiel, pour garantir l'utilité du nouvel instrument, que celui-ci puisse être ratifié par le plus grand nombre possible d'Etats Membres.
8. Le vice-président des gens de mer a indiqué, pour sa part, que son groupe était, dans l'ensemble, en mesure d'appuyer nombre des dispositions figurant entre crochets dans le projet recommandé, en ce qui concerne les articles. Néanmoins, des problèmes subsistent dont certains sont source de graves préoccupations, par exemple l'article II, paragraphe 6, qui prévoit la possibilité d'exclure de nombreux marins du champ d'application de la Déclaration des droits des gens de mer.
9. Le rapporteur a attiré l'attention de la commission sur un certain nombre de préoccupations soulevées au sein du groupe gouvernemental. De l'avis général, l'article II, paragraphe 4, doit préciser qu'il ne s'applique pas aux navires commerciaux temporairement affectés à des activités militaires ou activités similaires. S'agissant de l'article II, paragraphe 4, alinéa a), la question a été soulevée de savoir s'il était souhaitable de limiter la jauge et, si oui, quelle limite il fallait fixer; la question a aussi des incidences sur le Titre 3 et le Titre 5. En ce qui concerne l'article II, paragraphe 6, la question de la flexibilité nationale et la possibilité d'exclure des navires affectés à certains types d'activité commerciale ou à certaines traversées, par exemple au commerce côtier dans les eaux territoriales, ont suscité un certain nombre d'inquiétudes, tout comme la question des «droits fondamentaux», traités à l'article III. La réglementation des services de recrutement et de placement des gens de mer, prévue à l'article V, paragraphe 5, a également été jugée préoccupante. Cette question a aussi des répercussions sur la Réglementation 1.4 et sur les annexes du Titre 5. S'agissant de l'article VI, paragraphe 4, l'expression «équivalent dans l'ensemble» semblait moins controversée qu'auparavant, mais il convenait d'approfondir la discussion. Le Titre 5 a, lui aussi, posé un certain nombre de difficultés, par exemple: le recours à des sociétés de classification/organismes reconnus; les domaines devant être soumis à certification et à inspection; les procédures de plainte à terre; et la nécessité d'établir un

lien visible entre le texte et les annexes. De nombreux gouvernements étaient en outre très préoccupés d'éventuelles conséquences sur le plan de la charge administrative et de la nécessité de mettre en place des activités de renforcement des capacités et de formation pour permettre aux Membres d'appliquer les dispositions du Titre 5.

Préambule ²

10. Le vice-président des gens de mer a indiqué que, compte tenu des divergences d'opinions concernant la référence à l'article 217 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à cause de ce qu'il suppose en termes de lutte contre la pollution, son groupe accepte la suppression du membre de phrase entre accolades.
11. La commission est convenue de supprimer la référence à l'article 217 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'apporter une petite correction au titre en anglais de cet instrument.
12. Considérant sa décision de déplacer au Préambule la référence à la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998, la commission décide de demander au Comité de rédaction de déterminer où l'inclure et de quelle manière.
13. A la suite d'une recommandation concernant l'article III, le Comité de rédaction a proposé d'insérer, après le troisième paragraphe du Préambule – «Consciente que l'Organisation ... conditions de travail décentes;», le nouveau paragraphe suivant:

Rappelant la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998;
14. Le président a indiqué qu'aucun amendement n'a été présenté en ce qui concerne l'énoncé proposé par le Comité de rédaction. La commission adopte le texte tel qu'il se présente et tel qu'il est placé.

Article II – Définitions et champ d'application

Paragraphe 1, alinéa e)

15. Le vice-président des armateurs a jugé acceptable le texte de l'article II, paragraphe 1, alinéa e), tel que présenté, et propose de supprimer les crochets et d'adopter le texte.
16. Le vice-président des gens de mer, considérant le texte suffisamment clair, a appuyé cette proposition, qui reçoit également le soutien du membre gouvernemental de l'Argentine.
17. Le membre gouvernemental de la Grèce a dit qu'il n'a aucune objection à la suppression des crochets mais indique que le terme «code», qui apparaît pour la première fois dans l'article II, n'a pas été défini. Il propose donc d'inclure une définition adéquate dans la convention mais pas nécessairement dans l'article II.

² Le présent rapport suit la structure du projet recommandé. Il ne reflète donc pas nécessairement l'ordre dans lequel les questions ont été examinées par la commission.

-
18. La membre gouvernementale du Danemark a fait valoir, pour sa part, qu'une telle définition est d'autant moins utile qu'elle aura des incidences sur les dispositions de la convention relatives à la mise en application.
 19. Le vice-président des armateurs a ajouté que pareille définition est rendue inutile par la Note explicative sur les réglementations et le code de la convention du travail maritime. Cette position est appuyée par le membre gouvernemental du Royaume-Uni et le vice-président des gens de mer.
 20. Le membre gouvernemental de l'Espagne a attiré l'attention de la commission sur le fait que le terme «code» n'apparaît pas dans la version espagnole du texte.
 21. Le président a proposé que cette question soit tranchée par une référence à l'article VI (Réglementations et parties A et B du code) dans l'article II, paragraphe 1, alinéa *e*). Il assure aussi que la version espagnole sera corrigée.
 22. Le membre gouvernemental de la Grèce a accepté de renoncer à cette proposition puisqu'il semble que la majorité des membres de la commission ne voit pas l'utilité d'introduire une définition. Cela étant, il signale que la Note explicative ne fera pas partie de la convention.
 23. Le président, compte tenu du large consensus, a proposé la suppression des crochets à l'article II, paragraphe 1, alinéa *e*). Il ne sera pas ajouté de définition du terme «code». La commission en est ainsi convenue.

Paragraphe 4, alinéa *a*)

24. Le vice-président des armateurs a proposé de conserver le texte de l'article II, paragraphe 4, alinéa *a*), et de limiter le champ d'application de la convention aux navires d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux.
25. Le vice-président des gens de mer a dit que les droits des marins ne sauraient dépendre de la dimension du navire sur lequel ils travaillent. Les questions telles que la durée du travail et les dispositions minimales en matière de travail ne sont pas liées à la jauge d'un navire. Il propose donc la suppression de l'alinéa *a*).
26. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a dit qu'il partage cet avis. Il est de la plus haute importance que cette convention serve à la protection des gens de mer. Il propose d'introduire des jauges limites dans les Titres 3 et 5. Sans ces limites, le nombre d'inspections régulières à la charge des gouvernements sera trop élevé.
27. Le membre gouvernemental des Pays-Bas a déclaré que les gens de mer travaillant sur les petits navires ont aussi des droits mais convient, avec le membre gouvernemental du Royaume-Uni, du fardeau que l'inspection régulière de ces navires pourrait représenter pour les gouvernements.
28. La membre gouvernementale du Danemark est également convenue du fait qu'en principe la convention devrait couvrir tous les navires, quelle que soit leur dimension, mais, comme l'a indiqué le membre gouvernemental du Royaume-Uni, il faudrait introduire une jauge limite dans le Titre 5 en excluant cependant les navires à passagers en raison du grand nombre de gens de mer qui travaillent à bord. Cette position est celle aussi des membres gouvernementaux de la Suède, de l'Allemagne et de la Norvège.
29. Le membre gouvernemental de la Chine a dit que les jauges limites sont d'autant plus importantes qu'il serait difficile de respecter les prescriptions s'agissant des petits navires. A l'instar d'autres conventions de l'OIT, telles que la convention (n° 133) sur le logement

des équipages (dispositions complémentaires), 1970, et des conventions de l'OMI, la présente convention devrait prévoir une limite, qui devrait être fixée à 500 tonneaux.

- 30.** Les membres gouvernementaux de l'Argentine, de l'Indonésie, du Japon, du Pakistan, de la Fédération de Russie, de Singapour et de la Tunisie ont exprimé leur accord avec le membre gouvernemental de la Chine.
- 31.** Le membre gouvernemental de la France s'est dit favorable à la suppression de l'alinéa a) et suggère que la question des jauges limites soit examinée dans les Titres 3 et 5.
- 32.** Le membre gouvernemental du Brésil partageait l'avis du vice-président des gens de mer et du membre gouvernemental du Royaume-Uni et indique que la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, constituerait une base de discussion intéressante car elle contient une disposition autorisant l'exclusion de navires d'un certain tonnage, en consultation avec les organisations les plus représentatives des armateurs et des gens de mer. Le membre gouvernemental des Etats-Unis adhère à cette proposition.
- 33.** Le vice-président des armateurs a indiqué qu'il est entièrement d'accord avec le vice-président des gens de mer sur le fait qu'un marin reste un marin quelle que soit la jauge du navire. Toutefois, il faut aborder la question de façon pragmatique afin d'encourager les ratifications. De plus, fixer une jauge limite dans le Titre 5, qui est le seul titre de la convention à traiter du respect et de la mise en application des dispositions sans instaurer de limite dans les articles, n'a pas de sens.
- 34.** Le membre gouvernemental du Libéria a appuyé la suppression de l'alinéa a) et l'introduction d'une jauge limite dans les autres titres, le cas échéant. Il pourrait être nécessaire d'examiner le paragraphe 6 et de voir s'il convient de le libeller d'une autre manière afin de garantir que les Etats Membres ont le droit d'instaurer une jauge limite dans certaines circonstances. Les membres gouvernementaux de l'Espagne, de la Finlande et de l'Inde et ont appuyé ce point de vue.
- 35.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a rappelé qu'il n'est pas favorable à une suppression complète de cette disposition, suppression qui aurait pour conséquence que la disposition ne s'appliquerait à aucune partie du Titre 5 relatif au respect et à la mise en application des dispositions. Selon lui, cette disposition ne devrait pas s'appliquer aux obligations des Etats Membres au titre des responsabilités de l'Etat du pavillon prévues au Titre 5 mais, en revanche, elle devrait être appliquée au contrôle par l'Etat du port. Cette modification ne serait pertinente que pour le Titre 3 et le Titre 5.
- 36.** Le vice-président des armateurs a déclaré que son groupe ne pouvait absolument pas accepter la proposition faite par le membre gouvernemental du Royaume-Uni. Les armateurs préfèrent qu'aucune jauge limite ne soit mentionnée dans le texte du Titre 5 plutôt que la disposition ne s'applique à l'inspection et au contrôle par l'Etat du port sans référence à l'inspection et à la certification des navires par l'Etat du pavillon.
- 37.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a fait remarquer que les différentes conventions existantes ont des champs d'application différents et qu'il est nécessaire de fixer une jauge limite pour respecter la situation actuelle; il a suggéré d'ajouter un nouveau paragraphe invitant les Etats Membres à établir les droits des gens de mer sur les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux afin de garantir que les marins ne sont pas privés des droits dont ils bénéficient au titre des conventions existantes. A des fins de cohérence entre le paragraphe 4 et le Titre 3, il faudrait ajouter un membre de phrase supplémentaire à la fin du paragraphe 4 prévoyant que, «sauf stipulation contraire, ces dispositions s'appliquent à tous les navires». Cette proposition a bénéficié du soutien du membre gouvernemental de Singapour.

-
- 38.** Le membre gouvernemental de la Chine a déclaré qu'un certain nombre des membres gouvernementaux du Groupe Asie-Pacifique étaient favorables à une jauge brute limite de 500 tonneaux. Les membres gouvernementaux de l'Égypte et du Maroc ont apporté leur appui à cette proposition.
- 39.** Le membre gouvernemental de la Grèce a indiqué qu'une solution pouvait consister à modifier le paragraphe 5 de l'article II afin de donner aux États Membres le droit de décider des règlements précis qui ne seraient pas applicables aux navires de plus petite taille. De ce fait, au paragraphe 5 de l'article II, il faudrait remplacer «de la présente convention» par «des règlements spécifiques» ou «des Titres».
- 40.** Le membre gouvernemental de l'Afrique du Sud a appuyé la suppression de l'alinéa *a)* car l'instauration d'une limite en matière de jauge pourrait être en contradiction avec la Constitution sud-africaine et faire obstacle à la ratification.
- 41.** Le vice-président des gens de mer a fait remarquer que la commission doit se demander si elle a vraiment l'intention d'adopter une convention destinée à protéger les gens de mer tout en excluant un nombre important de marins et de navires de son champ d'application. Dans d'autres domaines précis, comme dans le Titre 3, le groupe des gens de mer a été disposé à reconnaître la nécessité de jauge limite mais, dans le cas présent, il est important de garantir que les dispositions s'appliquent à tous les marins. Le cas des importantes flottes asiatiques qui font de la navigation côtière et pour lesquelles il sera difficile d'instaurer des conditions au niveau de la norme exigée pose de véritables problèmes. Mais ceux-ci ne pourront être réglés simplement en excluant les nombreux effectifs de marins concernés.
- 42.** La membre gouvernementale du Danemark a rendu compte des discussions de son groupe au sujet du paragraphe 4, alinéa *a)*. Le groupe a cherché comment concilier le point de vue du groupe des gens de mer et les préoccupations des gouvernements qui, en cas de suppression de la limite de jauge, auraient bien des difficultés à ratifier la convention. L'une des solutions consisterait à introduire dans le dispositif de la présente convention une clause de flexibilité telle qu'il en existe dans d'autres instruments et qui prévoirait l'abaissement graduel de la jauge limite et l'application de la convention à tous les navires dans un délai raisonnable. Les pays, où l'application immédiate de la convention à l'ensemble des navires risque de causer des problèmes de fond en raison de la situation spécifique de leur secteur maritime, pourraient, au moment de la ratification et après consultation des partenaires sociaux, déposer une déclaration auprès de l'OIT limitant le champ d'application du texte aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux. Ils seraient tenus de prendre les mesures nécessaires pour réduire et ultérieurement supprimer cette limitation dans un délai donné et de donner des informations sur ces mesures dans les rapports qu'ils devront présenter au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT. Les délais à observer et le libellé exact de la clause de flexibilité n'ont pas encore été abordés, mais celle-ci viserait tous les titres de l'instrument.
- 43.** Le vice-président des armateurs a indiqué que son groupe est disposé à se rallier à la proposition du groupe gouvernemental.
- 44.** Le vice-président des gens de mer était prêt, quant à lui, à envisager sérieusement l'introduction d'une clause de flexibilité s'il est tenu compte de l'étroite corrélation existant avec le paragraphe 6. La proposition du groupe gouvernemental concernant le délai imparti pour le respect intégral de la convention doit aussi être examiné. Une approche au cas par cas est préférable à l'approche générale adoptée vis-à-vis de la jauge limite de 500 tonneaux.

45. Cette question n'a pas été examinée plus avant.

Paragraphe 4, alinéa d)

46. Le vice-président des armateurs a estimé que le texte entre crochets de l'article II, paragraphe 4, alinéa d), devrait être supprimé du fait que la convention ne doit pas s'appliquer aux plates-formes de prospection ou d'extraction pétrolière. Le membre gouvernemental de la Norvège a appuyé cette position et a indiqué que le texte suggéré implique que, lors du changement de site, un régime juridique différent serait appliqué à la même plate-forme.
47. Le vice-président des gens de mer a fait remarquer qu'il existe différents types d'unités mobiles de forage au large, certaines avec d'importants équipages et d'autres des équipages beaucoup plus limités. Il faut identifier les gens de mer qui ne sont pas couverts par les règlements valables à terre et les faire bénéficier de la couverture de la convention.
48. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a déclaré que les plates-formes fixes sont considérées comme des structures terrestres et, en tant que telles, ne relèvent pas de la juridiction de l'autorité maritime. Lorsque les plates-formes ne procèdent pas à des activités d'extraction mais qu'elles sont en route, elles sont considérées comme des navires. Il faudrait conserver le texte proposé en prévoyant que les dispositions sont applicables aux plates-formes en route et en excluant les plates-formes fixes.
49. Le vice-président des gens de mer a réaffirmé que des gens de mer sont présents sur les unités maritimes mobiles au large des côtes, même lorsqu'elles sont fixes, et a suggéré d'examiner le libellé concernant les gens de mer employés sur des unités maritimes mobiles au large des côtes qui figure à l'article 1, paragraphe 2, de la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996.
50. Le membre gouvernemental des Pays-Bas a attiré l'attention de la commission sur le secteur du dragage qui, selon les définitions en vigueur des termes «gens de mer» et «navire», relève du domaine d'application de la convention. Les dragues sont des bâtiments de mer inscrits au registre d'immatriculation des navires et détenteurs de certificats de navigabilité. Si les dragues aspiratrices ne sont pas automotrices, qu'elles ne peuvent pas naviguer et qu'elles travaillent pour la plupart de manière stationnaire dans les ports, les dragues porteuses sont, elles, automotrices. Toutefois, en raison de leur structure particulière, elles ne remplissent pas les prescriptions de la convention relatives au logement ou à d'autres points. La convention ne devrait pas s'appliquer aux dragues aspiratrices; s'agissant des dragues porteuses, il convient de faire preuve de la flexibilité appropriée concernant les prescriptions en matière de logement.
51. Le vice-président des gens de mer a estimé que ces préoccupations sont suffisamment prises en compte à l'alinéa i) du paragraphe 1 et au paragraphe 5.
52. Le membre gouvernemental du Mexique a proposé de supprimer le texte entre crochets figurant à l'alinéa d) du paragraphe 4. Les plates-formes de forage ont pour objectif premier la prospection et la production pétrolière, et non la navigation. Si ces plates-formes étaient considérées comme des navires au sens de l'article II, paragraphe 1, alinéa i), quiconque employé à leur bord, y compris les spécialistes du forage et d'autres domaines liés à l'exploitation pétrolière, devrait être considéré comme marin. Toutefois, un certain nombre de dispositions comme celles relatives aux salaires, à l'inspection des navires par l'Etat du port, aux conditions et aux horaires de travail ne sont pas applicables à ces unités de forage. Le gouvernement du Mexique ne sera pas en mesure de ratifier la convention si le libellé proposé demeure. Les membres gouvernementaux du Danemark et de la Norvège appuient la suppression du texte entre crochets.

