



Rapport de la commission n° 3

1. A sa première séance, le 14 septembre 2004, la Conférence technique maritime préparatoire a constitué trois commissions dont une chargée d'examiner les dispositions du Titre 4 du projet de convention du travail maritime consolidée, intitulé Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale (commission n° 3). Initialement, cette commission était composée de 85 membres (62 membres gouvernementaux, 18 membres du groupe des gens de mer et 5 membres du groupe des armateurs). Pour assurer l'égalité des votes, chaque membre gouvernemental ayant le droit de vote était crédité de 45 voix, chaque membre du groupe des gens de mer de 155 voix et chaque membre du groupe des armateurs de 558 voix. La composition de la commission a été modifiée deux fois au cours de la session et le nombre de voix attribué à chaque membre a été modifié en conséquence¹.
2. Le bureau de la commission était constitué comme suit:
Présidente: M^{me} R.D. Baldoz (membre gouvernementale, Philippines)
Vice-présidents: M. J.J. Cox (membre du groupe des armateurs, Etats-Unis)
M^{me} J. Smith (membre du groupe des gens de mer, Norvège)
M^{me} M. Lewandowska (membre gouvernementale, Pologne)
Rapporteur: M^{me} F.A. Elhamid (membre gouvernementale, Egypte)
3. La commission a tenu 13 séances.
4. La commission était saisie du projet recommandé de convention du travail maritime consolidée (PTMC/04/1) et des commentaires sur le projet recommandé (PTMC/04/2).

¹ Les modifications suivantes ont été apportées:

- a) 15 septembre: 74 membres (63 membres gouvernementaux ayant le droit de vote avec 10 voix chacun, 6 membres du groupe des gens de mer avec 105 voix chacun et 5 membres du groupe des armateurs avec 126 voix chacun);
- b) 16 septembre: 75 membres (64 membres gouvernementaux ayant le droit de vote avec 15 voix chacun, 6 membres du groupe des gens de mer avec 160 voix chacun et 5 membres du groupe des armateurs avec 192 voix chacun).

Introduction

5. Dans son allocution d'ouverture, la présidente a souligné l'importance du travail de la commission pour son pays, ainsi que l'engagement de celui-ci pour qu'aboutisse ce projet d'instrument, historique et de grande portée, dont l'objet est de doter le travail maritime d'un bon cadre juridique. Cet important travail participe de l'action en faveur de l'objectif universel qu'est la justice sociale. Les dispositions soumises à la troisième commission ont été les plus difficiles à rédiger, notamment celles qui concernent la sécurité sociale. Elles ont donné lieu à d'intenses discussions au sein du Groupe de travail tripartite de haut niveau qui s'est réuni à Nantes en janvier 2004 et le texte proposé aujourd'hui est le fruit de la réunion, en avril 2004, du Groupe de travail sur la protection sociale des gens de mer (ci-après dénommée: réunion d'experts d'avril 2004). Elle a ensuite expliqué la méthode de travail de la commission, à savoir commencer par les dispositions les plus controversées, dans l'ordre déterminé par la Commission d'organisation des travaux.
6. Le représentant adjoint du Secrétaire général de la Conférence a présenté les documents dont est saisie la commission – le projet recommandé et les commentaires qui l'accompagnent – ainsi que les nouvelles procédures mises au point pour faciliter le travail de la commission. Certaines questions clés doivent être mises en évidence. La troisième commission est chargée de questions importantes et difficiles: la sécurité sociale et les soins médicaux; le texte relatif à l'infirmerie et à la fourniture de soins médicaux à bord, qui appelle une discussion plus approfondie; la responsabilité des armateurs, qui n'a pas encore fait l'objet d'un accord; le nouveau texte sur la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents, qui demande un débat; le champ d'application de certaines dispositions des normes et règlements, également ouvert à la discussion.