-
- 53.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a fait remarquer que le libellé proposé est tiré de l'article 1, paragraphe 4 *c*), de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Comme ce libellé soulève une controverse juridique, l'intervenant propose de formuler l'alinéa *d*) comme suit: «les plates-formes de forage et d'exploitation fixes». Les employés se trouvant à bord, autres que les marins, pourraient être exclus du champ d'application de la présente convention, comme le prévoit le paragraphe 3.
- 54.** Le vice-président des gens de mer a jugé utile la proposition du membre gouvernemental de la République de Corée, étant donné qu'il convient de distinguer les plates-formes fixes des plates-formes automotrices mobiles. Comme son groupe vise la protection de tous les marins se trouvant sur les plates-formes amovibles, même lorsque celles-ci sont ancrées sur le fond de la mer pour procéder à leurs travaux de forage, il n'acceptera la suppression du texte entre crochets que si les gens de mer jouissent d'une protection adéquate au même titre que les autres travailleurs présents sur les plates-formes. Il faut éviter la situation où les gens de mer travaillant sur les plates-formes amovibles sont considérés comme tels en vertu des seuls instruments de l'OMI (par exemple, la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978 – STCW – et le Code international de gestion de la sécurité, 1998), et ne sont protégés ni par la présente convention ni par aucune autre disposition adéquate.
- 55.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a souligné que les unités mobiles de forage au large en route sont considérées comme des navires par les règlements de l'OMI ainsi que par les conventions n^{os} 178 et 147 de l'OIT.
- 56.** Le membre gouvernemental de la Norvège n'était pas favorable à la proposition du membre gouvernemental de la République de Corée. Le fait de la navigation ne doit pas conduire une seule et même activité à connaître plusieurs régimes juridiques différents. C'est pourquoi il faut éliminer la notion d'application temporaire de la convention. Le membre gouvernemental du Mexique partage ce point de vue.
- 57.** Le membre gouvernemental du Qatar a proposé la suppression de l'alinéa *d*), étant donné que les conditions de travail sur les plates-formes de prospection et d'extraction pétrolière sont généralement meilleures qu'à bord des navires. Le vice-président des gens de mer trouve la proposition intéressante.
- 58.** La commission a créé, pour examiner cette question, un groupe de travail tripartite composé des membres gouvernementaux du Mexique, de la Norvège et du Royaume-Uni, des membres du groupe des armateurs de la France, du Danemark et de la Norvège, et des membres du groupe des gens de mer du Mexique, des Pays-Bas, de la Norvège et de la Suède.
- 59.** Le membre gouvernemental de la Norvège a indiqué que, lors de sa première discussion, le groupe de travail a dégagé six options possibles: 1) adopter le texte sans le texte entre crochet; 2) adopter le texte avec le texte entre crochets; 3) retirer l'alinéa *d*), ce qui supprimerait la référence de l'instrument aux plates-formes de prospection et d'extraction pétrolière; 4) introduire une clause permettant l'application de la convention aux plates-formes de prospection ou d'extraction pétrolière lorsqu'un Etat côtier n'a lui-même pas de réglementation dans ce domaine; 5) limiter la définition du terme «gens de mer» afin que les personnes qui travaillent sur ces unités ne soient plus définies comme des gens de mer; et 6) supprimer le texte entre crochets et demander au Bureau de préparer un nouvel instrument qui couvre les personnes employées dans ces activités menées au large. Le Bureau a indiqué que cette sixième option ne serait pas réalisable à court terme, et les quatrième et cinquième options ont été rejetées par les gens de mer qui considéraient

qu'elles risquaient d'ouvrir à nouveau le débat sur un texte ne figurant pas entre crochets et considéré comme suffisamment élaboré.

60. Les membres du groupe des armateurs présents dans le groupe de travail ont demandé la suppression du texte entre crochets arguant du fait que les consultations nécessaires avec les personnes impliquées dans les activités de prospection et d'extraction pétrolière n'avaient pas eu lieu et que l'inclusion de personnes employées à bord de plates-formes de prospection ou d'extraction supposerait de réexaminer tous les titres à la lumière de cette donnée nouvelle. Les gens de mer souhaitent l'inclusion du texte entre crochets puisque leur position est que tous les marins devraient être couverts par l'instrument même si, selon eux, celui-ci ne va pas assez loin puisque les marins ne sont couverts que lorsque le navire est en route alors qu'ils peuvent être appelés à travailler à bord à tout moment. Sur les trois gouvernements représentés dans le groupe de travail, l'un d'entre eux souhaite l'inclusion du texte entre crochets alors que les deux autres sont favorables à sa suppression.
61. L'orateur a conclu que le groupe de travail avait fait le maximum, compte tenu de son mandat.
62. Le vice-président des armateurs a ajouté que l'inclusion du texte entre crochets serait source de problèmes du fait qu'il existe selon les Etats des régimes différents pour couvrir les travailleurs à bord des navires dans ces diverses situations.
63. Le vice-président des gens de mer a proposé que le groupe de travail examine à nouveau la question avec la participation de l'OMI, car celle-ci a une grande expérience en matière d'application des instruments maritimes sur les unités maritimes mobiles au large des côtes. Il est évident que les pays ont des régimes différents, mais il importe de garantir que tous les marins sont correctement protégés et de reconnaître que toutes les personnes employées sur les plates-formes au large sont véritablement des gens de mer.
64. Le membre gouvernemental du Mexique a appuyé cette proposition. Il faut mettre l'accent sur l'élaboration d'un texte qui garantisse que tous les gens de mer à bord des plates-formes sont couverts par la convention, tout en excluant les travailleurs qui ne sont pas des gens de mer.
65. Il a été convenu que le groupe de travail devrait se réunir à nouveau, lorsque le Bureau aura préparé un document contenant un certain nombre de propositions. A la suggestion du membre gouvernemental du Royaume-Uni, il a été convenu que un ou deux membres gouvernementaux supplémentaires pourraient participer au groupe de travail, compte tenu des points de vue divergents des trois membres gouvernementaux présents.
66. Le membre gouvernemental de la Norvège a dit que le groupe de travail n'était pas tout de suite parvenu à arrêter une position commune. Le groupe des gens de mer avait proposé un nouveau projet qui a été rejeté par les armateurs et jugé problématique par les membres gouvernementaux. Finalement, le groupe de travail a suggéré la suppression de l'alinéa *d)* du paragraphe 4 dans son intégralité. La convention resterait donc silencieuse sur cette catégorie de bâtiments et les Etats pourraient, selon qu'ils le décident, leur appliquer les dispositions conventionnelles pleinement, partiellement ou pas du tout.
67. Le président a remercié le groupe de travail pour les efforts considérables qu'il a déployés en vue de résoudre ce délicat problème.
68. La commission a décidé de supprimer l'alinéa *d)* du paragraphe 4.

Paragraphe 6

- 69.** Le vice-président des armateurs a rappelé que toutes les conventions maritimes existantes de l'OIT excluaient de leur champ d'application les navires ne se déplaçant que dans les eaux territoriales et a suggéré de conserver cette pratique de manière à encourager une large ratification du nouvel instrument. Il a donc proposé de conserver l'article II, paragraphe 6. Les membres gouvernementaux de l'Égypte, de l'Inde et de la Fédération de Russie l'ont appuyé.
- 70.** Le vice-président des gens de mer s'est opposé à une restriction du champ d'application de la convention et à l'exclusion d'effectifs importants de gens de mer. En outre, la notion de navigation «hors [des] eaux territoriales» pose un certain nombre de problèmes. En effet, il existe des divergences au niveau régional sur ce que l'on entend par navigation hors des eaux territoriales et navigation en eaux territoriales. Certaines navigations qui semblent répondre aux critères de navigation hors des eaux territoriales ont en fait été définies juridiquement comme navigations en eaux territoriales. La référence à la protection des droits en matière d'emploi et des droits sociaux par la «législation nationale» pose également le problème de l'équivalence d'ensemble et de la manière dont un Membre pourra garantir véritablement la protection de ces droits.
- 71.** La membre gouvernementale du Danemark a fait référence à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer pour la définition de la navigation hors des eaux territoriales et suggère d'ajouter une phrase permettant de définir cette expression, de la manière suivante, par exemple «navigation entre deux ports situés dans deux Etats Membres».
- 72.** Le membre gouvernemental des Pays-Bas a suggéré que la définition, quelle qu'elle soit, tienne également compte des situations dans lesquelles les navires se déplacent entre un pays donné et ses lointains territoires d'outre-mer ou dans lesquelles des gens de mer étrangers sont engagés à bord de navires battant un pavillon donné et doivent être protégés par l'instrument proposé. En ce qui concerne la phrase du paragraphe 6 «[en] [après] consultation [des représentants] des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées», le terme «après» est préférable car il laisse la prise de décisions véritable aux autorités nationales. Les membres gouvernementaux de la Fédération de Russie et du Royaume-Uni se sont déclarés favorables au terme «après».
- 73.** Le membre gouvernemental de la Tunisie a déclaré que l'article II, paragraphe 1, alinéa *i*), qui précise que les navires naviguant dans les eaux intérieures sont exclus du champ d'application de la convention, répond aux préoccupations de son gouvernement. D'autres précisions ne sont pas nécessaires car elles entraîneraient une certaine confusion. Le membre gouvernemental du Maroc a appuyé ce point de vue.
- 74.** Prenant note du lien qui existe entre le paragraphe 6 et l'alinéa *a*) du paragraphe 4, le président a renvoyé la question à des réunions de groupe pour éclaircir la situation.
- 75.** La membre gouvernementale du Danemark, prenant la parole au nom de son groupe, a rappelé que celui-ci estime généralement, à propos de l'article II, alinéa 4 *a*), que la question de la jauge pourrait être réglée dans les Titres 1 à 5. Le paragraphe 6 n'a pas fait l'objet d'une discussion approfondie, mais la plupart des gouvernements souhaiteraient le conserver. S'agissant de la première phrase, les gouvernements préfèrent l'expression «après consultation» aux termes «en consultation».
- 76.** Le vice-président des armateurs était lui aussi d'avis de conserver le paragraphe 6 aux fins d'une large ratification.

-
77. Le vice-président des gens de mer a dit que son groupe est également préoccupé par l'alinéa a) du paragraphe 4 et par le paragraphe 6. Alors que le premier exclut certains navires, le second exclut certaines activités, et il craint que des gouvernements n'invoquent à l'excès les dispositions du paragraphe 6. La solution proposée par le groupe gouvernemental concernant l'alinéa a) du paragraphe 4 devrait être appliquée aussi au paragraphe 6. Ainsi, si, pour une raison ou pour une autre, certaines catégories de gens de mer sont exclues, des mesures spéciales peuvent être mises en place.
78. La membre gouvernementale du Danemark a dit que le groupe gouvernemental a examiné la proposition du groupe des gens de mer d'introduire une clause de flexibilité dans le paragraphe 6. La question doit être renvoyée à un groupe de travail qui pourrait aussi se pencher sur les préoccupations des gens de mer en matière de sécurité sociale.
79. La commission a créé un groupe de travail tripartite pour examiner cette question réunissant les membres gouvernementaux de la Chine, de la Grèce et de l'Inde, des membres du groupe des armateurs du Japon et du Venezuela et de la Fédération internationale des armateurs et des membres du groupe des gens de mer des Etats-Unis, de la Grèce et de l'Inde.
80. Le membre gouvernemental de la Grèce a annoncé, après la première réunion du groupe de travail, que celui-ci apprécierait des orientations supplémentaires de la part de la commission sur ce sujet.
81. Le vice-président des armateurs a estimé que la position de son groupe est suffisamment claire.
82. Le vice-président des gens de mer a rappelé les préoccupations de son groupe au sujet de la définition de la navigation «hors [des] eaux territoriales» et de l'exclusion du champ d'application de la convention des activités commerciales menées dans les eaux territoriales. Les membres gouvernementaux du Japon et des Philippines, ainsi que d'autres pays en développement, ont signalé les difficultés qu'ils rencontrent en rapport avec leur flotte nationale et qui pourraient faire obstacle à leur souhait de ratifier l'instrument. Comme il faudrait à certains de leurs navires engagés dans la navigation territoriale des années avant de satisfaire aux prescriptions de la convention, ces pays devraient pouvoir bénéficier d'une certaine mesure de flexibilité. Il faudrait que la convention prévoie, dans le cadre du processus de ratification, des exclusions de son champ d'application, assorties de certaines conditions. Dans le contexte de la convention, il faudrait entendre par activités commerciales nationales les trajets effectués, sans pénétrer dans les eaux territoriales d'autres Etats, entre des ports ou des terminaux situés dans l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon. Pour limiter la portée des exclusions, la notion de navire d'un tonnage brut inférieur à 500 tonnes navigant dans les eaux territoriales devrait être introduite. Les Membres ne seraient autorisés à se prévaloir de la clause de flexibilité que s'ils sont dans une phase de développement et si les droits des gens de mer précisés aux articles III et IV sont protégés par la législation nationale. Au moment de ratifier la convention consolidée, les Membres déclareraient leur intention d'élargir progressivement les prescriptions conventionnelles aux navires engagés dans la navigation en eaux territoriales. Soucieux d'aboutir à un compromis, les gens de mer ont renoncé au délai initialement visé de six à huit ans. Toutefois, les Membres seraient tenus de présenter des rapports similaires à ceux qui leur sont demandés au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT sur les mesures qu'ils ont prises en vue d'étendre progressivement l'application de la convention.
83. Le membre gouvernemental de la Chine a exprimé son adhésion à l'exercice de consolidation mené par l'OIT. Une large ratification de la convention consolidée est d'une importance décisive puisqu'elle est censée être un instrument international et non national ou régional. La convention consolidée doit placer la barre relativement haut et tenir compte

du fait que les points de vue des pays varient en fonction de la situation de leurs industries maritimes respectives. Toutefois, si la barre est placée trop haut, il sera difficile de lui faire correspondre les autres normes existantes dans d'autres secteurs d'activité, ce qui risque de compromettre la ratification et la mise en application de l'instrument.

84. Le membre gouvernemental des Etats-Unis a fait observer qu'il convient de trouver le juste équilibre entre la nécessité de garantir les droits des gens de mer et celle de reconnaître qu'il faut une certaine mesure de souplesse.
85. La membre gouvernementale de l'Inde a demandé les orientations du Bureau sur l'opportunité/légitimité des deux éléments réclamés par les gens de mer membres du groupe de travail. S'agissant de la terminologie employée dans la partie concernant l'incapacité du Membre à ratifier la convention «en raison de la phase de développement où il se trouve», l'intervenante se demande si la phrase est largement utilisée. Elle demande aussi si les Membres peuvent présenter des rapports annuels au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT.
86. Dans son rapport sur les délibérations du groupe de travail, le membre gouvernemental de la Grèce a déclaré qu'après quatre séances un consensus s'est dégagé sur la nécessité de faire preuve de souplesse concernant l'exclusion éventuelle des navires ne naviguant qu'en eaux territoriales. Il n'a pas été possible toutefois de parvenir à un accord sur les critères spécifiques à remplir pour pouvoir invoquer une clause de flexibilité. Aucun libellé précis n'a été proposé, mais les idées avancées par le groupe de travail pourraient éventuellement être utilisées comme point de départ des discussions qui auront lieu lors de la Conférence maritime.
87. Le président a remercié le membre gouvernemental de la Grèce et les autres membres du groupe de travail des efforts qu'ils ont déployés pour traiter d'une question extrêmement délicate.

Article III – Principes et droits fondamentaux

88. Le vice-président des armateurs a rappelé que l'article III a toujours posé de graves problèmes au groupe gouvernemental. En conséquence, le groupe des armateurs estime que tout le texte de l'article III devrait figurer dans le Préambule et non dans les articles.
89. Le vice-président des gens de mer a indiqué que ceux-ci ne sont pas du tout favorables au déplacement de ces références dans le Préambule. Entre les deux variantes, le groupe des gens de mer a une préférence pour la seconde qui a fait l'objet d'un accord lors de consultations antérieures. Néanmoins, il serait prêt à accepter les deux variantes. En outre, il y a une différence entre la version anglaise et la version française du premier des textes proposés.
90. Le Conseiller spécial a expliqué que la version française de la première variante de l'article III figurant dans le document PTMC/04/1 contient une erreur de présentation. Le «e)» précédant «tels qu'ils sont...» devrait être supprimé. Dans la version anglaise, il faudrait ajouter une ligne après a) afin que l'expression «... tels qu'ils sont énoncés dans la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998» porte sur tous les alinéas a) à d).
91. La membre gouvernementale du Japon a fait part de sa vive inquiétude à propos du paragraphe 2 du deuxième texte proposé. D'importants efforts ont été consentis pour rédiger un instrument qui puisse être largement ratifié et ce paragraphe exigerait des Etats ratificateurs qu'ils parviennent à des dispositions équivalant dans l'ensemble aux

dispositions contenues dans les conventions relatives aux droits et principes fondamentaux dont il est question dans la première phrase. Ce paragraphe constituerait donc un obstacle important à la ratification. La préférence du Japon va donc à la première variante.

92. Le membre gouvernemental des Etats-Unis a rappelé que sa délégation avait présenté un document sur la première variante de l'article III lors de la quatrième réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime car son gouvernement ne pouvait accepter la version originale de l'article III qui constitue la première variante proposée. La référence actuelle à la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998, est vague et présente, par nature, un certain nombre de difficultés. L'intervenant s'est associé à la position du gouvernement du Japon et a ajouté que la deuxième variante n'allait pas elle non plus sans poser de problème. Aucune de ces solutions n'est acceptable et il conviendra donc de les amender. De nouvelles consultations sont nécessaires.
93. La membre gouvernementale du Danemark a expliqué que la première variante ne crée pas d'obligations supplémentaires pour les Etats Membres, notamment en matière de rapport. La deuxième version proposée vise à instaurer une certaine souplesse en réponse aux besoins des gouvernements qui n'ont pas ratifié toutes les conventions énoncées dans la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998. Le gouvernement du Danemark n'a de problème avec aucun des deux textes, mais il faut trouver une solution pour les gouvernements pour lesquels ces dispositions constitueraient un obstacle important à la ratification. Elle convient que de nouvelles consultations sont nécessaires. Cette dernière remarque est appuyée par les membres gouvernementaux de la France, de la République de Corée et des Pays-Bas.
94. Plusieurs membres gouvernementaux, notamment ceux des Philippines, de Singapour et de l'Espagne, ont indiqué qu'ils pouvaient accepter la première variante proposée. La majorité de ces gouvernements ont fait remarquer que, même si leur législation est compatible avec l'un et l'autre de ces textes, ils préféreraient la première variante compte tenu des préoccupations exprimées par les membres gouvernementaux du Japon et des Etats-Unis. Le membre gouvernemental de l'Espagne a ajouté qu'il n'était pas favorable au déplacement de cette référence aux droits fondamentaux dans le Préambule.
95. Le membre gouvernemental du Pakistan a proposé d'adopter la deuxième variante, en supprimant le paragraphe 2 qui fait problème.
96. Le membre gouvernemental du Canada a fait remarquer que la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998, est un instrument promotionnel. En qualité de Membre de l'OIT, les Etats sont déjà convenus de ces principes même s'ils n'ont pas ratifié toutes les conventions pertinentes. La référence proposée pourrait toutefois créer de nouvelles obligations.
97. Le membre employeur du Conseil d'administration du BIT a fait part des inquiétudes du groupe des employeurs du Conseil d'administration face à une référence à la Déclaration de l'OIT dans n'importe lequel des articles de la convention proposée. Cette référence ajouterait de la confusion aux objectifs de la Déclaration qui sont différents de ceux des conventions. En outre, la Déclaration elle-même deviendrait alors l'objet d'examen approfondis de la part des organes de contrôle de l'OIT. Une référence à la Déclaration peut être acceptable dans le Préambule. La deuxième variante ne peut pas être retenue non plus car elle découragerait la ratification des gouvernements qui n'ont pas encore ratifié une, voire plusieurs, des conventions fondamentales.
98. Le vice-président des gens de mer a attiré l'attention de la commission sur le commentaire 4 du document PTMC/04/2 qui fait référence à une disposition semblable de

l'article 2 a) de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Or les gouvernements qui ont ratifié cette convention s'inquiètent de la présence de la même disposition dans le texte actuel.

- 99.** Le membre gouvernemental des Etats-Unis a déclaré que son gouvernement accepterait l'article 2 a) tel qu'il figure actuellement dans la convention n° 147. Mais le texte proposé se distingue de cette disposition et il est totalement différent de la conception qu'a son gouvernement de l'article 2 a). Avant de ratifier la convention n° 147, les Etats-Unis ont demandé un avis juridique auprès de l'OIT, avis qui est annexé aux articles de ratification.
- 100.** Le président a noté que les trois groupes attachaient beaucoup d'importance à cette question et propose de demander l'avis de la Commission d'organisation des travaux.
- 101.** Le Président de la Commission d'organisation des travaux et Président de la Conférence a indiqué que, après consultation et avis juridique, la proposition suivante relative à l'article III a reçu un soutien suffisant pour être soumise à nouveau à la commission pour décision. Le libellé proposé est le suivant:

Tous les Membres veillent à ce que les dispositions législatives et réglementaires garantissent le respect, dans le contexte de cette convention, des droits fondamentaux suivants:

- a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;
- b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;
- c) l'abolition effective du travail des enfants; et
- d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

- 102.** La référence à la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998, sera transférée dans le Préambule de la convention proposée.
- 103.** Le président de la commission a invité les membres à faire des remarques sur le nouveau texte qui leur était soumis. Il a également demandé que l'avis du Conseiller juridique soit présenté par écrit afin de pouvoir être inclus dans le rapport de la commission.
- 104.** L'avis du Conseiller juridique figure ci-après:

Le Conseiller juridique a été appelé par le président de la commission n° 1 à donner par écrit les réponses aux questions relatives à l'article III de la future convention³.