Discussion générale

7. Le vice-président du groupe des armateurs a reconnu la grande importance pour les gens de mer des questions soumises à la troisième commission; les armateurs en sont bien conscients. Toutefois, à propos de ce Titre 4, son groupe a trois grandes préoccupations. Premièrement, le champ d'application est trop vaste, l'expression «gens de mer» étant définie comme incluant toute personne qui se trouve à bord d'un navire. Le champ d'application doit être considéré en fonction de chaque titre du projet recommandé. Deuxièmement, à propos de la sécurité sociale, sa préoccupation est que la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987, n'a été ratifiée que par deux Etats Membres. Son groupe souhaite une convention aux normes élevées, susceptible d'être ratifiée et appliquée. Troisièmement, s'agissant des soins médicaux, les armateurs s'opposent à l'idée selon laquelle ils seraient obligés de mettre en œuvre à bord des navires des programmes complets en matière de santé et de sécurité au travail.
8. La vice-présidente des gens de mer a souligné l'importance des travaux de la commission pour les conditions d'emploi des gens de mer. Etats, armateurs et gens de mer ont en partage la responsabilité de la protection de la santé, des soins médicaux, du bien-être et de la protection sociale. Il importe que toutes les parties s'acquittent de leurs obligations. L'oratrice a ajouté que la question de la protection sociale des gens de mer est particulièrement complexe du fait de la nature de l'activité maritime: des gens de mer de toutes nationalités travaillent dans un secteur mondialisé, sur des navires battant différents pavillons. Le travail de la commission sera de garantir que, malgré cette complexité, les gens de mer bénéficient d'une couverture sociale suffisante. Une question essentielle est celle du rôle que doivent jouer les Etats du pavillon, qui seuls ont la possibilité de s'assurer que les gens de mer bénéficient, sur leurs navires, de la protection nécessaire. Cela implique qu'ils ouvrent l'accès à leurs systèmes de sécurité sociale si nécessaire, qu'ils s'assurent que les armateurs assument leurs responsabilités et qu'ils collaborent avec ces

derniers et les Etats de résidence pour traiter la question de la protection sociale à long terme dont ont besoin les gens de mer. Les gens de mer n'accepteront pas que la définition du terme «gens de mer» fasse l'objet de restrictions, au Titre 4.

9. La membre gouvernementale de l'Egypte a noté que, parmi les questions soumises à la commission, ce sont celles de la protection sociale et du bien-être qui sont les plus importantes pour les gens de mer: elles devraient faire l'objet d'un partage des responsabilités. Les textes adoptés doivent être très clairs pour que les droits qui y sont inscrits soient respectés.
10. Le membre gouvernemental de l'Allemagne a souligné l'ampleur du travail qui attend la commission: réglementer la protection sociale à l'échelle mondiale alors même que cela n'a pas été possible au sein de l'Union européenne. Il est important d'arriver à des vues communes en la matière.

Titre 4. Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale²

Norme A4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

Paragraphe 4 a)

11. Le vice-président des armateurs s'est prononcé en faveur du maintien du texte entre accolades suivant:

Tout navire {embarquant {15} gens de mer ou plus et affectés à un voyage d'une durée de plus de trois jours} disposera d'une infirmerie distincte réservée à des fins exclusivement médicales.
12. La vice-présidente des gens de mer a déclaré que l'obligation de disposer d'une infirmerie distincte doit être liée à la durée du voyage, une durée de trois jours étant acceptable. Le seuil de 15 gens de mer est, selon elle, trop élevé. Ce nombre doit être revu puisqu'il provient de la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et n'est plus adapté au contexte d'aujourd'hui.
13. Le membre gouvernemental des Bahamas, parlant au nom des membres gouvernementaux de la commission, a déclaré que ces derniers n'ont pas de position arrêtée sur les nombres figurant entre accolades. Un point de vue a néanmoins été exprimé selon lequel une durée de trois jours est peut-être trop courte et que les dispositifs d'évacuation aérienne sont importants.
14. Le vice-président des armateurs a reconnu que la présence de personnel médical est nécessaire sur les petits navires, pour des voyages de plus de trois jours, même lorsque l'effectif de l'équipage est inférieur à 15. Mais il ne serait pas pratique de disposer d'une infirmerie à bord lorsque l'équipage est peu nombreux. Il serait préférable de laisser à la législation nationale le soin de fixer le seuil à partir duquel les navires de petite taille doivent disposer d'une infirmerie.