1. En ce qui concerne le statut juridique et les conséquences de l'inclusion du «langage» de la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail dans les dispositions de l'article III, tel que proposé par le Président de la Conférence, le Conseiller juridique a noté qu'il n'y avait pas inclusion du «langage» de la Déclaration dans cette proposition mais une référence aux droits fondamentaux assortis d'une obligation pour le Membre qui ratifierait la future convention: celle de vérifier que les

³ Le texte se lit comme suit:

Chaque Membre vérifie que les dispositions de sa législation respectent, dans le contexte de la présente convention, les droits fondamentaux suivants:

- a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective;
- b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire;
- c) l'abolition effective du travail des enfants;
- d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.

dispositions de sa législation respectent dans le contexte de la future convention ces droits fondamentaux. Le statut de la Déclaration et son «langage» reflètent, par la référence aux principes et aux droits fondamentaux, le caractère promotionnel de cet instrument qui diffère sensiblement d'une convention internationale du travail.

2. La référence aux droits fondamentaux dans le texte de l'article III de la future convention ne créerait pas d'obligations de faire rapport dans le cadre des organes de contrôle de l'OIT sur le contenu de la Déclaration. Les deux instruments sont différents et les organes de contrôle de l'OIT n'ont pas compétence pour examiner la mise en œuvre de la Déclaration, mise en œuvre qui fait l'objet d'un mécanisme de suivi distinct.
3. L'article III sera, comme toute disposition obligatoire de la convention, l'objet de l'examen des organes de contrôle de l'application des normes de l'OIT. La question importante est de savoir sur quelle obligation portera ce contrôle. Un Membre qui ratifie la future convention aura l'obligation, en vertu de l'article III, de vérifier que sa législation respecte, dans le contexte de cette convention, les quatre catégories de droits fondamentaux. Comme toute obligation conventionnelle, celle-ci doit être exécutée de bonne foi. Sous réserve de la décision du Conseil d'administration du BIT quant aux précisions qui pourraient être demandées dans le formulaire de rapport en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'OIT, l'examen des organes de contrôle portera sur cette obligation précise. Cette disposition n'impose pas d'obligation additionnelle pour les Etats qui ont ratifié l'une ou l'autre des conventions fondamentales puisque celles-ci couvrent déjà, sans exception, les travailleurs visés par la future convention.
4. Quant à la question de savoir si la référence aux quatre catégories de droits fondamentaux dans l'article III créerait une obligation de faire rapport en vertu de la Déclaration de l'OIT en dehors du mécanisme de suivi de celle-ci, la réponse est négative comme expliqué ci-dessus.
5. Enfin, sur les conséquences de l'inclusion d'une référence à la Déclaration dans le préambule de la future convention, le Conseiller juridique a rappelé que l'introduction d'un considérant rappelant la Déclaration, à l'instar de ce qui existe déjà dans les préambules des conventions (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999, et (n° 183) sur la protection de la maternité, 2000, n'entraîne aucune obligation juridique pour les Membres. Le Préambule des conventions internationales du travail ne crée pas d'obligation juridique par les Membres.

105. Le vice-président des armateurs a déclaré que les questions d'ordre juridique soulevées par cette proposition avaient été réglées grâce à l'avis juridique clair fourni par le Conseiller juridique. De ce fait, le groupe des armateurs appuie la proposition.

106. Le vice-président des gens de mer a également accepté la proposition.

107. En l'absence d'objection du groupe gouvernemental, le président a conclu qu'il existe un consensus sur le nouveau libellé de l'article III. Il a remercié le Président de la Conférence de sa direction très efficace.

108. Le Président de la Conférence a remercié toutes les personnes qui ont contribué à ce résultat et s'est félicité que son appel à l'esprit de coopération ait trouvé un écho.

Article V – Responsabilité d'appliquer et de faire respecter les dispositions

Paragraphe 6

109. Pour le vice-président des gens de mer et les membres gouvernementaux de la République de Corée, du Danemark et de la France, le texte entre crochets n'est pas nécessaire et devrait être supprimé. La membre gouvernementale du Danemark a expliqué que les termes «où qu'elle se produise» font référence aux obligations de l'Etat du pavillon d'appliquer les

prescriptions de la convention à bord des navires battant son pavillon, quel que soit l'endroit où les violations ont lieu, alors que l'Etat du port n'a pas les mêmes droits et obligations. Pour cette raison, elle préfère que le texte entre crochets soit supprimé. Le membre gouvernemental de la République de Corée explique que la clause de non-octroi d'un traitement plus favorable contenue au paragraphe 7 permettrait à l'Etat du port de décourager toute violation risquant d'être perpétrée à l'extérieur des Etats Membres, et que toute violation commise par des agences de recrutement et de placement privées serait du ressort de l'Etat du pavillon et l'Etat du port (cf. annexe A5-III).

- 110.** Le vice-président armateur a déclaré que son groupe s'alignera sur l'opinion majoritaire.
- 111.** Le membre gouvernemental de la Grèce a indiqué que son gouvernement craint le risque d'une criminalisation accrue des gens de mer. Le texte proposé implique que les Etats du port, comme les Etats du pavillon, seraient tenus d'instaurer des sanctions pénales en cas de violation de la convention. Cette mesure serait conforme au droit international, mais il serait utile que le Bureau fournisse des exemples pertinents de violations de la convention autorisant les Etats du port à imposer des sanctions, conformément au droit international, lorsqu'il préparera le prochain projet de convention qui sera soumis à l'examen de la Conférence maritime.
- 112.** Le texte entre crochets à l'article V, paragraphe 6, est donc supprimé.

Article VI – Réglementations et parties A et B du code

Paragraphe 4

- 113.** Le vice-président des armateurs a soutenu la deuxième variante du libellé proposé pour le paragraphe 4, car la notion d'équivalence dans l'ensemble y figure.
- 114.** Le vice-président des gens de mer s'est félicité du fait que ce paragraphe contient une bonne définition de cette notion. Il a indiqué sa préférence pour la première variante, surtout si le membre de phrase dans la deuxième variante «si le Membre vérifie que» est ajouté après «à une disposition de la présente convention».
- 115.** Le membre gouvernemental des Etats-Unis a marqué son opposition et a renvoyé au document présenté par son gouvernement lors de la quatrième réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime. Dans un esprit de compromis, son gouvernement serait disposé à accepter une définition de l'expression «équivalent dans l'ensemble». Sa préférence irait d'abord à la définition fournie au gouvernement des Etats-Unis par le Conseiller juridique du BIT à propos de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Si cela n'est pas acceptable, la deuxième variante de l'article pourrait servir de point de départ aux discussions. Afin de répondre aux préoccupations que soulève ce texte, le paragraphe 4 pourrait être modifié et l'on pourrait remplacer «équivalent dans l'ensemble à une disposition» par «équivalent dans l'ensemble aux dispositions pertinentes». En conséquence, aux alinéas *a*) et *b*), le terme «disposition» serait mis au pluriel. Il a proposé en outre que les termes «qu'il équivaut» à l'alinéa *b*) de la deuxième variante soient remplacés par «qu'il est similaire» ou «qu'il est comparable».
- 116.** La membre gouvernementale du Danemark a déclaré que, bien que le concept d'équivalence dans l'ensemble ne pose aucun problème à son gouvernement, une nouvelle définition pourrait introduire un élément de contrôle par l'Etat. Elle a relevé que la première variante présente une opinion d'expert sur le concept d'équivalence d'ensemble

alors que la deuxième variante présente un point de vue plus général. Son gouvernement pourrait accepter la deuxième variante avec les modifications proposées par le membre gouvernemental des Etats-Unis.

117. Les modifications proposées par le membre gouvernemental des Etats-Unis ont reçu par ailleurs le soutien du vice-président des armateurs et des membres gouvernementaux de l'Allemagne, de la République de Corée et de la Tunisie.
118. Le membre gouvernemental de la Grèce a déclaré que, dès le départ, l'objet de cet exercice était de mettre en place un cadre offrant une certaine souplesse. Cet objectif pourrait être servi en définissant le concept d'équivalence d'ensemble comme proposé dans la deuxième variante. Il approuve donc les modifications proposées par le membre gouvernemental des Etats-Unis. Une fois que cette convention sera devenue réalité, des directives claires devront être élaborées à l'intention des inspecteurs afin d'assurer l'instauration de règles du jeu équitables. Il signale que la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, contient de telles directives. Le vice-président des armateurs et le membre gouvernemental de la Tunisie soutiennent cette proposition.
119. En réponse aux modifications proposées par le membre gouvernemental des Etats-Unis, le vice-président des gens de mer a demandé des éclaircissements au Conseiller spécial sur la différence de sens entre les adjectifs «similaire», «comparable» et «équivalent». Il a également suggéré d'utiliser la deuxième variante en remplaçant toutefois son alinéa *b*) par l'alinéa *b*) de la première variante.
120. Le membre gouvernemental des Etats-Unis a répondu que la position de son gouvernement est clairement exposée dans le document susmentionné. Selon lui, l'utilisation du terme «équivalent» dans une définition de l'équivalence n'est pas appropriée. Par ailleurs, à l'alinéa *b*) de la première variante, le mot «tous», dans le membre de phrase «sur tous les points importants», ne devrait pas être utilisé.
121. Le vice-président des gens de mer a répondu que, même si l'on utilisait les termes «tous les points importants», il est clair que cela s'applique spécifiquement aux prescriptions de cette disposition.
122. De l'avis du Conseiller spécial, le terme «tous» utilisé dans le membre de phrase «sur tous les points importants» couvre tous les points importants permettant de donner effet au droit conféré. A l'alinéa *b*) de la première variante, le terme «ou» offre d'autres possibilités aux pays ne pouvant respecter la première partie de l'alinéa. Le libellé de cet alinéa est très proche de celui de l'alinéa *b*) de la deuxième variante. Le terme «équivalent» a été utilisé dans cette définition de l'équivalence d'ensemble car la partie de l'expression nécessitant un éclaircissement est l'expression «dans l'ensemble», alors que le sens du terme «équivalent» est clair. L'adjectif «comparable» sous-entend un critère de comparaison qui pourrait avoir pour conséquence une protection soit plus importante soit plus faible, alors que le terme «équivalent», tel qu'il est utilisé, vise à conférer aux gens de mer des droits de valeur égale. L'adjectif «similaire» pourrait lui aussi signifier une protection moindre. Si une définition est nécessaire, le Conseiller juridique pourra être consulté.
123. Le vice-président des gens de mer a souscrit à l'idée de demander un avis au Conseiller juridique indiquant que le libellé de l'alinéa *b*) de la première variante différerait beaucoup de celui de l'alinéa *b*) de la deuxième. Il partage l'avis du Conseiller spécial selon lequel l'utilisation de l'adjectif «similaire» pourrait signifier une protection moindre.
124. La commission a sollicité l'avis du Conseiller juridique sur les deux variantes proposées pour le libellé du paragraphe 4 de l'article VI du projet recommandé. Cet avis est le suivant:

Article VI, paragraphe 4

1. Le vice-président travailleur de la commission n° 1 a considéré qu'il pouvait être utile de recueillir l'avis du Conseiller juridique sur la signification juridique des propositions alternatives au paragraphe 4 de l'article VI du projet d'instrument.
2. Il paraît important pour la compréhension des dispositions proposées de rappeler que la notion d'équivalence dans l'ensemble («substantial equivalence») a été introduite pour la première fois dans la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Les détails de ce rappel figureront dans le texte de cette opinion qui sera disponible dans les trois langues demain.

Article VI, paragraphes 3 et 4

3. Le paragraphe 4 de l'article VI du projet d'instrument soumis à la Conférence technique maritime préparatoire vise à préciser la clause de souplesse qui figure au paragraphe 3, lequel se lit comme suit:
 3. Un Membre qui n'est pas en mesure de mettre en œuvre les principes et droits de la manière indiquée dans la partie A du code peut, sauf disposition contraire expresse de la présente convention, en appliquer les prescriptions par la voie de dispositions législatives, réglementaires ou autres qui sont équivalentes dans l'ensemble aux dispositions de la partie A.
4. On peut d'emblée remarquer que le contexte de l'équivalence dans l'ensemble inscrite dans ce paragraphe diffère sensiblement de celui de l'article 2 a) de la convention n° 147. Il s'agit ici d'adopter des dispositions législatives ou autres qui seront équivalentes dans l'ensemble aux dispositions de la partie A du code, le Membre n'étant pas en mesure de mettre en œuvre les principes et droits énoncés dans les réglementations «de la manière indiquée dans la partie A».
5. Comme le Bureau l'a rappelé dans les commentaires sur le projet d'instrument, il a semblé nécessaire de prévoir les moyens objectifs d'assurer aux parties concernées que les mesures «équivalentes dans l'ensemble» seront mises en œuvre de manière adéquate et de donner des orientations aux autorités de l'Etat du port. C'est à la lumière de ces objectifs que devrait être rédigé le paragraphe 4 de l'article VI. Les questions que l'on est en droit de se poser sont les suivantes: a) qui a compétence pour décider que telle ou telle mesure est équivalente dans l'ensemble avec les dispositions de la partie A du code et, accessoirement, comment cette compétence est contrôlée? et b) quelle est la portée de cette équivalence d'ensemble?
6. La première variante renvoie tacitement au paragraphe 3 la question de savoir à qui appartient la compétence initiale pour décider de la valeur de l'équivalence d'ensemble. Il résulte du paragraphe 3 que le Membre qui a ratifié la convention et qui décide d'utiliser les dispositions de ce paragraphe doit prendre, de bonne foi, les mesures qui répondent aux critères de l'équivalence d'ensemble. La décision du Membre doit être prise en tenant compte des éléments figurant aux alinéas a) et b) du paragraphe 4, lesquels serviront également aux autorités de l'Etat du port d'orientation pour déterminer si, dans le cas où il est fait usage de cette disposition, les principes et droits énoncés dans les réglementations sont appliqués par les mesures «équivalentes dans l'ensemble» aux dispositions de la partie A du code. Le contrôle de l'application portera directement sur le point de savoir si une équivalence d'ensemble est ou non réalisée. L'élément figurant à l'alinéa b) s'inspire de l'opinion exprimée par la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations en ce qui concerne l'article 2 a) de la convention n° 147, donc dans le contexte légèrement différent rappelé ci-dessus. Il contient deux éléments: d'une part, que la mesure satisfasse «sur tous les points importants» aux prescriptions spécifiques de la disposition et, d'autre part, que ses «effets équivalent à ceux qui résultent du respect de ces prescriptions». L'attention doit être attirée sur le fait que la référence aux points importants introduit un élément de subjectivité qui peut conduire tout aussi bien à une interprétation rigoureuse de l'équivalence d'ensemble, comme une équivalence quasi absolue, qu'à une interprétation laxiste selon l'extension que l'on donne au terme «important».
7. La seconde variante diffère de la précédente sur deux points. D'abord, le Membre qui ratifie la convention a l'obligation de «vérifier» («to satisfy itself») que les mesures adoptées dans le cadre du paragraphe 3 de l'article VI équivalent dans l'ensemble aux

dispositions de la partie A du code (et non à une disposition de la présente convention, formulation vague qui peut prêter à confusion). L'obligation du Membre réside principalement dans cette «vérification» qui n'est cependant pas une autosatisfaction. En effet, il appartient aux organes chargés du contrôle de l'application, tant au niveau national qu'international, d'examiner non seulement si cette vérification a eu lieu, mais également si elle a été menée de bonne foi de manière à ce que le but visé, la mise en œuvre des principes et des droits énoncés par les réglementations, soit correctement atteint d'une manière autre que celle indiquée dans la partie A du code.

8. La seconde différence réside dans le libellé de l'alinéa *b*). Il est difficile de soutenir qu'elle serait moins stricte que celle figurant dans l'alinéa *b*) de la première variante. Elle est différente dans sa portée et entraîne des implications juridiques également différentes. Passant outre à la divergence de traduction entre les deux versions anglaise et française (et qui conduit dans la version française à une tautologie), cette seconde version introduit l'idée que la mesure adoptée en application du paragraphe 3 doit avoir des effets équivalant à ceux de la disposition de la partie A du code qu'elle est censée remplacer. Autrement dit, elle rejoint l'idée exprimée dans la seconde partie de l'alinéa *b*) de la première variante, «a des effets équivalant à ceux qui résultent du respect de ces prescriptions», avec une rédaction un peu moins claire.
- 125.** En réponse aux questions concernant la hiérarchie des termes «similaire», «comparable» et «équivalant dans l'ensemble», le Conseiller juridique précise que l'expression «équivalant dans l'ensemble» a un sens plus fort que «comparable», alors que «similaire» introduit une nuance sémantique suggérant plus qu'une simple «équivalence d'ensemble» et impliquant un niveau d'évaluation légèrement inférieur pour les Membres.
- 126.** Le membre gouvernemental des Etats-Unis a affirmé que le terme «équivalent» a le sens le plus fort, la force des termes «équivalant dans l'ensemble», «comparable» et «similaire» allant en décroissant. Etant donné que «équivalant dans l'ensemble» est défini tautologiquement à l'aide des termes «équivalant» (première variante) ou «qu'il équivaut» (deuxième variante), ce paragraphe ne définit que l'expression «dans l'ensemble» et est, par conséquent, superflu.
- 127.** Le vice-président des gens de mer a souligné la nécessité d'une définition de l'expression «équivalant dans l'ensemble». Compte tenu du soutien considérable recueilli par la deuxième variante, il suggère que le président tienne des consultations et soumette une nouvelle version.
- 128.** Le membre gouvernemental des Etats-Unis a recommandé à la commission le texte suivant, lequel a été élaboré après consultation:
- Aux seules fins du paragraphe 3, une loi, une réglementation, une convention collective ou toute autre mesure d'application sera considérée comme équivalent en substance dans le contexte de la présente convention si le Membre vérifie:
- a)* qu'il favorise la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions de la partie A concernées; et
- b)* qu'il met en application la disposition ou les dispositions de la partie A concernées.
- 129.** Les partenaires sociaux ont approuvé cette recommandation et le paragraphe 4, tel que proposé, a été adopté.

Article VII – Consultations avec les organisations d'armateurs et de gens de mer

- 130.** Le vice-président des armateurs n'a émis aucune objection à l'article VII et a proposé la suppression des crochets afin que l'article puisse être adopté.

131. Le vice-président des gens de mer a relevé que, comme souligné dans le commentaire du projet de convention, l'article VII a été proposé à l'origine par le groupe des gens de mer et il a par conséquent pleinement souscrit à la proposition des armateurs de supprimer les crochets. L'article VII permettra d'adopter une approche pragmatique dans les domaines de la convention où la souplesse sera nécessaire. Si dans certains Etats du pavillon il n'existe pas d'organisations de gens de mer ou d'armateurs, des consultations et des discussions pourront toujours être menées dans le cadre des commissions maritimes afin de garantir les droits des gens de mer.