² Ce rapport est présenté suivant l'ordre des dispositions du projet recommandé, qui ne correspond pas nécessairement à l'ordre chronologique des débats.

-
15. Le groupe des gens de mer s'est opposé à l'idée de laisser à la législation nationale le soin de fixer ce seuil: c'est à la convention de le faire. Selon lui, le nombre de personnes à bord n'est pas un critère pertinent puisque dans tous les cas il peut exister un besoin de dispenser des soins et d'empêcher la propagation d'une maladie infectieuse.
 16. Le membre gouvernemental du Japon, soutenu par le groupe des armateurs, a relevé que le seuil de 15 gens de mer figure dans la convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987, et que la situation n'a pas changé considérablement depuis son adoption. Il n'y a donc pas de raison de modifier ce nombre.
 17. En réponse à une question du groupe des armateurs au sujet du lien entre la disposition en discussion et les dispositions de l'instrument relatives au logement, un représentant du Secrétaire général a déclaré que les deux questions sont liées. La commission devra donc se prononcer sur la partie du texte dans laquelle figureront les dispositions appropriées. Il a aussi expliqué que l'esprit des anciennes conventions était de prévoir des obligations différentes en matière de logement selon la taille des navires. En outre, les équipages des navires marchands sont aujourd'hui de taille plus réduite.
 18. La vice-présidente des gens de mer a proposé de baisser le seuil de 15 à 10. Cette proposition a été rejetée par le groupe des armateurs, ainsi que les membres gouvernementaux du Danemark, du Japon et de Malte.
 19. La membre gouvernementale de l'Argentine s'est déclarée prête à accepter l'abaissement du seuil à dix. Des consultations avec l'Autorité maritime argentine et la marine marchande il ressort que la taille moyenne des équipages pour le type de voyages mentionnés au paragraphe 4 a) se situe entre 14 et 20 gens de mer.
 20. Le membre gouvernemental de Malte a déclaré que l'accès à des moyens d'évacuation aérienne d'urgence est important pour les voyages de plus de trois jours. La vice-présidente des gens de mer a suggéré que ces moyens soient mentionnés au paragraphe 4 c).
 21. Le vice-président des armateurs a signalé qu'un tel changement à une partie du texte qui n'est pas entre crochets nécessite de passer par la procédure des amendements formels. Cela étant, son groupe n'acceptera pas cet ajout, s'il s'agit d'une obligation.
 22. La présidente a noté qu'il existe un accord pour maintenir le texte du paragraphe 4 a) du projet recommandé.

Paragraphe 4 c)

23. Le groupe des armateurs, avec l'appui du groupe des gens de mer, a proposé de remplacer la mention de 100 «gens de mer» ou plus par celle de 100 «personnes» ou plus. La présidente a constaté qu'il existe un consensus et transmettra la proposition au Comité de rédaction.
24. Le Comité de rédaction a pris en compte la décision prise par la commission n° 3 d'amender le paragraphe 4 c) du projet recommandé afin qu'il soit ainsi libellé:
 - c) Tout navire qui embarque {100} personnes ou plus et effectue normalement des voyages internationaux de plus de trois jours disposera d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux. La législation et la réglementation nationales détermineront également, compte tenu de facteurs comme la durée, la nature et les conditions du voyage et le nombre des personnes à bord, quels autres navires doivent compter un médecin dans leur équipage.

-
25. La commission a accepté de supprimer les accolades figurant dans le texte du Comité de rédaction, lequel a été adopté.