132. Plusieurs membres gouvernementaux ont exprimé leur soutien en faveur de l'article VII et cet article a été adopté.

Article VIII – Entrée en vigueur

Paragraphe 3

133. La membre gouvernementale du Danemark a déclaré que le groupe gouvernemental avait brièvement discuté de l'entrée en vigueur de la convention. La majorité des gouvernements ont indiqué qu'ils préféreraient que la convention entre en vigueur après avoir été ratifiée par 25 Membres représentant au total 50 pour cent du tonnage brut mondial. Certains gouvernements ont suggéré que les pays fournisseurs de main-d'œuvre devraient eux aussi être pris en compte et que la disposition devrait prévoir que les Membres ayant ratifié la convention représentent un nombre minimal de gens de mer.

134. Le vice-président des armateurs a déclaré que son groupe a une préférence pour 25 Membres et 50 pour cent du tonnage brut de la flotte marchande mondiale comme chiffres seuils pour l'entrée en vigueur de la convention.

135. Le vice-président des gens de mer a proposé les chiffres de 30 Membres et de 33 pour cent du tonnage brut de la flotte marchande mondiale. Il ne devrait pas être fait référence aux effectifs de gens de mer.

136. Le membre gouvernemental des Pays-Bas a demandé s'il existe une administration centrale chargée de mesurer le tonnage.

137. Un représentant du Secrétaire général a indiqué que les chiffres relatifs au tonnage brut seraient calculés de la même manière que les chiffres utilisés par l'OMI pour ses conventions. Selon lui, ces chiffres proviennent du Lloyds Register of Shipping.

138. Le vice-président des armateurs a indiqué qu'il peut se rallier au chiffre de 30 Membres proposé par le vice-président des gens de mer, mais souhaite conserver 50 pour cent du tonnage brut. S'agissant des questions de contrôle par l'Etat du port, les navires faisant escale dans le port d'un Etat Membre ayant ratifié la convention seraient concernés par celle-ci même si l'Etat du pavillon ne l'a pas ratifiée. De ce fait, il est important que la convention, lorsqu'elle entrera en vigueur, concerne un pourcentage élevé du tonnage mondial.

139. Le vice-président des gens de mer a demandé au Bureau s'il existe une différence entre le tonnage des Etats Membres de l'OIT et le tonnage mondial tel qu'il est calculé par l'OMI, compte tenu du fait que certains Etats qui ne sont pas Membres de l'OIT ont d'importants registres d'immatriculation de navires. L'intervenant indique de nouveau que, selon lui, 50 pour cent du tonnage brut est un chiffre trop élevé pour l'entrée en vigueur de la convention et fait remarquer que ce chiffre est le double de celui (25 pour cent) qui figure dans la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976.

-
- 140.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a rappelé la proposition faite plus tôt par sa délégation de libeller cet article dans des termes similaires à ceux employés dans la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) et la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Cependant, comme l'introduction d'une référence aux effectifs poserait problème en termes de statistiques du fait du sens très large donné au terme «gens de mer», il serait possible d'introduire une limite basée sur le nombre de navires, ce qui aurait pour effet de retarder la ratification. Dans ses prescriptions relatives à l'entrée en vigueur, la Convention STCW, s'agissant du tonnage brut de la flotte mondiale, fixe la jauge brute limite minimum des navires à 100 tonneaux. Ce chiffre étant stipulé dans les articles, il ne peut être changé en tonnage brut lors des réunions de l'OMI. La Convention SOLAS, elle, ne contient aucune définition de l'expression «tonnage brut de la flotte mondiale» mais, dans la pratique, c'est la limite minimale de 100 tonneaux de jauge brute qui est utilisée car, à partir de ce tonnage, les navires ont un numéro IMO. Il est important de définir le tonnage brut mondial ou de prendre une disposition similaire à celle de la Convention STCW. En ce qui concerne les chiffres proprement dits, l'intervenant insiste sur le nombre de 25 Membres et de 50 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale, étant donné que les Membres sont mis sous pression pour ratifier la convention proposée, qui consolide tous les instruments maritimes existants et contient une disposition interdisant un traitement plus favorable.
- 141.** Le membre gouvernemental des Pays-Bas a recommandé que les chiffres proposés pour les seuils de ratification déclenchant l'entrée en vigueur de la convention soient placés entre crochets et que la discussion sur ce point soit reportée à la prochaine conférence maritime.
- 142.** Le vice-président des armateurs a indiqué qu'on pourrait prendre comme base le tonnage brut des Etats Membres de l'OIT au lieu du tonnage mondial et s'est inquiété du fait qu'au lieu de diminuer le volume de texte entre crochets augmente.
- 143.** Le président a souscrit à la suggestion du membre gouvernemental des Pays-Bas et, aucune objection n'ayant été soulevée, la commission est convenue de la suivre.
- 144.** Le président a suspendu la discussion en attendant une décision sur le point de savoir s'il convient de faire référence au tonnage brut de la flotte marchande mondiale ou à celui des Etats Membres de l'OIT.

Article X – Effet de l'entrée en vigueur

- 145.** Le vice-président des armateurs a demandé des éclaircissements sur le sens de la phrase «La présente convention porte révision des conventions suivantes» au début de l'article X, et sur ce qu'il adviendrait de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, qui est une convention autonome. Par ailleurs, alors que la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, figure dans la liste des conventions révisées, son Protocole n'y figure pas.
- 146.** Le Conseiller spécial a expliqué que l'article X, tel qu'il est libellé dans le projet recommandé, aurait deux conséquences quant aux conventions dont il porte révision: 1) une fois qu'un Membre aura ratifié la convention consolidée et qu'elle sera entrée en vigueur pour lui, il sera considéré comme ayant automatiquement et immédiatement dénoncé toutes les conventions dont l'article X porte révision; et 2) dès l'entrée en vigueur de la convention consolidée, les Membres ne pourront plus ratifier les conventions dont elle porte révision. Tel sera le cas, sauf insertion à l'article X d'une stipulation expresse contraire. Une telle stipulation pourrait soit complètement empêcher la dénonciation automatique des conventions ratifiées, soit les maintenir ouvertes à la ratification, soit

proposer une solution intermédiaire. La convention consolidée n'aurait aucune incidence sur les conventions ne figurant pas à l'article X. Les Membres n'ayant pas ratifié la convention consolidée resteraient liés par les conventions qu'ils auraient déjà ratifiées. Jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention consolidée, les Membres resteraient en mesure de ratifier les conventions dont elle porte révision. Le Protocole relatif à la convention n° 147 devrait être ajouté à la liste puisqu'il est rattaché à cette convention.

- 147.** Le membre gouvernemental du Libéria a demandé si, pour encourager les ratifications, il ne serait pas possible d'ajouter une précision telle que «La présente convention porte révision des conventions suivantes qui ne pourront plus être ratifiées à dater de son ouverture à la ratification.»
- 148.** Le Conseiller spécial a expliqué qu'il n'est pas possible qu'à elle seule une convention porte révision de conventions antérieures. La révision de conventions antérieures de l'OIT n'est possible que parce que, depuis 1930, elles comportent toutes des dispositions expresses autorisant leur révision. Il faudra adopter une approche plus pragmatique pour les conventions antérieures à 1930, car il n'existe à l'heure actuelle aucun moyen de les réviser ou de les fermer à la ratification. Toutefois, conformément au droit international, les conventions postérieures prévalent sur les conventions antérieures.
- 149.** Le membre gouvernemental de la Grèce a précisé que la liste des conventions révisées ne pourrait être arrêtée qu'à la fin de la session maritime de la Conférence internationale du Travail et que, par conséquent, le sort de ces conventions devra être discuté lors de cette Conférence. A cette fin, le Bureau pourrait préparer un document d'information sur les différentes options et les conséquences de l'article X. Le membre gouvernemental de la République de Corée pense lui aussi que cette question pourrait être discutée ultérieurement.
- 150.** Le vice-président des gens de mer a demandé ce qu'il adviendra des recommandations maritimes correspondant aux conventions révisées lorsque la convention consolidée entrera en vigueur.
- 151.** Le Conseiller spécial a répondu qu'étant donné qu'une convention ne porte que sur des obligations contraignantes en droit international les recommandations ne sont pas concernées. Toutefois, si une recommandation contenait des dispositions incompatibles avec des dispositions de la nouvelle convention, elles seraient considérées comme étant de nul effet.
- 152.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a signalé qu'il existe un lien entre l'article X et le paragraphe 7 de l'article V et que des conséquences peuvent résulter de la ratification par d'autres Membres de certains instruments, notamment de conventions antérieures à 1930.
- 153.** Le Conseiller spécial a précisé que, si un Etat Membre n'est pas prêt à ratifier la convention consolidée, mais a ratifié un nombre considérable de conventions figurant parmi celles qui seront révisées, il sera soumis à des obligations très similaires étant donné que les obligations figurant dans la convention consolidée reprennent celles découlant des conventions existantes, sauf pour ce qui est de la délivrance des certificats qui n'est pas prévue dans les conventions antérieures. La commission souhaitera donc peut-être discuter de ce qui devrait se passer si un Etat remplit toutes les conditions requises dans le nouvel instrument mais n'est pas en mesure de délivrer un certificat, du fait qu'il n'est pas partie à la nouvelle convention.
- 154.** Le membre gouvernemental de l'Inde a rappelé que les raisons incitant un Etat Membre à ratifier les conventions tiennent au fait qu'il en attend certains avantages en matière de

coopération internationale. Compte tenu des explications fournies par le Conseiller spécial, s'il est décidé, dans le cadre de cette nouvelle convention, que les obligations contractées par les Etats Membres au titre des conventions antérieures persistent même s'ils n'ont pas ratifié le nouvel instrument, il faut se demander si l'octroi d'un traitement moins favorable à ces pays serait possible et justifié par rapport aux pays ayant ratifié la nouvelle convention, dans le cadre des principes de coopération internationale que la nouvelle convention prévoit.

- 155.** Le Conseiller spécial a déclaré que, bien qu'il ne puisse traiter des questions de fond, il est possible d'insérer une disposition sur ce point si la commission le souhaite.
- 156.** Pour la membre gouvernementale du Danemark, cela serait contraire à l'esprit de la convention consolidée. Il ne serait pas judicieux de mettre en place un nouveau système de droits fondamentaux pour ensuite autoriser certains Etats à n'y adhérer qu'en partie. L'application globale de la convention devra être examinée lors des discussions sur l'article VIII.
- 157.** Le vice-président des gens de mer a partagé cet avis et déclaré que cette question a déjà fait l'objet de discussions lors des réunions du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime. L'objectif est d'élaborer une convention globale couvrant tous les droits des gens de mer. L'approche parcellaire proposée par le membre gouvernemental de l'Inde serait très préjudiciable. Les gens de mer soutiennent le projet de texte et demandent instamment à la commission de faire une recommandation au sujet de l'article X pendant cette Conférence.
- 158.** Le vice-président des armateurs a soutenu cette proposition. L'article V, paragraphe 7, garantit l'instauration de règles du jeu équitables. Il croit avoir compris que le membre gouvernemental de l'Inde n'a pas suggéré autre chose.
- 159.** Le membre gouvernemental de la Tunisie, faisant référence aux remarques du membre gouvernemental de l'Allemagne, a évoqué la situation d'un Etat ayant ratifié certaines conventions mais qui ne serait pas en mesure de ratifier le nouvel instrument. Cette situation appelle des éclaircissements, en particulier quant à la question de savoir si des problèmes pourraient résulter de l'application de conventions antérieures. La décision de certains Etats de ne pas ratifier la nouvelle convention pourrait ne pas résulter d'un manque de bonne volonté, mais d'une simple insuffisance de capacité. Il se peut donc que la question de la coopération internationale soulevée par le membre gouvernemental de l'Inde doive être abordée ultérieurement.
- 160.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni partage la position des armateurs, des gens de mer et de la membre gouvernementale du Danemark. Afin d'instaurer des règles du jeu équitables, une disposition sur le non-octroi d'un traitement plus favorable doit être insérée, comme au paragraphe 7 de l'article V. Par ailleurs, il sera nécessaire de prévoir une dérogation partielle en ce qui concerne la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, de sorte que les dispositions qu'elles contiennent continuent à être applicables aux navires déjà construits, même si les Etats du pavillon ont ratifié la convention consolidée. En effet, pour des raisons de construction, il se peut que ces navires ne puissent pas être mis en conformité avec le Titre 3 sur le logement des équipages. Il est nécessaire que des dispositions à cet effet soient ajoutées à l'article X et au Titre 3. La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1974, contient de telles dispositions pour les navires déjà construits.
- 161.** Le vice-président des gens de mer reconnaît que des clauses de maintien des droits acquis sont en général acceptées dans les instruments internationaux. Toutefois, il conviendra de

réfléchir à l'endroit où une telle disposition devra être insérée afin qu'elle ne puisse être interprétée comme étant applicable à d'autres parties de la convention. Cette clause ne doit porter que sur le logement des équipages. Le Comité de rédaction devrait être consulté quant au meilleur moyen d'insérer une telle clause et il pourrait être prié de proposer un projet de texte très limitatif.

- 162.** Le membre gouvernemental de la République de Corée s'est déclaré d'accord avec le membre gouvernemental du Royaume-Uni, mais il indique que des difficultés pourraient surgir concernant le champ d'application. La commission devra prévoir suffisamment de temps pour l'examen de cette question.
- 163.** Le Conseiller spécial a suggéré qu'il serait préférable que la clause de maintien des droits acquis figure au Titre 3.
- 164.** Le membre gouvernemental de la Grèce a fait valoir qu'il n'est toujours pas sûr de ce qu'il adviendra des conventions antérieures à 1930. Il semble ressortir des débats que chaque gouvernement résoudra ce problème par le biais de sa législation nationale. Est-ce que le sort des conventions antérieures à 1930 sera décidé au niveau national? Est-ce que les Etats Membres ayant adopté la convention consolidée seront tenus de continuer à présenter des rapports sur les conventions antérieures à 1930?
- 165.** Le Conseiller spécial a rappelé que, lorsqu'un pays aura ratifié cette convention consolidée, les conventions postérieures à 1930 seront considérées comme ayant été dénoncées. Les conventions antérieures à 1930 ne seront pas automatiquement considérées comme ayant été dénoncées. C'est au Conseil d'administration qu'il revient de décider quels sont les rapports qui peuvent être demandés aux Etats Membres. Il ne pense pas toutefois qu'un Etat Membre sera requis de continuer à établir des rapports sur une convention qui aura été remplacée par une autre convention.
- 166.** La commission est convenue de supprimer les accolades du texte et d'ajouter le Protocole relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima), 1996, à la liste des conventions révisées. L'article X est adopté.

Article XIV – Amendement à la présente convention

Paragraphe 5

- 167.** Le président a mis en évidence le lien existant entre l'article XIV, paragraphe 5, et l'article VIII, qui font tous deux référence au nombre de Membres et à la part totale du tonnage brut de la flotte marchande mondiale qu'ils représentent.
- 168.** Le vice-président des armateurs est convenu qu'il faut harmoniser les chiffres figurant dans l'instrument final. A l'issue de consultations informelles sur le paragraphe 5 de l'article XIV, les partenaires sociaux ont exprimé leur préférence pour 12 Membres au lieu de cinq et pour une part totale du tonnage brut de la flotte marchande mondiale de 12,5 pour cent au lieu de 25 pour cent. Toute décision prise concernant l'article VIII sur la question de savoir s'il faut faire référence au tonnage de la flotte marchande mondiale ou à celui des Etats Membres de l'OIT aura des répercussions sur cette disposition.
- 169.** La membre gouvernementale du Danemark et présidente du groupe gouvernemental a prévenu la commission que, bien que sa délégation ne s'oppose pas à ces chiffres, le groupe gouvernemental doit avoir la possibilité d'en discuter. Le membre gouvernemental de la République de Corée partage ce point de vue.

Article XV – Amendements au code

Paragraphe 2

- 170.** Le vice-président des armateurs a indiqué qu'à l'issue de consultations informelles les partenaires sociaux sont convenus du chiffre de dix gouvernements et de la suppression des accolades figurant au paragraphe 2.
- 171.** La membre gouvernementale du Danemark et présidente du groupe gouvernemental a prévenu la commission que certains gouvernements risquent de juger ce chiffre trop élevé étant donné qu'un amendement doit être appuyé par 10 Membres ayant ratifié le texte pour pouvoir être examiné. Le groupe gouvernemental devrait avoir la possibilité de discuter de cette disposition qui a des répercussions directes sur la capacité des gouvernements à proposer des amendements au code. Le membre gouvernemental de la République de Corée partage ce point de vue.

Paragraphe 7

- 172.** Le président a mis en évidence le lien existant entre l'article XV, paragraphe 7, et l'article VIII, qui font tous deux référence au nombre de Membres et à la part totale du tonnage brut de la flotte marchande mondiale qu'ils représentent.
- 173.** Le vice-président des armateurs a indiqué qu'à l'issue de consultations informelles les partenaires sociaux étaient convenus, s'agissant de l'article XV, paragraphe 7, du libellé qui suit: «un tiers des Membres ayant ratifié la convention» et «50 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte marchande mondiale», et de la suppression des accolades. Toute décision quant à la référence dans l'article VIII au tonnage de la flotte marchande mondiale ou à celui des Etats Membres de l'OIT aura des répercussions sur la disposition qui est examinée.
- 174.** La membre gouvernementale du Danemark et présidente du groupe gouvernemental a prévenu la commission que, bien que sa délégation ne s'oppose pas à ces chiffres, le groupe gouvernemental devrait avoir la possibilité d'en discuter. Le membre gouvernemental de la République de Corée partage ce point de vue.

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

Discussion générale

- 175.** Le président a invité la commission à engager une discussion générale sur le Titre 5.
- 176.** Le vice-président des armateurs a considéré que l'instauration d'un mécanisme de respect et de mise en application des dispositions est indispensable. Pour son groupe, les principaux problèmes concernent les inspections conduites par l'Etat du port. Le «certificat de travail maritime» et la «déclaration de conformité du travail» devraient être considérés comme attestant, sauf preuve contraire, que les dispositions de la convention sont respectées, et, par conséquent, les inspecteurs de l'Etat du port devraient se borner à examiner les certificats. Lorsqu'elles sont nécessaires, les inspections conduites par l'Etat du port devraient se limiter aux conditions de travail et de vie. Les procédures de traitement des plaintes à bord et à terre posent aussi problème si l'on veut que la convention soit ratifiée aussi largement que possible.