Principe directeur B4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

Principe directeur B4.1.1 – Infirmerie et fourniture de soins médicaux

26. La vice-présidente des gens de mer a estimé que, les quatre premiers paragraphes du principe directeur portant sur des questions de conception, il faut envisager d'inclure un renvoi au Titre 3 de l'instrument ou de déplacer les paragraphes 1 à 4 dans le Titre 3.
27. Le groupe des gens de mer et le groupe gouvernemental, représenté par le membre gouvernemental des Bahamas, ont approuvé l'idée de déplacer ces dispositions dans le Titre 3. Le membre gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux de la commission, a précisé que ces dispositions doivent en tout état de cause conserver leur statut de principes directeurs.
28. Compte tenu du consensus général, la présidente a dit que la recommandation suivante serait soumise à la Commission d'organisation des travaux:
- La commission recommande que les paragraphes 1 à 4 soient transférés dans le Titre 3. Le Comité de rédaction est invité à donner la suite voulue à cette recommandation.
29. La Commission d'organisation des travaux a approuvé le transfert des paragraphes 1 à 4 dans le Titre 3.
30. Suivant la décision de la Commission d'organisation des travaux, le Comité de rédaction a déplacé les paragraphes 1 à 4 du principe directeur B4.1.1 dans le Titre 3, principe directeur B3.1. En conséquence, le Comité de rédaction propose que le titre du principe directeur B4.1.1 soit: «Fourniture de soins médicaux».
31. La commission a adopté la proposition du Comité de rédaction visant à modifier le titre du principe directeur B4.1.1 comme suit: «Fourniture de soins médicaux».

Paragraphe 1

32. Le vice-président des armateurs, appuyé par le groupe des gens de mer, a demandé que les mots «prévenir la propagation des maladies infectieuses» soient remplacés par «prendre toutes les mesures raisonnables en vue de prévenir la propagation des maladies infectieuses», étant donné qu'il n'est pas toujours possible de prévenir cette propagation. Le membre gouvernemental des Bahamas, au nom des membres gouvernementaux de la commission, a approuvé en général le principe du paragraphe 1 et dit qu'il n'est pas opposé à de petites modifications rédactionnelles.
33. Compte tenu du consensus général, la présidente transmettra la disposition au Comité de rédaction avec les instructions suivantes:

La commission suggère d'atténuer la force des mots «prévenir la propagation des maladies infectieuses» étant donné qu'il n'est pas toujours possible de prévenir la propagation des maladies infectieuses. La commission suggère que le libellé s'inspire de la formulation suivante: «... prendre des mesures en vue de prévenir la propagation des maladies infectieuses...».

Paragraphe 2

- 34.** Un consensus s'est dégagé en faveur du texte du paragraphe 2 figurant dans le projet recommandé.

Paragraphe 3

- 35.** Aucun changement n'a été proposé au paragraphe 3 du projet recommandé.

Paragraphe 4

- 36.** La vice-présidente des gens de mer a suggéré que la référence aux «water-closets» soit actualisée. Le membre gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux de la commission, a dit que les termes employés au Titre 3, à savoir «les installations sanitaires», doivent être employés à la place de «water-closets» par souci de cohérence.
- 37.** Le membre gouvernemental des Bahamas, appuyé par le membre gouvernemental de l'Ukraine, a suggéré de supprimer les mots «ou soient situés à proximité immédiate de celle-ci» de manière à exiger que les installations sanitaires fassent partie de l'infirmerie. Pour son gouvernement, cela est un moyen d'éviter la propagation des maladies infectieuses.
- 38.** Le membre gouvernemental du Danemark, appuyé par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Égypte et du Venezuela, s'est opposé à la suppression des termes «ou soient situés à proximité immédiate de celle-ci». La membre gouvernementale de l'Italie a estimé que ces mots pourraient être conservés, mais précédés de «si cela n'est pas possible».
- 39.** Le paragraphe 4 a été transmis au Comité de rédaction, accompagné de l'instruction selon laquelle le mot «water-closets» doit être remplacé par «installations sanitaires».

Paragraphe 5

- 40.** Le vice-président des armateurs a soutenu que le paragraphe 5 n'a pas sa place dans le principe directeur B4.1 car les paragraphes précédents traitent de la conception alors que celui-ci porte sur la formation. En outre, les termes utilisés risquent de restreindre ou d'enfreindre le Code sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW). L'orateur a fait valoir qu'il n'est ni nécessaire ni souhaitable de faire une distinction entre les navires relevant du paragraphe 5 *a*) et ceux couverts par le paragraphe 5 *b*) étant donné que le Code STCW s'applique dans tous les cas. Il suffit qu'il soit fait mention du Code STCW de manière générale dans la norme A4.1.4 *d*). Le groupe des armateurs, appuyé par le membre gouvernemental du Venezuela, a proposé la suppression du paragraphe 5.
- 41.** Le groupe des gens de mer, appuyé par les membres gouvernementaux du Japon et des Philippines, s'est opposé à la suppression du paragraphe 5 au motif qu'il est juste de faire référence de manière générale au Code STCW dans la norme et d'inscrire des recommandations plus détaillées dans le principe directeur. Le membre gouvernemental des Philippines a ajouté que l'objet principal du paragraphe n'est pas la formation, mais les personnes qualifiées pour dispenser des soins médicaux. De l'avis de son gouvernement, le lien avec la norme A4.1.4 demeure important.

-
42. Le membre gouvernemental des Bahamas, appuyé par les membres gouvernementaux de l’Egypte et du Royaume-Uni, a estimé, comme le groupe des armateurs, qu’il convient d’éviter une répétition, voire une contradiction, à propos du Code STCW.
 43. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, appuyé par les membres gouvernementaux de l’Egypte, de la France et de Malte, a proposé de supprimer les indications détaillées sur la formation et de ne conserver qu’une mention générale du fait que la formation médicale dispensée doit être conforme au Code STCW.
 44. Le membre gouvernemental de la Géorgie a rappelé que le paragraphe porte sur le niveau de la formation. Cela doit être considéré à la lumière du paragraphe 4 *d)* de la norme A4.1 «Soins médicaux à bord des navires et à terre», dans lequel il conviendrait de dire «au moins un officier» plutôt que «au moins un marin» et de remplacer «ou» par «et» à la troisième ligne.
 45. Le membre gouvernemental de la France a noté qu’il y a une divergence entre le texte français et le texte anglais, le texte anglais parlant de niveau de formation et le texte français de formation seulement.
 46. La vice-présidente des gens de mer a dit craindre que, si le paragraphe est supprimé ou modifié de manière à seulement citer le Code STCW, les exigences et spécifications allant au-delà de celles du code soient perdues.
 47. Un représentant du Secrétaire général a indiqué que le paragraphe 5 n’est pas axé sur le contenu de la formation, mais donne plutôt des orientations sur le type de personnes ayant des compétences médicales qui doivent être présentes sur les navires, à titre de filet de sécurité. Il a également noté que le Code STCW ayant été modifié, c’est la version modifiée qui s’appliquerait à la convention.
 48. Le vice-président des armateurs peut accepter une référence générale au Code STCW en guise de compromis, tout en estimant qu’il s’agit d’une redite inutile. S’agissant du contenu des cours de formation, les Etats membres de l’Organisation maritime internationale (OMI), qui ont ratifié le Code STCW, sont chargés de définir les programmes. Cependant, des cours types sont mis à disposition par l’OMI.
 49. Un représentant du Secrétaire général a informé la commission que l’OIT, l’OIM et l’Organisation mondiale de la Santé (OMS) envisagent d’étudier les besoins en formation et prévoient de réviser le guide médical de bord, qui va plus loin que les dispositions du Code STCW.
 50. La commission a convenu de différer la discussion sur le paragraphe 5 pour donner au groupe des gens de mer le temps de poursuivre ses consultations sur le paragraphe et son lien avec le Code STCW, et au Bureau la possibilité de fournir à la commission plus de précisions sur la question.
 51. La représentante du Secrétaire général a confirmé que le paragraphe 5 visait à compléter le Code STCW. Ce code traite du contenu de la formation des gens de mer, y compris la formation médicale. L’esprit de ce paragraphe est de garantir la présence d’un nombre minimum de gens de mer qualifiés sur tous les navires.
 52. La vice-présidente des gens de mer a demandé que le paragraphe 5 soit conservé intégralement. Sa demande a été appuyée par la membre gouvernementale du Danemark, qui a souligné qu’il s’agissait d’un principe directeur offrant une souplesse suffisante pour se prêter à différentes modalités.