-
- 177.** Le vice-président des gens de mer a déclaré pour sa part que, dans la première partie du Titre 5, c'est le paragraphe 3 qui pose le plus de difficultés. Cette disposition devrait être supprimée car la partie A du code du Titre 5 devrait pouvoir être amendée au moyen de la procédure simplifiée. Les dispositions relatives aux responsabilités des organisations autorisées et les autres dispositions sont satisfaisantes, mais les procédures de traitement des plaintes à terre posent d'importants problèmes. Un avis juridique sur cette question est indispensable. Les annexes A5-I et A5-II contiennent également des points qui doivent être examinés.
- 178.** Le membre gouvernemental du Libéria a, lui aussi, demandé la suppression du paragraphe 3 et souligné que certains domaines nécessitent un examen attentif, par exemple, les responsabilités des organisations et les procédures de traitement des plaintes à bord et à terre. Il est important que le projet de convention contienne des indications sur ce que doivent faire les inspecteurs des Etats du port lorsqu'un navire en provenance d'un pays n'ayant pas ratifié la convention arrive dans leur port. Les dispositions de la partie A du Titre 5 sont, pour l'essentiel, nouvelles s'agissant de la procédure maritime de l'OIT, et il pourrait être nécessaire de revoir cette section rapidement. La procédure d'amendement tacite semble donc plus appropriée que la procédure explicite.
- 179.** Le membre gouvernemental de la Norvège a indiqué que deux points soulèvent des problèmes majeurs pouvant représenter de sérieux obstacles à la ratification pour son pays. Il s'agit tout d'abord de la réglementation 5.2.2 – Procédures de traitement des plaintes à terre. Aux termes de cette disposition, les Etats du port ont compétence pour le règlement des litiges alors que cela devrait être du ressort des Etats du pavillon, par exemple aux termes d'accords bilatéraux. Le deuxième problème concerne la réglementation 5.3 – Responsabilité du fournisseur de main-d'œuvre, qui dispose implicitement que la convention est directement applicable par les tribunaux de tous les Etats Membres alors qu'en Norvège la convention ne peut être mise en application que par le biais de la législation nationale.
- 180.** Le vice-président des gens de mer a déclaré qu'il était important de savoir si le terme «indépendance» fait référence à des pressions commerciales. Une autre source de difficultés concerne les périodes intermédiaires entre deux inspections. A la norme A5.2.1, paragraphe 3 (inspection en cas de plainte), un inspecteur devrait pouvoir, si nécessaire, élargir son inspection au-delà de la teneur de la plainte. A la norme A5.2.1, paragraphe 6 (non-conformité aux dispositions de la convention), alinéa *c*), il serait nécessaire de déterminer le degré de gravité de la violation des dispositions de la convention avant d'examiner le reste du paragraphe. De profondes divergences se sont exprimées sur le libellé de la norme A5.2.2 (traitement des plaintes à terre), paragraphe 2, alinéa *b*), sous-alinéa *i*).

Paragraphe 3

- 181.** Le vice-président des armateurs a proposé le maintien du paragraphe 3 du Titre 5, car plusieurs gouvernements souhaitent assurer que la partie A du Titre 5 ne pourra pas être amendée par la procédure d'amendement tacite. Cette disposition est indispensable si l'on veut recueillir un nombre maximal de ratifications.
- 182.** Le vice-président des gens de mer a réaffirmé la nécessité de supprimer le paragraphe 3. En matière d'inspection du travail, le projet de convention innove et les mécanismes permettant d'en faire respecter les dispositions doivent résister à l'épreuve du temps. Si, à l'expérience, il s'avère nécessaire d'opérer des ajustements rapides, le fait qu'il s'écoule un très long laps de temps entre les Conférences maritimes au cours desquelles il est possible de réviser la convention rendrait de tels ajustements difficiles. Ces dispositions importantes ne doivent pas être modifiées à la hâte. L'article XV, en particulier le système de vote visé

au paragraphe 4, assure une protection suffisante en conférant à chaque groupe un droit de veto sur toute décision à laquelle il serait opposé. Le membre gouvernemental du Libéria appuie la suppression du paragraphe 3, en soulignant toutefois que cette question ne présente pas beaucoup d'importance pour son gouvernement.

- 183.** La membre gouvernementale du Danemark a jugé souhaitable de conserver le paragraphe 3 du Titre 5. Etant donné que c'est aux gouvernements qu'il revient au premier chef de transposer les mécanismes permettant de faire respecter les dispositions dans la législation nationale, ils doivent pouvoir être en mesure de déterminer clairement ce à quoi ils s'engagent en ratifiant la convention. Des modifications même mineures des procédures de mise en application ou des points devant être inspectés pourraient entraîner un surcroît de dépenses; par conséquent, les annexes à la partie A ne doivent pas non plus pouvoir être modifiées par la procédure d'amendement simplifiée. Les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de la République de Corée et du Royaume-Uni soutiennent cette position. Il ne devrait pas être plus facile pour les partenaires sociaux que pour les gouvernements de faire des amendements.
- 184.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a ajouté que, si le paragraphe 3 était supprimé, toutes les autres parties du Titre 5 devraient être révisées, et les dispositions se trouvant actuellement dans la partie A devraient être déplacées dans les réglementations.
- 185.** Le vice-président des gens de mer a fait savoir que son groupe ne provoquerait pas un vote sur la question et qu'il revient aux membres gouvernementaux de prendre une décision.

Réglementation 5.1.1 – Principes généraux

Paragraphe 1

- 186.** La membre gouvernementale du Danemark a indiqué que, lors de sa réunion, le groupe gouvernemental a accepté le texte entre accolades.
- 187.** Le vice-président des armateurs a lui aussi donné son accord et, pour des raisons rédactionnelles, suggère de remplacer l'expression «la présente convention soit appliquée» par «les prescriptions de la présente convention».
- 188.** Aucune objection à la proposition des armateurs n'ayant été soulevée, il est décidé de supprimer les accolades et d'adopter le paragraphe tel que rédigé avec les modifications proposées.

Paragraphe 3

- 189.** La commission adopte le paragraphe 3 dans la forme proposée.

Réglementation 5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus

Paragraphe 1

- 190.** La commission est convenue d'adopter le texte du paragraphe 1 de supprimer l'accolade.

Paragraphe 2

- 191.** La membre gouvernementale du Danemark, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a proposé que, par souci de transparence et à des fins pratiques, il soit

précisé à la fin du paragraphe 2 que les listes d'organismes reconnus devaient être communiquées au BIT qui veillera à leur diffusion.

192. Le vice-président des armateurs s'est rallié à cette proposition.

193. Le vice-président des gens de mer a soutenu la proposition du groupe gouvernemental.

194. La commission a souscrit à cette proposition et renvoie le paragraphe 2 au Comité de rédaction.

Paragraphe 3

195. La commission est convenue d'adopter le texte du paragraphe 3 et de supprimer l'accolade.

Norme A5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus

Paragraphe 1

196. La membre gouvernementale du Danemark a présenté les discussions du groupe gouvernemental. Concernant le chapeau, l'autorité compétente ne devrait demander à l'organisme reconnu de démontrer son savoir-faire que dans les domaines qui lui sont délégués. Si cette proposition est acceptée, son groupe consentira à retirer les crochets encadrant «et la protection sociale» à l'alinéa *a*). Dans l'alinéa *b*), l'expression «améliorer le niveau de compétence» devrait être remplacée par l'expression «actualiser les compétences», selon l'approche utilisée dans les principes directeurs. Le groupe gouvernemental a accepté le texte entre crochets aux alinéas *c*) et *d*).

197. Le vice-président des armateurs a souscrit à la suggestion concernant le chapeau et ajoute que l'examen doit porter non seulement sur la compétence de l'organisme reconnu, mais également sur son indépendance, conformément au paragraphe 1 de la réglementation 5.1.2. Le groupe des armateurs accepte les alinéas *b*), *c*) et *d*). A propos de l'alinéa *a*), le texte entre crochets «et la protection sociale» devrait être supprimé puisque la commission n° 3 n'est pas encore parvenue à un accord sur ce point, et que la protection sociale à long terme relève de l'Etat de résidence et non de l'Etat du pavillon. Si néanmoins la référence à la protection sociale est conservée, il faudrait revoir le libellé de cette disposition afin de bien montrer que l'Etat du pavillon n'a pas à lui seul la responsabilité de la sécurité sociale.

198. Le vice-président des gens de mer a accepté la proposition du groupe gouvernemental relative au chapeau. De même, le remplacement de l'expression «améliorer le niveau de compétence» par «actualiser les compétences» à l'alinéa *b*) et le libellé des alinéas *c*) et *d*) peuvent être acceptés par son groupe. Concernant l'alinéa *a*), les gens de mer ne sont pas d'accord avec les armateurs et veulent conserver le texte actuel. D'abord, les Etats du pavillon ne délégueront pas de domaines de protection sociale qui ne relèvent pas de leur responsabilité. Par ailleurs, la protection sociale revêt une telle importance qu'elle ne peut être omise de la déclaration des droits des gens de mer; en fonction de la décision de la commission n° 3, des modifications devront éventuellement être apportées au texte. Il faudrait ajouter la prévention des accidents à la liste de l'alinéa *a*) qui doit correspondre à la liste des éléments devant faire l'objet d'un contrôle qui figure à l'annexe A5-I.

199. La commission est convenue de conserver l'expression «et la protection sociale» à l'alinéa *a*) et de supprimer les crochets. Le Comité de rédaction examinera la liste qui figure dans cet alinéa. A l'alinéa *b*), l'expression «améliorer le niveau de compétence» est

remplacée par «actualiser les compétences». Les alinéas *c*) et *d*) sont adoptés tels qu'ils figurent dans le document. Concernant le chapeau, la commission décide que l'autorité compétente doit examiner la compétence et l'indépendance des organismes reconnus dans les domaines qui leur sont délégués. Le chapeau et l'alinéa *a*) sont renvoyés au Comité de rédaction.

200. Le Comité de rédaction a proposé de remplacer le chapeau du paragraphe 1 et le texte de l'alinéa *a*) par le texte qui suit:

1. Aux fins d'une habilitation telle que prévue au paragraphe 1 de la réglementation 5.1.2, l'autorité compétente doit examiner la compétence et l'indépendance de l'organisme intéressé et vérifier si celui-ci a établi, dans la mesure nécessaire à l'exercice des activités visées par l'habilitation qui lui a été conférée:

a) qu'il possède l'expertise correspondant aux aspects pertinents de la présente convention ainsi qu'une connaissance suffisante de l'exploitation des navires, y compris les conditions minimales visées à l'annexe A5-I;

201. Le vice-président des armateurs appuie sans réserve le texte proposé.

202. Le vice-président des gens de mer a dit qu'il juge satisfaisant le texte du chapeau mais que le Comité de rédaction est allé au-delà de son mandat en proposant un nouvel alinéa *a*) qui semble revenir sur la décision déjà prise d'inclure une référence à «la protection sociale» dans le texte final. Le groupe des gens de mer souhaite revenir au texte original de l'alinéa, avec mention de la protection sociale telle qu'elle a été décidée et de la prévention des accidents.

203. Le vice-président des armateurs a appuyé cette proposition et suggère que la commission accepte le texte de l'alinéa *a*) qui a déjà été convenu plutôt que la proposition du Comité de rédaction.

204. La commission a adopté le chapeau du paragraphe 1, tel que proposé par le Comité de rédaction. Les crochets ayant été supprimés et la mention de la prévention des accidents ajoutée, l'alinéa *a*) est adopté dans sa version initiale.

Paragraphe 2

205. La membre gouvernementale du Danemark a rendu compte de la discussion du groupe gouvernemental sur la gamme de compétences à confier aux organismes reconnus. Le verbe utilisé, à savoir «doit», imposant une obligation aux Etats Membres, certains gouvernements préfèrent le terme «peut», d'autres le terme «devrait». Selon la formule utilisée, le texte devrait peut-être être transféré dans les principes directeurs. Pour plus de précision, il conviendrait d'ajouter les termes «dans ces domaines» après «inspections» à la fin du paragraphe. L'Etat du pavillon doit être contacté avant qu'un navire soit immobilisé.

206. Le vice-président des gens de mer a déclaré que le texte devrait rester dans la norme et qu'il faut conserver le verbe «doit». Il faut arriver à un équilibre entre, d'une part, l'intérêt pour l'Etat de conserver certains domaines de compétence et la nécessité, dans la pratique, d'habiliter les organismes reconnus à exiger la correction des défauts. Le vice-président des armateurs appuie ce point de vue.

207. Le membre gouvernemental de la Norvège a qualifié le débat d'académique puisque, lorsqu'un gouvernement délègue le pouvoir de délivrer un certificat, il délègue également le pouvoir de retirer ce certificat, si bien que le navire n'a pas l'autorisation de quitter le port, ce qui revient à une immobilisation. En outre, aucun inspecteur d'un organisme reconnu ne délivrera de certificat tant que le navire ne satisfait pas à la norme.

-
- 208.** Le membre gouvernemental de Singapour a estimé que le texte devrait conserver la forme d'une norme mais qu'il faut utiliser le verbe «peut» au lieu de «doit».
- 209.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a déclaré que les domaines de délégation de pouvoirs doivent être convenus entre l'Etat du pavillon et l'organisme reconnu. Si certains organismes ne veulent pas toutes ces responsabilités, d'autres pourront avoir une attitude différente. De nombreux gouvernements ne souhaitent pas donner ce pouvoir à des organismes reconnus, mais le verbe «doit» peut néanmoins être conservé car la question de l'étendue de l'autorisation sera couverte dans le chapeau, alors que les détails figureront dans des accords.
- 210.** Compte tenu des diverses opinions exprimées, le président a demandé un vote indicatif aux membres gouvernementaux quant à l'utilisation des termes «doit» ou «peut». Il en est résulté une préférence pour l'utilisation du verbe «doit».
- 211.** Le vice-président des armateurs a proposé de supprimer l'expression «si l'Etat du port le lui demande». Cette référence au contrôle par l'Etat du port est mal placée puisque la réglementation 5.1.2 traite des responsabilités de l'Etat du pavillon. Les gens de mer ont également un problème avec ce point.
- 212.** La membre gouvernementale du Danemark a expliqué que si l'Etat du port remarque que l'inspection menée par l'organisme reconnu n'est pas satisfaisante, il a le droit, en vertu de la Convention SOLAS, de lui demander de venir immédiatement à bord. Dans certains conflits, il est arrivé que l'organisme reconnu ne puisse monter à bord sans l'autorisation de l'armateur; les gouvernements devraient donc donner cette responsabilité à l'organisme reconnu. Il faut un accord entre l'Etat du port et l'organisme reconnu pour la correction des défauts constatés. Il existe dans les programmes de l'OMI relatifs au contrôle par l'Etat du port des systèmes établis pour traiter cette question et l'OIT devrait adopter les mêmes. Le membre gouvernemental de la Norvège appuie ce point de vue.
- 213.** Le paragraphe 2 est adopté avec l'insertion de «dans ces domaines» avant «si l'Etat du port le lui demande».

Paragraphe 3

- 214.** La membre gouvernementale du Danemark a indiqué que, lors de sa réunion, le groupe gouvernemental a accepté le texte entre crochets, tel qu'il est rédigé.
- 215.** Le vice-président des armateurs a déclaré qu'il pouvait accepter le paragraphe 3 même si celui-ci est beaucoup trop détaillé pour une convention. Etant donné que la responsabilité de satisfaire à ces prescriptions revient à l'Etat du pavillon, tout le texte qui figure après «par les organismes reconnus» devrait être supprimé.
- 216.** Le vice-président des gens de mer a estimé que ces détails sont importants, car des enseignements peuvent être tirés des dispositions en matière de gestion qui figurent dans la Convention SOLAS. Il faut conserver le libellé du paragraphe 3.
- 217.** La commission adopte le paragraphe 3 tel que rédigé.

Nouveau paragraphe

- 218.** Le Comité de rédaction a proposé de supprimer le paragraphe 2 de la réglementation 5.1.2 et d'insérer un nouveau paragraphe après le paragraphe 3:

4. L'autorité compétente doit fournir au Bureau international du Travail une liste actuelle des différents organismes reconnus qu'elle a autorisés à agir en son nom et elle doit tenir ladite liste à jour. La liste doit indiquer les fonctions que les organismes reconnus ont été autorisés à assurer. Le Bureau tiendra cette liste à la disposition du public.

219. La commission adopte le texte proposé.

Principe directeur B5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus

Paragraphes 1, 2 et 3

220. Le paragraphe 1 est adopté après une légère modification de l'alinéa a) qui est sans objet dans la version française, et les accolades sont retirées.

221. Les paragraphes 2 et 3 sont adoptés et les accolades supprimées.

Paragraphes 4 et 5

222. La membre gouvernementale du Danemark a indiqué que le groupe gouvernemental souhaite le remplacement du terme «Membre» par le terme «organismes reconnus» dans les deux paragraphes susvisés. Le groupe estime en effet qu'il n'appartient pas aux gouvernements de mettre sur pied un système pour la qualification des inspecteurs, par exemple (paragraphe 4).

223. Le groupe des armateurs a souscrit à la proposition du groupe gouvernemental.

224. Le vice-président des gens de mer est convenu que l'élaboration de systèmes de qualification relève en effet davantage des compétences des organismes reconnus que de celles des Membres, mais le paragraphe 4 devrait être libellé ainsi: «Le Membre devrait demander aux organismes reconnus d'élaborer un système pour la qualification...». S'agissant du paragraphe 5, les gens de mer sont opposés au remplacement du terme «Membre» par l'expression «organismes reconnus», car il incombe aux gouvernements et à leurs autorités compétentes de tenir des registres des services rendus par les organismes reconnus.

225. La commission s'est ralliée au libellé suggéré par le groupe des gens de mer pour le paragraphe 4 et l'a retenu, comme solution de compromis, pour le paragraphe 5: «Le Membre devrait demander aux organismes reconnus de tenir des registres de leurs services...».

226. Les paragraphes 4 et 5 sont adoptés tels que modifiés et les accolades supprimées.

Paragraphe 6

227. Le paragraphe 6 est adopté et les accolades supprimées.

Réglementation 5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail

228. Le vice-président des armateurs a précisé que, parmi les amendements soumis par son groupe au texte non mis entre crochets, figure l'ajout à plusieurs reprises de l'adjectif «maritime» après «travail» dans l'ensemble du Titre 5. La commission accepte cette proposition et demande au Bureau d'en tenir compte lors de la préparation du prochain document.

229. La membre gouvernementale du Danemark, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a proposé d'ajouter l'adjectif «maritime» après «travail» dans le titre de la réglementation 5.1.3 qui se lirait ainsi: «... déclaration de conformité du travail maritime».

230. Aucune objection n'ayant été émise, la commission accepte cette proposition.

Paragraphe 4

231. La membre gouvernementale du Danemark, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a reconnu qu'il doit être pris acte de ce document mais trouve que l'expression entre crochets «et l'enregistrer» entraîne une charge trop lourde.

232. Le vice-président des armateurs a déclaré n'avoir aucune objection à la suppression des crochets et donc au maintien des termes «et l'enregistrer». Toutefois, un autre texte n'entraînant pas un fardeau administratif excessif serait acceptable.

233. Le vice-président des gens de mer a déclaré n'avoir aucune objection à la suppression de l'expression «et l'enregistrer», mais elle doit être remplacée par autre chose car une liste des navires détenant des certificats de travail maritime doit être publiée.

234. La commission a décidé d'envoyer le paragraphe 4 au Comité de rédaction pour qu'il l'examine, lui demandant de tenir compte de la nécessité de faire en sorte que l'on puisse consulter ce document sans qu'il en découle une charge trop lourde pour les armateurs.

235. Le Comité de rédaction a proposé de remplacer «et l'enregistrer» par «et le consigner dans un fichier accessible au public» comme suit:

4. Lorsque l'autorité compétente du Membre ou un organisme reconnu dûment habilité à cet effet a vérifié par une inspection qu'un navire battant le pavillon du Membre dont il relève respecte ou continue de respecter les normes de la présente convention, il doit délivrer ou renouveler le certificat de travail maritime correspondant, et le consigner dans un fichier accessible au public (Convention SOLAS modifiée; Convention MARPOL).

236. Le Comité de rédaction a ajouté un commentaire suggérant que la commission examine si le paragraphe 4 couvre suffisamment toutes les situations visées dans la réglementation 5.1.1, paragraphe 3, ainsi que la commission en aura décidé.