-
- 53.** Le vice-président des armateurs, appuyé par la membre gouvernementale du Royaume-Uni, a appelé l'attention sur le fait que le paragraphe 5 pourrait contenir des prescriptions moins strictes que le Code STCW. La membre gouvernementale de la Fédération de Russie a mis en garde contre les problèmes qui pourraient découler de la décision des priorités susceptibles de l'emporter sur les autres.
- 54.** Ayant reçu confirmation d'un certain nombre de membres gouvernementaux de ce que les cours de formation en soins médicaux et en soins médicaux de premiers secours sont soumis à l'agrément des gouvernements, le vice-président des armateurs a proposé d'insérer le mot «agrée» avant le membre de phrase «en soins médicaux de premiers secours» dans le paragraphe 5 a) et avant la première mention de la «formation» au paragraphe 5 b). Cette proposition a été appuyée par le groupe des gens de mer.
- 55.** Le vice-président des armateurs a proposé la suppression du membre de phrase «comprenant une formation pratique dans le service d'urgences ou d'accidents d'un hôpital lorsque cela est réalisable et une formation à des techniques de survie comme la thérapie intraveineuse». Il a expliqué que cette disposition avait été tirée de la convention n° 164 de l'OIT, laquelle avait été adoptée avant la révision du Code STCW, et a jugé qu'elle paraîtrait dépassée dans le texte de la convention. Les membres gouvernementaux des Bahamas, de l'Égypte, des États-Unis et de la Norvège ont appuyé cette proposition.
- 56.** Le membre gouvernemental de la France a proposé de conserver la référence à la «formation pratique», tout en supprimant le membre de phrase «dans le service d'urgences ou d'accidents d'un hôpital lorsque cela est réalisable». Cette proposition a été appuyée par le groupe des gens de mer.
- 57.** Les armateurs ont accepté cette modification, tout en demandant que l'on procède avant la session maritime de la Conférence internationale du Travail à une réflexion sur les autres techniques de survie qui auraient davantage leur place dans le texte que la thérapie intraveineuse.
- 58.** Le paragraphe 5 a) a été adopté selon le texte partiel ci-après:
- les navires pouvant d'ordinaire avoir accès dans les huit heures à des soins médicaux qualifiés et à des équipements médicaux comptent au moins dans leur équipage un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux de premiers secours requise par le Code STCW...
- 59.** Le paragraphe 5 b) a été adopté selon le texte partiel ci-après:
- tous les autres navires comptent dans leur équipage au moins un marin ayant reçu la formation agréée en soins médicaux exigée par le Code STCW, comprenant une formation pratique et une formation à des techniques de survie comme la thérapie intraveineuse...

Paragraphe 9

- 60.** Le vice-président des armateurs a appelé l'attention de la commission sur la nécessité d'amender également le principe directeur B4.1.1, paragraphe 9, en raison de la discussion et de la décision prise en vertu de la réglementation 4.3 tendant à supprimer la référence au «système de gestion de la sécurité et de la santé professionnelles». Son groupe propose d'annuler la dernière phrase du paragraphe 9, qu'il juge redondante, étant entendu que cette suppression n'affecterait pas la substance des dispositions consacrées à la sécurité et à la santé.
- 61.** La vice-présidente des gens de mer a convenu qu'il y aurait lieu d'amender le paragraphe en question et de supprimer la référence au système de gestion; en revanche, son groupe est opposé à la suppression de l'ensemble de la dernière phrase du paragraphe 9.

-
62. Le vice-président des armateurs a fait part de la préférence de son groupe pour la suppression de la partie entre crochets du paragraphe 9. Cependant, pour tenir compte du temps limité dont dispose la commission et pour faire preuve d'un esprit de compromis, le groupe est disposé à donner son accord à un texte amendé qui supprimerait la référence au système de gestion, conformément aux décisions antérieures de la commission. La dernière phrase du paragraphe 9 se lirait donc ainsi:

Cette information devrait être intégrée aux politiques et programmes du navire relatifs à la sécurité et à la santé professionnelles.

63. Le groupe des gens de mer a fait part de son accord général avec le texte proposé, à condition qu'on maintienne les derniers mots du texte du projet recommandé, à savoir «exposés à la réglementation 4.3 et aux dispositions connexes du code».