237. La commission a adopté la proposition du Comité de rédaction concernant le paragraphe 4.

Paragraphe 5

238. Le vice-président des armateurs a noté qu'il fallait qu'il apparaisse clairement que toute référence au «code» concerne uniquement sa partie A puisque les dispositions de sa partie B n'ont pas force obligatoire.

239. Aucune objection n'ayant été émise, cette proposition est adoptée par la commission.

Norme A5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail

Paragraphe 1 à 3

240. Aucune objection n'ayant été émise, la commission est convenue de supprimer les accolades et d'adopter ces trois paragraphes.

Paragraphe 4

- 241.** Le vice-président des gens de mer a suggéré la suppression du membre de phrase «à partir de cette même date» car il est superflu.
- 242.** Selon le membre gouvernemental de la Chine, il est nécessaire d'harmoniser le libellé de ce paragraphe avec celui du précédent. L'expression «à partir de la date à laquelle l'inspection en question a eu lieu» est une expression standard qui est nécessaire à l'exactitude du sens de la phrase. Il devrait être parfaitement clair que le certificat est renouvelé à partir de la date de l'inspection et non pas de la date d'expiration du certificat existant.
- 243.** Après quelques discussions, la commission a décidé de charger le Comité de rédaction de clarifier le libellé du paragraphe 4.
- 244.** Le Comité de rédaction a proposé de supprimer les mots «à partir de cette même date» figurant au paragraphe 4 et de déplacer le membre de phrase «à partir de la date à laquelle l'inspection en question a eu lieu» à la fin de la phrase, après les mots «cinq ans», comme suit:
4. Lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a lieu plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat en cours, le nouveau certificat de travail maritime sera valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date à laquelle l'inspection en question a eu lieu.
- 245.** La commission adopte la proposition.

Paragraphe 5

- 246.** La commission est convenue de supprimer les accolades et d'adopter l'alinéa *c*).

Paragraphe 6

- 247.** La membre gouvernementale du Danemark, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a indiqué la préférence de ce dernier pour un certificat provisoire valable six mois maximum plutôt que trois.
- 248.** Le vice-président des armateurs a soutenu la position du groupe gouvernemental.
- 249.** Pour le vice-président des gens de mer, aucun certificat provisoire ne devrait être délivré. Si un navire change de propriétaire, des dispositions adéquates doivent être prises pour que les droits des gens de mer soient respectés dès le départ. Pour des raisons pratiques, toutefois, un certificat provisoire valable trois mois serait acceptable.
- 250.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a déclaré qu'il ne peut pas accepter un certificat provisoire valable trois mois, rappelant que l'Etat du pavillon doit procéder à des inspections au titre du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM de l'OMI, 1998, modifié en 2002). Un certificat provisoire valable trois mois nécessiterait la conduite de trois inspections en l'espace de trois mois, ce qui n'est pas faisable. Il est par ailleurs important de prévoir un temps d'adaptation aux nouvelles procédures suffisamment long. Cette position est partagée par les membres gouvernementaux du Pakistan et de la Fédération de Russie. Elle est conforme aux dispositions de la Convention SOLAS.
- 251.** La membre gouvernementale du Danemark a souscrit à cette position et dit que la délivrance d'un certificat provisoire valable six mois ne dégagerait pas le navire des obligations découlant de la convention. Elle rappelle à ce propos la norme A5.1.3,

paragraphe 7, alinéa c), où il est dit que «le capitaine est averti des prescriptions de la convention et des obligations en matière de mise en œuvre».

252. Le vice-président des gens de mer, faisant référence à l'annexe A5-I, a déclaré que de nombreux droits fondamentaux y sont énoncés, et qu'un délai de six mois maximum est accordé pour les faire respecter.

253. Le membre gouvernemental de Malte a proposé l'adoption de certificats provisoires valables six mois et l'ajout au paragraphe 7 des éléments pertinents de l'annexe A5-I, qui constitueraient des conditions préalables à la délivrance d'un certificat provisoire. Cette proposition reçoit l'appui du vice-président des armateurs et des membres gouvernementaux de Singapour et du Royaume-Uni. Le vice-président des gens de mer la soutient également, notant qu'il est important d'identifier clairement quels éléments seront ajoutés au paragraphe 7.

254. La commission a décidé que le paragraphe 6 ainsi que les paragraphes 7 et 8 feront l'objet d'autres discussions au sein du groupe gouvernemental avec la contribution du groupe des gens de mer.

Paragraphe 7

255. Proposition du vice-président des gens de mer: *sans objet dans la version française*. Cette proposition n'a soulevé aucune objection.

Paragraphes 6, 7 et 8

256. La membre gouvernementale du Danemark, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a indiqué que son groupe a examiné de nouveau les paragraphes 6, 7 et 8 pour répondre aux préoccupations des gens de mer. La proposition d'élargir la teneur du paragraphe 7 pour y inclure les éléments visés à l'annexe A5-I a recueilli un soutien général. Il a été suggéré de remplacer le libellé de l'alinéa a) du paragraphe 7 par le texte suivant: «le navire a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I, en tenant compte de la vérification des éléments visés sous b), c) et d)». Le reste du paragraphe demeurerait inchangé. Ce changement pourrait nécessiter que l'on apporte des modifications corrélatives à l'annexe A5-II concernant le certificat provisoire. Une telle modification a été suggérée pour le paragraphe 1, après alinéa c) de la norme A5.2.1 – Inspections dans le port.

257. Le vice-président des armateurs a souscrit au libellé proposé.

258. Le vice-président des gens de mer s'est déclaré satisfait des efforts faits pour prendre en compte les préoccupations des gens de mer. Il a demandé des éclaircissements au Bureau pour savoir s'il était opportun d'utiliser les termes «raisonnablement possible» dans la partie A du code car, à son avis, cette partie, qui énonce des dispositions contraignantes, ne devrait contenir aucune ambiguïté.

259. Le Conseiller spécial a répondu que l'expression «raisonnablement possible» est une expression courante dans des dispositions contraignantes comme celles de la partie A et a cité un certain nombre d'exemples du même ordre, comme notamment au paragraphe 13 de la norme A5.1.4.

260. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a souligné que le groupe gouvernemental a fait de gros efforts pour répondre aux préoccupations des gens de mer. Les gouvernements ont examiné avec soin les éléments figurant à l'annexe A5-I mais font remarquer que les exigences seraient différentes suivant que les navires sont en construction, neufs ou qu'ils

ont changé de pavillon. La meilleure façon de répondre aux préoccupations des gens de mer est de faire référence à l'annexe A5-I et de procéder à des inspections dans la mesure où cela est raisonnablement possible, compte tenu des circonstances.

- 261.** Le vice-président des gens de mer a déclaré qu'à la lumière des explications données par le Conseiller spécial et des commentaires du membre gouvernemental du Royaume-Uni les gens de mer peuvent accepter le texte proposé. De plus, compte tenu des modifications corrélatives proposées pour le paragraphe 1, alinéa *c*), de la norme A5.2.1 – Inspections dans le port, les gens de mer peuvent accepter que les certificats provisoires soient valables six mois.
- 262.** Le membre gouvernemental de la Norvège a déclaré qu'il faut faire une distinction entre la certification des navires et les documents dont les marins ont besoin individuellement. Aucune inspection supplémentaire ne devrait être nécessaire pour la délivrance d'un certificat provisoire puisque les prescriptions du Titre 1 et du Titre 2 sont valables, quelle que soit la certification du navire. Toutefois, si la commission adopte une disposition supplémentaire exigeant une inspection, le système spécial de contrôle par les autorités avant l'embarquement existant en Norvège devrait être considéré comme satisfaisant cette prescription afin d'éviter toute charge administrative supplémentaire.
- 263.** Après plus ample discussion, la commission a accepté de remplacer le libellé du paragraphe 7, alinéa *a*), de la norme A5.1.3 par le libellé suivant: «le navire a été inspecté, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des prescriptions énumérées à l'annexe A5-I, en tenant compte de la vérification des éléments visés sous *b*), *c*) et *d*)». Il est convenu de supprimer le terme «trois» figurant entre crochets aux paragraphes 6 et 8 et de conserver le terme «six». Une modification corrélatrice a été apportée à la norme A5.2.1 – Inspections dans le port, par l'ajout, au paragraphe 1, d'un nouvel alinéa à la suite de l'alinéa *b*). Une telle modification serait peut-être aussi nécessaire à l'annexe relative au certificat.

Paragraphe 10

- 264.** Le groupe gouvernemental a constitué un petit groupe de travail chargé d'examiner le libellé des paragraphes 10 et 11 et toutes les dispositions et annexes qui s'y rapportent. Il rassemble les membres gouvernementaux du Canada, du Danemark, du Libéria et des Etats-Unis, membre gouvernemental de ce dernier pays en assumant la présidence.
- 265.** Le porte-parole du groupe de travail a déclaré qu'il est proposé de remplacer les paragraphes 10 et 11 de la norme A5.1.3 par le seul paragraphe suivant:
10. La déclaration de conformité du travail sera annexée au certificat de travail maritime. Elle comprendra deux parties:
- a*) La partie I sera établie par l'autorité compétente; elle indiquera les dispositions de la législation nationale incorporant les dispositions pertinentes de la présente Convention, en renvoyant aux dispositions applicables de la législation nationale et elle donnera, dans la mesure nécessaire, des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales. Il sera aussi fait référence aux prescriptions de la législation nationale relatives à certaines catégories de navires. Il sera fait mention de toute disposition équivalente en substance adoptée en vertu du paragraphe 3 de l'article VI de la présente convention.
- b*) La partie II sera établie par l'armateur. Elle énoncera les mesures adoptées pour garantir la conformité entre deux inspections et les mesures proposées pour garantir une amélioration continue.

Paragraphe 11

- 266.** Le vice-président des armateurs s'est demandé si la référence aux «organismes reconnus» faite au paragraphe 11 ne doit pas être supprimée. Cette question est du ressort de l'Etat du pavillon et ne doit pas être laissée au soin des organismes reconnus.
- 267.** Le vice-président des gens de mer soutient le texte tel qu'il figure dans le projet recommandé.

Paragraphe 12

- 268.** La membre gouvernementale du Danemark a déclaré que son groupe a examiné l'obligation de mettre les informations à disposition, et un membre gouvernemental a émis des réserves à cet égard. La nécessité de disposer de documents dans une langue commune a également été discutée; l'anglais a été proposé comme langue de travail car une disposition semblable, au paragraphe 13, suggère aussi l'emploi de cette langue. Le vice-président des gens de mer et le membre gouvernemental de la Norvège sont également de cet avis.
- 269.** La membre gouvernementale du Danemark a déclaré que certaines administrations risquent de juger onéreuse la production de documents en anglais. Les protocoles d'accord contiennent souvent des textes standards dans cette langue. On pourrait s'aligner sur cette pratique, ce qui répondrait en bonne partie aux préoccupations des Etats.
- 270.** Le membre gouvernemental de la Finlande a déclaré que, sur certaines routes commerciales, il existe déjà une langue commune utilisée et il n'est par conséquent pas nécessaire que les documents soient en anglais.
- 271.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a proposé que cette disposition soit modifiée et qu'il soit précisé «en anglais et/ou dans la langue de travail des gens de mer».
- 272.** Pour le vice-président des armateurs, l'obligation de communiquer les informations (par exemple aux représentants des armateurs et des gens de mer) semble lourde étant donné que cette question ne concerne que les armateurs à titre individuel. Son groupe suggère donc que tout le texte soit supprimé après «soit annexées à ce document».
- 273.** Le membre gouvernemental de la Norvège a suggéré d'ajouter les termes «à bord du navire» après «soit tenues à la disposition des gens de mer». Le texte serait plus clair.
- 274.** Selon le vice-président des gens de mer, il est indispensable pour la protection des droits des marins que leurs représentants aient accès à ces informations. Cela est d'autant plus nécessaire que certains navires changent fréquemment de propriétaire. Dans ces cas-là, les informations antérieures présentent un grand intérêt. Son groupe soutient le libellé du paragraphe 12 tel qu'il figure dans le projet recommandé.
- 275.** Sur la suggestion du président, la commission a adopté le paragraphe 12 tel qu'il figure dans le projet recommandé en ajoutant la précision que les informations doivent être rédigées en anglais, sauf dans le cadre de la navigation commerciale purement locale. Le Comité de rédaction sera prié de produire le texte supplémentaire.
- 276.** Le Comité de rédaction a proposé de remplacer le paragraphe 12 par le texte qui suit:

12. Le résultat de toutes les inspections ou autres vérifications effectuées ultérieurement sur le navire et tous défauts importants relevés au cours de ces vérifications seront consignés, de même que la date du constat qu'il a été remédié à ces défauts. Ces informations, accompagnées d'une traduction en anglais lorsqu'elles ne sont pas consignées

dans cette langue, seront soit transcrites sur la déclaration de conformité du travail, soit annexées à ce document, soit tenues à la disposition des gens de mer, des inspecteurs de l'Etat du pavillon, des fonctionnaires autorisés de l'Etat du port et des représentants des armateurs et des gens de mer par d'autres moyens, conformément à la législation nationale.

277. La commission adopte la proposition.

Paragraphe 13

278. Le vice-président des armateurs a indiqué que l'expression «sera communiquée» figurant dans la deuxième phrase du paragraphe 13 doit être supprimée. Les armateurs ne s'opposent pas à l'affichage du certificat d'inspection dans un lieu du navire bien en vue. Le membre gouvernemental de Singapour est du même avis.

279. Le vice-président des gens de mer a déclaré qu'il est important que la deuxième phrase du paragraphe 13 demeure inchangée. Le renforcement des mesures de sécurité fait qu'il est à présent souvent difficile de monter à bord des navires. De plus, il existe des contrats d'engagement maritime qui défendent aux marins de prendre contact avec leurs représentants, aussi est-il impératif que ceux-ci soient autorisés à demander copie de ces documents. Il rappelle à la commission qu'il s'agit là d'une question de «respect et de mise en application des dispositions», et que l'accès à l'information pertinente en fait partie intégrante.

280. Les membres gouvernementaux du Danemark et de la France sont partisans de conserver la deuxième phrase du paragraphe qui prévoit qu'une copie des documents soit communiquée aux personnes intéressées.

281. Le membre gouvernemental des Pays-Bas a indiqué que cette disposition serait acceptable si les coûts qu'elle entraîne sont pris en charge par ceux qui présentent les demandes, soulageant ainsi les gouvernements.

282. Sur proposition du président, la commission décide d'adopter le paragraphe 13, tel qu'il figure dans le projet recommandé.

Paragraphe 14

283. Après discussion, la commission est convenue de demander au Comité de rédaction de préciser que l'exemption de l'obligation relative à la production d'une traduction en anglais soit étendue aux paragraphes 12 et 13.

284. Le Comité de rédaction a proposé de remplacer le paragraphe 14 par le texte qui suit:

14. L'obligation relative à la production d'une traduction en anglais, mentionnée aux paragraphes 12 et 13, ne concerne pas les navires qui ne sortent pas des eaux territoriales.

285. Le Comité de rédaction a aussi fourni un commentaire sur les termes «*domestic voyages*» dans le texte anglais, en faisant remarquer que, dans son libellé actuel, le paragraphe 6 de l'article II utilise les termes «*ships that do not undertake international voyages*».

286. Le vice-président des gens de mer dit qu'il peut accepter la proposition en principe mais indique qu'il n'existe toujours aucune définition de l'expression «*domestic voyages*». Dans son commentaire, le Comité de rédaction indique qu'il serait possible d'inclure une référence appropriée mais que le libellé définitif du paragraphe 6 de l'article II n'a pas encore été arrêté. Une solution pourrait être de remplacer «*domestic voyages*» par «*domestic trade*», à condition que le texte du paragraphe 6 de l'article II soit harmonisé en tenant compte de cette modification.

287. Le vice-président des armateurs accepte l'expression «*domestic trade*».

288. La commission adopte la proposition de texte du Comité de rédaction en remplaçant «*domestic voyages*» par «*domestic trade*».

Paragraphe 15

289. La membre gouvernementale du Danemark, prenant la parole au nom du groupe gouvernemental, a proposé d'introduire une nouvelle clause de perte de validité sous forme d'un nouvel alinéa *e*), libellé comme suit: «lorsque des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux équipements visés au Titre 3.» Il sera peut-être nécessaire d'introduire une clause similaire au paragraphe 5 sur les conditions de délivrance du certificat provisoire.

290. Le vice-président des armateurs a indiqué que son groupe peut appuyer la suppression des crochets de l'alinéa *d*) et l'introduction d'une nouvelle clause de perte de validité.

291. Le vice-président des gens de mer a proposé de faire référence aussi aux dispositions de la norme A4.1, paragraphe 3, relative aux conditions requises par les Membres en ce qui concerne les services de soins médicaux et hospitaliers à bord des navires battant leur pavillon.

292. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a dit que les «changements substantiels» à la structure et à l'équipement, visés au Titre 3, n'entraînent pas automatiquement la délivrance d'un certificat de travail maritime provisoire. Il serait donc superflu d'introduire une clause à cet effet au paragraphe 5.

293. Le paragraphe 15 a été adopté avec le nouvel alinéa *e*) et les crochets sont supprimés.

Paragraphe 16

294. Le président a attiré l'attention de la commission sur la proposition du groupe gouvernemental qui consiste à supprimer les deux références entre crochets à «l'organisme reconnu» et, à partir de la deuxième phrase (de «Si les deux Etats intervenant ...»), à faire passer tout le texte dans la partie consacrée aux principes directeurs. Le vice-président des gens de mer souscrit à cette proposition.

295. Le vice-président des armateurs a suggéré de modifier le texte ainsi: «le nouveau certificat à durée de validité ordinaire ou provisoire».

296. Le membre gouvernemental des Etats-Unis a dit que le terme «certificat» suffisait à couvrir les deux types de documents. Le vice-président des gens de mer et le membre gouvernemental des Pays-Bas sont du même avis.

297. Le paragraphe 16 est adopté par consensus, assorti des changements proposés par le groupe gouvernemental, de l'addition d'une référence à l'alinéa *e*) et du transfert de la seconde phrase à la fin du principe directeur B5.1.3, le verbe «devra» ayant été mis à la forme conditionnelle «devrait».

Paragraphe 17

298. Le président a attiré l'attention de la commission sur la proposition du groupe gouvernemental d'insérer l'expression «manifestement» avant «pas conforme», la proposition étant ainsi libellée: «... s'il apparaît que le navire intéressé n'est manifestement pas conforme aux prescriptions ...».

-
- 299.** Le vice-président des armateurs a dit que le certificat ne sera retiré qu'en cas de violations graves des dispositions de la convention.
- 300.** Le vice-président des gens de mer a accepté l'approche de la proposition du groupe gouvernemental, en émettant néanmoins quelques réserves quant à l'utilisation du terme «manifestement».
- 301.** La commission a décidé de renvoyer la question au Comité de rédaction pour qu'il examine s'il faut utiliser une expression comme «manifestement pas conforme» ou s'il convient de modifier la proposition dans le sens d'une «violation manifeste» des prescriptions.
- 302.** Le Comité de rédaction a formulé le commentaire suivant:
- L'expression «conforme en substance» n'est pas utilisée dans la convention et, comme elle n'est pas définie, sa signification n'est pas claire et pourrait prêter à confusion avec la notion d'équivalence en substance figurant à l'article VI, paragraphe 4.
- Les termes «violation substantielle» pourraient représenter un changement d'accent important car l'expression «violation» est utilisée à propos de l'inspection par l'Etat du port: voir norme A5.2.1, paragraphe 6.
- 303.** Le Comité de rédaction aurait besoin d'orientations supplémentaires avant de proposer un texte.
- 304.** Le vice-président des gens de mer a dit qu'il préfère conserver le texte tel qu'il a été proposé initialement. La disposition se réfère à deux éléments – la preuve de la non-conformité aux prescriptions et la non-application par le navire des mesures correctives nécessaires. Sur cette base, le texte pourrait être accepté tel qu'il figure dans le projet recommandé.
- 305.** Le vice-président des armateurs a déclaré que cela ne serait pas acceptable. Le libellé doit contenir les termes «violation substantielle» et pas seulement parler de non-conformité aux prescriptions, étant donné que le retrait d'un certificat de travail maritime est une décision lourde de conséquences.
- 306.** Faute d'un accord sur le sujet, la commission décide de clore la discussion sur le texte en question.

Principe directeur B5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail

Paragraphe 2

- 307.** La membre gouvernementale du Danemark a rendu compte des délibérations du groupe gouvernemental en ce qui concerne le paragraphe 2. Dans l'ensemble, les membres du groupe souhaitent conserver la référence aux deux sources réglementaires. La pertinence de la règle 5 du chapitre XI-1 de la Convention SOLAS, qui porte sur la fiche synoptique continue des navires, a été mise en question, mais cette référence a été acceptée dans la mesure où elle n'est pas obligatoire et a de l'importance aux yeux du groupe des gens de mer.
- 308.** Le vice-président des armateurs a rappelé que le texte de la convention doit être aussi clair que possible et contenir un minimum de références à d'autres instruments. Le texte entre crochets devrait être supprimé.

309. Le vice-président des gens de mer a souligné que la disposition à l'étude est un principe directeur et que les Etats du pavillon sont uniquement invités à en tenir dûment compte. La référence au Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) est appropriée et la règle 5 du chapitre XI-1 de la Convention SOLAS, qui porte sur la fiche synoptique continue des navires, est très utile. La référence à ces deux textes importants doit donc être conservée.

310. Le vice-président des armateurs, reconnaissant le statut de principe directeur de cette disposition, a retiré ses propos.

311. La commission adopte le paragraphe 2 tel qu'énoncé et supprime les crochets s'y trouvant.

Paragraphe 3

312. La membre gouvernementale du Danemark a indiqué que les membres du groupe gouvernemental sont de manière générale favorables au principe de conformité aux prescriptions, visé au paragraphe 3, dont l'énoncé doit être conservé et les accolades supprimées.

313. Le vice-président des armateurs a estimé que l'idée d'une amélioration continue n'est pas appropriée et devrait être supprimée, car la véritable question est le respect ou non des prescriptions.

314. Le vice-président des gens de mer a dit être de l'avis du groupe gouvernemental et a rappelé aux armateurs que la disposition à l'étude n'est pas contraignante.

315. Compte tenu du statut de principe directeur de la disposition en question, le vice-président des armateurs a retiré ses propos.

316. Le paragraphe 3, tel qu'énoncé, est adopté et les accolades supprimées.

Norme A5.1.4 – Inspection et mise en application

Paragraphe 1

317. La membre gouvernementale du Danemark a indiqué que le groupe gouvernemental a approuvé le texte du paragraphe 1 tel que rédigé, à l'exception du mot «régulières» à la première ligne, qui devrait être supprimé. Il ne doit pas figurer à cet endroit et est superflu dans la mesure où la fréquence des inspections est déjà mentionnée au paragraphe 4 de la norme. Certains membres gouvernementaux ont suggéré d'ajouter le mot «imprévues», mais cette proposition n'a pas reçu un appui suffisant, compte tenu du fait que le texte n'empêche pas les inspections imprévues même si celles-ci ne sont pas obligatoires.

318. Le vice-président des armateurs a approuvé la suppression des accolades. Le terme «régulières» doit être conservé dans la norme, dans la mesure où la notion de périodicité est reprise de l'énoncé du paragraphe 1 de la réglementation 5.1.4. Cela étant, le groupe des armateurs est disposé à se rallier à l'opinion majoritaire sur ce point.

319. Le vice-président des gens de mer a appuyé la position du groupe gouvernemental.

320. La commission a décidé de supprimer les accolades et d'adopter le paragraphe 1, conformément à la proposition d'amendement faite par le groupe gouvernemental.

Paragraphe 2

- 321.** La membre gouvernementale du Danemark a fait savoir que, de l'avis général, le groupe gouvernemental est favorable au maintien du texte du paragraphe 2, tel que rédigé.
- 322.** Le vice-président des armateurs a estimé que le texte figurant entre accolades contient trop d'informations et doit être supprimé. Cela étant, son groupe se pliera à l'opinion majoritaire.
- 323.** Le vice-président des gens de mer a dit partager l'avis du groupe gouvernemental quant au maintien du texte figurant entre accolades.
- 324.** Le paragraphe 2, tel qu'énoncé, est adopté et les accolades supprimées.

Paragraphe 7, alinéa c)

- 325.** La membre gouvernementale du Danemark a indiqué que le groupe gouvernemental n'a pas été en mesure de parvenir à un accord en ce qui concerne l'alinéa c) du paragraphe 7. La plupart des gouvernements ont préféré la première variante proposée car elle est plus en accord avec la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996, et parce que les termes employés dans la seconde variante sont excessifs. Certains membres gouvernementaux ont préféré la seconde variante parce qu'elle contient l'expression «violation grave des droits des gens de mer». Le groupe gouvernemental estime que le droit de recours mentionné dans les deux variantes devrait faire l'objet d'un alinéa distinct pour une meilleure lisibilité.
- 326.** Le vice-président des armateurs a dit avoir une large préférence pour la première variante. L'immobilisation d'un navire pose un grave problème aux armateurs et ne saurait être justifiée qu'en cas de réel danger pour la sécurité ou la santé des gens de mer. La présente convention n'est pas une charte des droits des gens de mer mais un regroupement des normes minimales du travail maritime. Le paragraphe 14 de la norme A5.1.4, qui traite des indemnités à l'armateur en cas d'actes abusifs de la part des inspecteurs, atteste que la convention ne se rapporte pas uniquement aux droits des gens de mer mais également à ceux des armateurs et des Etats. Quant au droit de recours, il ne s'applique qu'à l'alinéa c). En l'isolant dans un alinéa distinct, il s'appliquerait à tout le paragraphe. Cela étant, en ce qui concerne la procédure de recours, le groupe des armateurs s'alignera sur le point de vue majoritaire.
- 327.** Le vice-président des gens de mer a souligné l'importance de cette disposition pour les gens de mer, puisqu'elle traite de la visite par des inspecteurs de l'Etat du pavillon de navires non conformes aux prescriptions. Le groupe des gens de mer préfère la seconde variante. L'expression «défauts de conformité» employée dans la seconde variante est plus appropriée lorsque l'on traite des droits des gens de mer que le terme «défauts» employé dans la première variante. En outre, la seconde variante contient un élément qui ne figure pas dans la première, à savoir l'expression «violation grave des droits des gens de mer tels que prévus par la présente convention». Ce libellé est essentiel dans la mesure où les inspecteurs de l'Etat du pavillon auront affaire à des navires qui ne respectent pas les dispositions de la convention. Par ailleurs, l'intervenant a critiqué l'expression «danger significatif pour la santé [...] des gens de mer» de la première variante, qui laisse entendre que l'exposition des gens de mer à des dangers pour leur santé ou leur sécurité est sans conséquence si ces dangers ne sont pas jugés significatifs. Les gouvernements devraient sérieusement réfléchir à la seconde variante. La présente convention énonce les principes et droits fondamentaux et les droits sociaux et en matière d'emploi des gens de mer. L'Etat du pavillon ne peut pas faire respecter l'application de ces droits si ses propres inspecteurs ne sont pas autorisés à immobiliser un navire pour non-respect desdits droits. Cela étant, la

vraie question n'est pas l'immobilisation du navire, mais la violation des droits des gens de mer, dont l'immobilisation du navire n'est que la conséquence. Le vice-président des gens de mer a instamment prié les gouvernements de reconsidérer leur position. S'agissant de la procédure de recours, il partage l'avis du groupe gouvernemental.

- 328.** Le membre gouvernemental de l'Espagne a indiqué qu'il est également favorable à la seconde variante. Elle traite du pouvoir des inspecteurs à immobiliser un navire, ce qui est sans doute la mesure la plus efficace pour garantir le respect des dispositions de la convention, compte tenu des conséquences économiques qu'elle peut avoir. L'immobilisation d'un navire ne doit pas uniquement être motivée par un danger pour la santé ou la sécurité des gens de mer mais également par le constat d'une violation de leurs droits. Il n'existe pas de hiérarchie des droits et dans l'espace de travail confiné des gens de mer, chaque droit dépend du respect des autres droits et chaque manquement peut avoir de multiples répercussions. Ainsi, les violations répétées des droits des gens de mer en matière de périodes de repos et de durée du travail sont considérées comme les principales causes d'accidents. Les membres gouvernementaux du Royaume-Uni et du Venezuela ont appuyé cette position.
- 329.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a ajouté que les pouvoirs conférés aux inspecteurs de l'Etat du pavillon, selon la première variante, leur étaient déjà conférés par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, (SOLAS). La nouvelle convention doit tirer parti du plus puissant outil dont disposent les Etats Membres, à savoir le droit d'immobiliser un navire. Toutefois, compte tenu que l'immobilisation d'un navire est un acte lourd de conséquences, il convient d'insérer le mot «significatif» après «danger».
- 330.** Le membre gouvernemental du Venezuela a ajouté que choisir la première variante revenait à donner la préférence à la situation économique d'un navire plutôt qu'au bien-être des gens de mer et au respect de leurs droits. Certaines situations pourraient s'apparenter à de graves violations des droits des gens de mer, tout en ne présentant pas de danger «significatif» pour leur santé ou leur sécurité, mais elles pourraient être un motif d'immobilisation d'un navire, par exemple, en cas de travail des enfants ou de travail forcé.
- 331.** La membre gouvernementale du Danemark a dit préférer la première variante. La réglementation actuelle autorise déjà l'immobilisation de navires par l'Etat du pavillon. La commission devrait s'en tenir à la solution trouvée en 1996 pour la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996. La formule «défauts de conformité» incite à porter un jugement sans nuances, qui ne convient pas à l'appréciation des zones grises. Outre l'inspection, l'Etat du pavillon peut recourir à d'autres procédures pour faire respecter les prescriptions, par exemple des procédures administratives ou judiciaires.
- 332.** Le membre gouvernemental de l'Ukraine a appuyé cette position et a suggéré que l'Etat du pavillon règle les cas de non-conformité aux prescriptions de la convention en annulant le certificat de travail maritime conformément à ce qui est prévu au paragraphe 17 de la norme A5.1.3.
- 333.** Le membre gouvernemental de Malte a proposé, à titre de compromis, de commencer par adopter la seconde variante, mais en y insérant l'adjectif «significatif» après le mot «danger» et en parlant de «manquement grave aux dispositions de la convention» plutôt que de «violation grave des droits des gens de mer tels que prévus par la présente convention». Se référer aux prescriptions de la convention est en cohérence avec les conventions de l'OIT et de l'OMI et couvre un champ plus vaste que l'expression «violation grave des droits des gens de mer». L'immobilisation d'un navire peut avoir lieu même si les droits des marins ne sont pas en cause, par exemple, si l'armateur ne

renouvelle pas le certificat du navire. Les membres gouvernementaux de la Bulgarie et du Royaume-Uni et le vice-président des armateurs appuient cette position qui permet de trouver un équilibre entre les préoccupations du groupe des gens de mer et celles du groupe des armateurs.

- 334.** Le vice-président des gens de mer a indiqué que les responsabilités de l'Etat du pavillon sont plus vastes que celles énoncées au paragraphe 17 de la norme A5.1.3 et qu'elles sont visées dans des instruments tels que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). Il est préoccupant que l'emploi de certains mots soit évité alors qu'ils se rapportent directement à l'application et au respect des droits des gens de mer et il s'insurge contre cette tendance à escamoter les droits des gens de mer. Tout navire en violation des droits des gens de mer tels que prévus dans la présente convention doit être immobilisé. Il a dit approuver l'insertion du mot «significatif» après le mot «danger». Pour ce qui est de l'expression «défauts de conformité», les deux expressions employées «défauts de conformité» et «défauts» ont des éléments de subjectivité inhérents. Les inspecteurs de l'Etat du pavillon rendent un jugement professionnel en lequel il faut avoir confiance.
- 335.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a indiqué que l'immobilisation d'un navire est une sanction très sévère, qu'il convient d'envisager avec précaution. Autoriser l'immobilisation d'un navire pour chaque manquement grave aux prescriptions de la convention est excessif et constituera un obstacle à la ratification par la République de Corée de la présente convention.
- 336.** A l'issue de consultations informelles, la membre gouvernementale du Danemark, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a dit que celui-ci a examiné la seconde variante du texte. Si la plupart des gouvernements sont prêts à se montrer flexibles quant aux modifications proposées, certains sont très réservés eu égard à leurs possibles répercussions sur la disposition concernant l'Etat du port. Des préoccupations ont été émises au sujet du terme «droits» et certains gouvernements continuent de préférer l'expression «prescriptions de la convention». S'agissant de la mise en application des normes par les inspecteurs de l'Etat du pavillon, il a été noté que l'immobilisation n'est pas la seule méthode efficace pour les faire appliquer. Les gouvernements ont aussi discuté de la question de l'autorité compétente et de l'autorité dévolue à l'inspecteur. Dans certains pays, les inspecteurs ne peuvent immobiliser un navire sans autorisation préalable. Cependant, le texte ne traite pas de ces procédures puisqu'il n'exclut pas l'existence de directives internes pouvant aider l'inspecteur dans l'accomplissement de ses tâches.
- 337.** Le président a indiqué que cette disposition contient un processus en chaîne en vertu duquel les gouvernements peuvent choisir une démarche ou déléguer leurs pouvoirs; ainsi il existe dans certains pays des inspecteurs maritimes et, dans d'autres, des inspecteurs du travail, dotés ou non de pouvoirs de police.
- 338.** Le vice-président des armateurs a dit que si, pour sa part, il préfère le terme «dispositions», les armateurs sont prêts à accepter le terme «droits», à condition que le Comité de rédaction examine tout de même la question du «droit de recours».
- 339.** Pour le membre gouvernemental de Malte, bien que l'expression «autorité compétente» eût été préférable, il peut accepter le terme «inspecteur». Il ne peut toutefois pas consentir au remplacement de l'expression «dispositions de la convention». Cette expression peut recouvrir les cas de défaut de conformité ainsi que les droits des gens de mer.
- 340.** Le vice-président des gens de mer a proposé de modifier le texte comme suit : «... des dispositions de la convention (y compris des droits des gens de mer)...». Les membres

gouvernementaux du Danemark, de Malte, du Royaume-Uni et de Singapour ont appuyé sa proposition.

- 341.** La membre gouvernementale de l'Inde a attiré l'attention de la commission sur l'ensemble de la réglementation et de la norme, et a fait observer que l'ensemble de la disposition traite des prescriptions de la convention. Elle a été appuyée par le membre gouvernemental du Libéria.
- 342.** Le vice-président des gens de mer s'est dit préoccupé de ce qu'il considère comme un continuél rétrécissement des dispositions de l'instrument. Il s'agit au fond d'immobiliser les navires sur lesquels les droits des gens de mer sont violés, mais le problème ne se poserait pas si toutes les protections nécessaires étaient mises en place et respectées.
- 343.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a fait observer qu'en dehors de l'immobilisation il existe maintes autres façons de remédier à un défaut de conformité, notamment les mesures administratives et les sanctions pénales et civiles. Le problème de l'alinéa c), c'est qu'il présente l'immobilisation comme étant le seul remède envisagé. Il convient de considérer d'autres pratiques en vigueur dans le secteur maritime pour la rédaction de cet alinéa. Faisant référence aux cas énoncés au paragraphe 15 de la norme A5.1.3, l'intervenant suggère que la commission élabore une liste de cas de défauts de conformité de gravité variable, assortis de sanctions précises.
- 344.** Le membre gouvernemental de la Norvège a apporté son soutien à la suggestion du membre gouvernemental de Malte et du groupe des gens de mer. Il a jugé aussi que la référence aux droits des gens de mer est pertinente. Il incombe à l'Etat du pavillon d'assumer la responsabilité des conditions à bord de ses navires. Toute limitation aux pouvoirs de l'inspecteur semble artificielle. Il est inutile de préciser dans l'instrument tous les types de sanctions possibles, étant donné qu'ils relèvent du système juridique de chaque Etat. Seule doit figurer dans la convention la mesure de dernier recours, à savoir l'immobilisation. L'Etat du pavillon se doit d'être le garant non seulement de la navigabilité du navire mais aussi du respect des droits de ses gens de mer.
- 345.** Le membre gouvernemental du Mexique a dit que l'un des principes fondamentaux de toute convention internationale est le principe d'équité entre les différents secteurs économiques de chaque pays. Selon ce principe, les inspecteurs du travail chargés des travailleurs employés à terre et ceux chargés des travailleurs employés à bord de navires devraient recevoir le même traitement. Comme les premiers disposent de mécanismes efficaces de sanctions, les seconds doivent avoir les mêmes possibilités à des fins d'équité. L'intervenant indique que sa délégation appuie la proposition du membre gouvernemental de Malte, jugée très pertinente.
- 346.** Le vice-président des armateurs s'est dit en faveur des propositions formulées par le membre gouvernemental de Malte et les gens de mer. Toutefois, la partie relative au droit de recours devrait être transférée dans un paragraphe distinct.
- 347.** La commission est donc convenue d'adopter le texte suivant: «c) à exiger qu'il soit remédié aux défauts de conformité et à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises, lorsqu'ils ont des raisons de croire qu'un cas de défaut de conformité constitue une violation grave des dispositions de la convention (y compris une violation des droits des gens de mer), ou représente un grave danger pour la santé, la sécurité ou la sûreté des gens de mer.»

Paragraphe 12

- 348.** Le président a attiré l'attention de la commission sur la préférence exprimée par le groupe gouvernemental pour l'utilisation du terme «inspection», par opposition à «enquête».
- 349.** Le vice-président des armateurs a dit sa préférence pour le terme «enquête» car, en général, une enquête fait suite à un incident. Le vice-président des gens de mer et le membre gouvernemental de la France abondent dans son sens.
- 350.** La membre gouvernementale du Danemark, prenant la parole au nom du groupe gouvernemental, a expliqué que le texte est issu des discussions tenues à Nantes. Après enquête au sujet d'un incident, l'inspection viserait à remédier au défaut de conformité constaté. Les enquêtes sont prévues par la réglementation 5.1.6 – Accidents maritimes; aussi, dans ce cas, est-il correct de parler d'inspection?
- 351.** Aucune objection majeure n'ayant été soulevée, la commission décide d'adopter le terme «enquête» dans ses deux occurrences au paragraphe 12.

Paragraphe 14

- 352.** La membre gouvernementale du Danemark a indiqué que le groupe gouvernemental est, dans l'ensemble, favorable au projet recommandé. Toutefois, le terme «injustifié», jugé trop dur, pose problème et devrait être supprimé.
- 353.** Les vice-présidents des armateurs et des gens de mer n'ont formulé aucune objection à la proposition du groupe gouvernemental.
- 354.** La commission décide de retirer les crochets et, après suppression de l'expression «ou injustifié», d'adopter le paragraphe 14.

Principe directeur B5.1.4 – Inspection et mise en application

Paragraphe 8, alinéas *g)* et *h)*

- 355.** La membre gouvernementale du Danemark, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a proposé de remplacer le mot «ou» figurant dans le texte entre accolades des alinéas *g)* et *h)* par l'expression «et, s'il y a lieu,» et d'adopter le reste du texte figurant entre accolades tel quel.
- 356.** Le vice-président des armateurs et le vice-président des gens de mer ont souscrit à cette proposition.
- 357.** Le membre gouvernemental du Libéria a demandé des éclaircissements au groupe gouvernemental car il a cru comprendre qu'ils étaient convenus de conserver l'expression «ou de l'organisme reconnu» à l'alinéa *g)* mais de la supprimer à l'alinéa *h)* puisqu'il n'était pas utile d'aviser les organismes reconnus éventuels des accidents du travail ou maladies professionnelles touchant les gens de mer. Les membres gouvernementaux de la France et des Etats-Unis se sont associés à cette intervention.
- 358.** La commission a décidé en conséquence de supprimer les accolades et d'adopter le texte entre accolades de l'alinéa *g)*, modifié comme suit: «et, s'il y a lieu, l'organisme reconnu» et, par ailleurs, de supprimer le texte de l'alinéa *h)* figurant entre accolades.

Paragraphe 10

- 359.** La membre gouvernementale du Danemark, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a dit qu'il convenait de transférer le paragraphe 10 dans les dispositions obligatoires du code (partie A). Toutefois, et cela ne concerne que la version anglaise, le mot «penalties» figurant à l'alinéa *b*) devrait être remplacé par «sanctions», ce qui donnerait la possibilité d'appliquer une plus large gamme de sanctions.
- 360.** Le vice-président des armateurs et le vice-président des gens de mer ont dit approuver le transfert du paragraphe dans les dispositions obligatoires et ne voient pas d'inconvénient à ce que le mot «penalties», en anglais, soit remplacé par «sanctions».
- 361.** La membre gouvernementale de l'Inde a fait observer que le paragraphe à l'étude contenait trois éléments: 1) veiller à ce que l'inspecteur n'ait aucun intérêt direct ou indirect avec le navire; 2) veiller au respect de la confidentialité; 3) veiller à ce que des sanctions soient appliquées. Elle a demandé au Bureau d'essayer, si possible, de revoir le libellé de cette disposition de manière à faire apparaître distinctement ces trois éléments.
- 362.** La commission est convenue de remplacer (dans la version anglaise) le mot «penalties» par «sanctions», et a invité le Bureau à insérer le paragraphe à l'étude à l'endroit voulu de la partie A du code.

Réglementation 5.1.5 – Procédures de plainte à bord

- 363.** Le président a indiqué qu'il souhaite reporter la discussion sur la réglementation 5.1.5 à une date ultérieure, lorsque le texte aura été affiné.
- 364.** Le vice-président des gens de mer a souscrit à cette proposition, ajoutant que la commission doit être consciente que la réglementation 5.1.5 ne vise pas des plaintes ordinaires, mais des questions graves, concernant le non-respect des droits et des prescriptions énoncés dans la convention. Il espère que cette distinction permettra aux membres de la commission d'examiner cette réglementation en connaissance de cause.

Norme A5.2.1 – Inspections dans le port

Paragraphe 1

- 365.** Par suite des changements apportés aux paragraphes 6, 7 et 8 de la norme A5.1.3 et pour répondre à la préoccupation des gens de mer qu'un navire change de pavillon afin d'éviter d'avoir à respecter les prescriptions d'un certificat à durée de validité ordinaire, le groupe gouvernemental a proposé d'ajouter un texte à la norme A5.2.1 pour permettre une inspection élargie. Le texte suggéré serait inséré après l'alinéa *b*): «Il y a des preuves qui permettent de penser que le navire a changé de pavillon dans le seul but d'échapper à l'obligation de respecter les dispositions de la présente convention.» Ce changement pourrait également exiger de modifier la partie de l'annexe A5-II qui traite du certificat provisoire.
- 366.** Le vice-président des armateurs a déclaré que l'alinéa *b*) de la norme A5.2.1 répond à beaucoup des préoccupations concernant le changement de pavillon des navires. En conséquence, le nouvel alinéa proposé est superflu. En outre, l'expression «solides raisons» serait préférable à «motifs raisonnables» conformément au libellé utilisé dans les normes de l'OMI et dans la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976.

-
- 367.** Le vice-président des gens de mer a demandé si une inspection effectuée en vertu de la norme A5.2.1 serait semblable à celle dont le but est la délivrance d'un certificat à durée de validité ordinaire ou d'un certificat provisoire. S'il s'agit d'un certificat à durée de validité ordinaire, les gens de mer peuvent appuyer cette suggestion. Le mot «preuves» dans le nouvel alinéa tel qu'il est proposé est trop fort et pourrait être remplacé par «motifs raisonnables». De même, le mot «seul», dans l'expression «dans le seul but», devrait être supprimé. L'expression «solides raisons» est une expression reconnue mais les mots «motifs raisonnables» offrent une certaine latitude aux inspecteurs et sont donc approuvés par les gens de mer dans ce contexte. Dans les dispositions relatives à la montée à bord des inspecteurs et à l'inspection des navires, l'expression «suspicion raisonnable» est actuellement examinée et offre encore plus de latitude.
- 368.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a suggéré que, dans ce contexte, une modification soit apportée au texte du certificat de travail maritime provisoire figurant à l'annexe A5-II, notamment à l'alinéa *a*) qui devrait se lire comme suit: «après inspection, il a été jugé que les prescriptions applicables de la convention étaient respectées à bord du navire considéré».
- 369.** Les vice-présidents des armateurs et des gens de mer sont convenus que ce changement ne semble pas poser de problème sous réserve de la discussion que la commission consacrerait à l'annexe.
- 370.** En l'absence de fortes objections, il a été décidé d'adopter le nouvel alinéa suivant: «Il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de respecter les dispositions de la présente convention;», qui est inséré après l'alinéa *b*).
- 371.** La membre gouvernementale du Danemark, parlant au nom du groupe gouvernemental, a indiqué que la plupart des gouvernements sont favorables à la suppression des mots «ou un obstacle manifeste à l'application des principes ou des droits établis par la présente convention» qui figurent entre accolades après la dernière phrase du paragraphe 1, même si certains d'entre eux auraient souhaité conserver ce texte sous une forme modifiée. Dans ce cas, cette partie du texte devrait être conforme au libellé utilisé dans les alinéas précédents.
- 372.** Le vice-président des armateurs a déclaré que les armateurs ont toujours insisté pour que les dispositions relatives à l'inspection par l'Etat du port se limitent aux conditions de travail et de vie à bord des navires et qu'ils sont donc favorables à la suppression du texte figurant entre accolades.
- 373.** Le vice-président des gens de mer a rappelé que le texte figurant entre accolades est important pour l'application de la convention. La convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, contient des dispositions qui permettent d'immobiliser un navire si son approvisionnement en vivres et en eau est insuffisant pour un voyage, si le logement est insalubre ou s'il y a de la vermine à bord. Les Conventions STCW et SOLAS contiennent de même des dispositions qui permettent d'immobiliser un navire si son équipage ne comprend pas les instructions ou si les appels et exercices n'ont pas été suffisants. Les éventualités prévues dans la convention proposée ne sont pas moins importantes et exigent une disposition telle que celle qui figure entre accolades. Toutefois, un changement de son libellé pourrait être envisagé.
- 374.** Le vice-président des armateurs est convenu que tous les exemples d'infractions aux différents instruments maritimes cités par le précédent orateur exigent qu'il soit possible d'immobiliser un navire mais il a estimé que les alinéas précédant le texte entre accolades couvrent l'ensemble de ces exemples. La convention n° 147 ne fait pas état d'«obstacle manifeste à l'application» et précise que, quand il prend ce type de mesure, un Membre ne

doit pas retenir ou retarder indûment un navire. Le contexte de la disposition à l'étude est l'inspection et, plus précisément, la possibilité d'une inspection plus détaillée dans des circonstances bien définies. Les alinéas, avec l'addition du nouvel alinéa, devraient répondre aux préoccupations manifestées par le groupe des gens de mer.

- 375.** Le membre gouvernemental de Singapour s'est déclaré entièrement d'accord avec les armateurs pour la suppression des mots entre accolades figurant à la fin du paragraphe 1 vu que le contrôle exercé par l'Etat du port devrait se limiter aux conditions de travail et de vie des gens de mer. Quant au nouvel alinéa, il a soulevé une question d'ordre en faisant valoir que le libellé n'a pas été examiné. Sa délégation préfère les mots «solides raisons» à «motifs raisonnables».
- 376.** Le membre gouvernemental de l'Inde s'est déclaré d'accord. Cet amendement d'un texte qui ne figure pas entre accolades n'est pas réellement le résultat d'un autre changement. Etant donné que la disposition porte sur le contrôle par l'Etat du port, elle ne devrait pas utiliser le mot «raisonnables», qui est trop subjectif, mais le mot «solides» qui est moins ambigu.
- 377.** Le vice-président des gens de mer a soulevé une question d'ordre en rappelant à la commission que ce texte, qui ne figure pas entre accolades, a été changé par suite de l'accord intervenu au sujet des certificats provisoires; la discussion est donc close. Quant au libellé entre accolades, le paragraphe 6 est également pertinent étant donné qu'il fixe les conditions dans lesquelles un navire peut être immobilisé. La question est également liée aux dispositions qui traitent des procédures de plainte à terre car elles déterminent comment la question sera finalement traitée. Compte tenu de l'importance de ce lien, les paragraphes 1 et 6 devraient être examinés ensemble.
- 378.** Les membres gouvernementaux de l'Allemagne, des Bahamas, de la Chine, de la République de Corée, du Danemark, de la Grèce, du Japon, des Pays-Bas et du Pakistan ont appuyé le point de vue du membre gouvernemental de Singapour en ce qui concerne le texte entre accolades. L'inspecteur de l'Etat du port devrait être aussi objectif que possible et la tâche de déterminer s'il existe «un obstacle manifeste à l'application des principes ou des droits établis par la présente convention» est jugée trop subjective et extrêmement difficile pour les inspecteurs de l'Etat du port. Cette évaluation pourrait soulever des questions juridiques complexes, relevant éventuellement des tribunaux, et ne devrait pas être laissée à la discrétion d'un seul inspecteur. La réglementation 5.2.1 ne mentionne que les conditions de travail et de vie, ce qui délimite clairement le champ des inspections. Le paragraphe 8 prévoit le versement de dommages et intérêts. Si les constatations faites sont contestées avec succès, les inspecteurs de l'Etat du port auraient beaucoup de mal à prouver qu'ils ont constaté un défaut constituant un obstacle, comme l'indique le texte figurant entre accolades, vu que cette évaluation ne peut être faite de manière objective. Il faudrait supprimer le texte entre accolades.
- 379.** Le membre gouvernemental du Venezuela s'est déclaré opposé au point de vue de la majorité du groupe gouvernemental. Les droits des gens de mer doivent être couverts par des inspections détaillées qui ne devraient pas se limiter aux questions de sûreté, de sécurité et de santé. Les liens avec le paragraphe 6 ne sauraient être ignorés. On pourrait remplacer le texte qui figure entre accolades par le texte suivant: «ou une violation des principes ou droits établis par la présente convention».
- 380.** Le président a suspendu la discussion afin de permettre des consultations du groupe des gens de mer. La question n'a pas été discutée plus avant.

Réglementation 5.2.2 – Procédures de traitement des plaintes à terre

- 381.** Le vice-président des gens de mer a souligné que la réglementation 5.2.2 est fondamentale pour son groupe et qu'elle soulève des questions de droit international importantes telles que l'égalité devant la loi, la non-discrimination ainsi que des questions liées aux conflits de juridiction. Son groupe estime que la plupart des gouvernements ne pourront pas ratifier la convention si l'accès des gens de mer aux instances juridiques est limité.
- 382.** Le vice-président des armateurs et le vice-président des gens de mer considéraient que les gouvernements doivent prendre position sur ce sujet.
- 383.** Le membre gouvernemental des Pays-Bas, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux de l'Union européenne présents à la commission (Allemagne, Belgique, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Slovénie et Suède), a fait savoir que des documents seraient distribués sur cette question et a proposé que la discussion soit reportée afin que les membres aient suffisamment de temps pour les examiner. Les vice-présidents des armateurs et des gens de mer ont indiqué que leurs groupes présenteraient eux aussi des documents de travail.

Annexe A5-II

- 384.** Le membre gouvernemental des Etats-Unis a indiqué que le groupe de travail informel chargé d'affiner le contenu du certificat de travail maritime reproduit à l'annexe A5-II n'apporte pas de changement sur le fond mais sur la forme afin d'éliminer des éléments redondants. Le paragraphe 11 de la norme A5.1.3 a été incorporé dans le nouveau paragraphe 10. Le paragraphe 1 du principe directeur B5.1.3 a été pris en compte aux fins de l'amélioration du certificat et pour permettre ainsi de mieux comprendre la façon dont il sera utilisé. L'expression «il est certifié» a été modifiée pour mieux faire apparaître ce qui doit être certifié et favoriser la transparence pour les armateurs, les gens de mer et les inspecteurs des Etats du pavillon et du port. Certaines modifications proposées pourraient entraîner des changements importants.
- 385.** Un membre du groupe des armateurs a fait observer que toutes les annexes sont en cours d'examen et que le texte des trois documents devrait demeurer entre crochets.
- 386.** La membre gouvernementale des Etats-Unis, faisant rapport sur les délibérations poursuivies au sein du groupe de travail, a déclaré que les travaux de ce dernier progressaient mais qu'un accord sur la forme définitive du certificat risquait d'entraîner des modifications corrélatives dans d'autres parties de l'instrument. Le groupe de travail a rassemblé en deux parties les trois parties originales de la Déclaration de conformité du travail. La nouvelle partie I réunit les anciennes parties I et II et stipule en termes plus clairs l'administration habilitée à délivrer les déclarations ainsi que les éléments précis devant être couverts. Les quinze éléments initialement visés à la partie I ont été placés dans la nouvelle partie II. L'objectif est de rendre plus transparent le recueil des informations et d'apporter des éclaircissements concernant «l'équivalence en substance» ainsi que les prescriptions précises. Les dispositions de la partie II seraient invoquées à la suite d'une inspection pour garantir la mise aux normes des navires. Des modifications ont été apportées au texte du certificat.
- 387.** Un membre du groupe des armateurs a remercié le groupe de travail et ajouté que le résultat de ses travaux devait être conservé pour un examen approfondi et des modifications éventuelles.

-
- 388.** Le vice-président des gens de mer a marqué son accord et dit qu'il avait confiance que cette approche plus rationnelle amènerait la production d'un meilleur texte pouvant être examiné lors de la prochaine session de la Conférence.
- 389.** La présidence a remercié le groupe de travail des efforts considérables qu'il avait déployés et la commission a pris note de ses propositions.

Remarques de clôture

- 390.** La commission a conclu ses discussions sur le texte entre crochets ou accolades du projet recommandé sans avoir examiné certains de ces textes aux articles II, VIII, XIV, XV, au Titre 5 et dans les annexes et sans avoir abouti à un accord à leur sujet. La commission n'a discuté aucun des textes hors crochets ou accolades figurant dans les dispositions dont elle était saisie hormis quelques modifications corrélatives faisant suite à l'examen du texte entre crochets.
- 391.** Le représentant du Secrétaire général a rappelé que le mandat de la Conférence technique maritime préparatoire était d'examiner le projet de convention du travail maritime consolidée, tel que recommandé par le Groupe de travail de haut niveau sur les normes du travail maritime, et de proposer un texte en vue de l'adoption de la convention lors de la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail.
- 392.** Si des progrès importants ont été faits, il reste néanmoins un certain nombre de questions que les commissions techniques n'ont pu résoudre. La Commission d'organisation des travaux a décidé que tout texte entre crochets qui n'a pas fait l'objet d'un accord ne figurera pas dans le document adopté par la Conférence technique maritime préparatoire et qui sera transmis à la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail.
- 393.** A la suite de consultations avec les partenaires sociaux, le groupe gouvernemental a proposé un mécanisme spécial pour traiter toutes les questions non réglées entre crochets, y compris tout texte entre crochets sur lequel les commissions n^{os} 2 et 3 ne seraient pas parvenues à un accord. Ce mécanisme sera un processus consultatif transparent qui prendra la forme d'une réunion à laquelle tous les mandants intéressés pourront participer et commenter les résultats obtenus. Ce processus permettrait à tous les gouvernements intéressés de participer et aux partenaires sociaux de décider lesquels et combien de leurs membres participeraient. Le Bureau fournirait les services, les installations et la logistique, mais cette réunion ne devra avoir aucune incidence financière directe pour lui. Il appartiendra au Bureau de proposer un texte complétant le texte adopté par la Conférence technique maritime préparatoire. Tout problème que les membres des commissions rencontreraient avec un texte ne figurant pas entre crochets aurait dû être traité par le processus d'amendement.
- 394.** Un deuxième mécanisme, différent de la procédure utilisée pour le texte entre crochets pour lequel aucun accord n'a été possible, serait mis en place pour les amendements concernant le texte ne figurant pas entre crochets au moyen d'une résolution adoptée par la Conférence; aucun de ces amendements n'a été traité dans les commissions.
- 395.** Le membre gouvernemental du Libéria a indiqué qu'il faudrait lier ces deux mécanismes afin d'éviter que les membres ne doivent participer aux deux processus.
- 396.** Les vice-présidents des armateurs et des gens de mer ont tous deux remercié le président de la manière efficace avec laquelle il a dirigé les travaux et exprimé leur reconnaissance au secrétariat pour son assistance.

397. Le président a déclaré que la commission avait accompli une somme de travail considérable compte tenu du peu de temps dont elle disposait. Ses membres pouvaient être fiers de ce qu'ils avaient réalisé tout en sachant qu'il restait encore beaucoup à faire. Il a remercié tous les membres de la commission du dévouement dont ils ont fait preuve et de la part active qu'ils ont prise aux travaux de la Conférence. Il a également exprimé sa reconnaissance au Bureau pour sa coopération.

Genève, le 23 septembre 2004.

(Signé) B.M. Shinguadja,
Rapporteur.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Rapport de la commission n° 1	1
Introduction.....	2
Discussion générale	2
Préambule.....	3
Article II – Définitions et champ d’application.....	3
Article III – Principes et droits fondamentaux.....	12
Article V – Responsabilité d’appliquer et de faire respecter les dispositions	15
Article VI – Réglementations et parties A et B du code	16
Article VII – Consultations avec les organisations d’armateurs et de gens de mer	19
Article VIII – Entrée en vigueur	20
Article X – Effet de l’entrée en vigueur.....	21
Article XIV – Amendement à la présente convention	24
Article XV – Amendements au code.....	25
Titre 5. Respect et mise en application des dispositions	25
Discussion générale	25
Réglementation 5.1.1 – Principes généraux.....	27
Réglementation 5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus	27
Norme A5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus.....	28
Principe directeur B5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus	31
Réglementation 5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail	31
Norme A5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail	32
Principe directeur B5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail.....	39
Norme A5.1.4 – Inspection et mise en application.....	40
Principe directeur B5.1.4 – Inspection et mise en application.....	45
Réglementation 5.1.5 – Procédures de plainte à bord.....	46
Norme A5.2.1 – Inspections dans le port.....	46
Réglementation 5.2.2 – Procédures de traitement des plaintes à terre.....	49
Annexe A5-II	49
Remarques de clôture.....	50