64. La commission a adopté le texte ci-après en remplacement de la dernière phrase du paragraphe 9 du projet recommandé:

Cette information devrait être intégrée aux politiques et programmes en matière de sécurité et de santé professionnelles exposés à la règle 4.3 et aux dispositions connexes du code.

Réglementation 4.2 – Responsabilité des armateurs

65. Le membre gouvernemental de Malte a demandé si la cinquième session du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer a achevé ses discussions, décrites comme n'ayant pas encore eu d'issue dans les commentaires au projet recommandé (document PTMC/04/2).
66. La représentante du Secrétaire général a expliqué qu'au moment où les commentaires ont été mis sous presse les conclusions du groupe de travail ad hoc (12-14 janvier 2004) n'avaient pas encore été soumises au Conseil d'administration du BIT et au Comité juridique de l'OMI. Ces deux organes directeurs ont approuvé les recommandations du groupe de travail, y compris de permettre à ce dernier d'entamer l'élaboration de solutions durables à plus long terme pour traiter les problèmes de la garantie financière eu égard à l'indemnisation en cas de mort ou lésions corporelles, solutions qui devraient avoir un caractère contraignant.
67. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a signalé que la prochaine réunion de ce groupe de travail n'aura pas lieu avant mai 2005 et qu'il n'est guère probable qu'il mette au point des solutions durables à plus long terme avant la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, qui se tiendra dans un an environ.
68. La représentante du Secrétaire général a confirmé que les résultats des discussions du groupe de travail ne seront vraisemblablement pas disponibles avant la Conférence maritime et que les délégués doivent en être conscients.
69. La membre gouvernementale de la Norvège a appuyé la plus grande partie du texte de la réglementation 4.2 car la responsabilité de l'Etat du pavillon en matière de protection sociale devrait être d'élaborer des lois et règlements imposant aux armateurs d'assurer une couverture de sécurité sociale.
70. Le membre gouvernemental du Danemark a considéré que la réglementation 4.2 est très importante et a estimé que la protection des gens de mer pendant leur service à bord doit relever avant tout de la responsabilité des armateurs.

71. Un observateur représentant l'Association maritime chrétienne internationale a souligné que la réglementation 4.2 et la norme A4.2 visent à protéger le droit fondamental des gens de mer à bénéficier de soins médicaux. Il s'agit là d'un droit ancien, qui remonte au XIII^e siècle, et qui est accepté depuis longtemps par les armateurs en tant qu'obligation à leur charge. Ce droit est formulé à dessein en termes simples, afin d'en permettre une application rapide, sans qu'il soit nécessaire de recourir à une interprétation judiciaire. Ce droit signifie que, lorsqu'un marin est malade ou blessé, que cette maladie ou blessure soit ou non liée à son emploi, l'armateur est tenu de lui prodiguer des soins jusqu'à ce qu'il soit établi que son état de santé ne s'améliorera pas. Les seules exceptions à cette règle sont les cas de dissimulation d'une maladie préexistante au moment du recrutement et ceux de blessure causée par une inconduite volontaire. L'emploi de termes tels que «résultant de leur emploi» ou maladie «professionnelle» implique la nécessité de démontrer l'existence d'un lien entre la maladie ou la blessure et l'emploi.

Paragraphe 1

72. Le vice-président des armateurs a estimé que, dans sa formulation actuelle, la réglementation couvre des personnes se trouvant à bord des navires mais pour lesquelles les armateurs ne devraient pas assumer de responsabilités, que ce soit à long ou à moyen terme. Il a fourni à titre d'exemple une liste de personnes qui ne peuvent être considérées comme des gens de mer dans le contexte de la convention proposée et ne doivent pas être couvertes par les dispositions de celle-ci relatives à la responsabilité des armateurs en matière de santé et de soins médicaux.

73. La vice-présidente des gens de mer a relevé que le paragraphe 1 de la réglementation 4.2 fait référence à la protection des gens de mer «travaillant à bord» des navires battant le pavillon des Etats Membres et qu'il se rapporte au droit à l'assistance et au soutien matériels de la part de l'armateur en ce qui concerne les conséquences financières d'une maladie, d'une blessure ou d'un décès survenant «pendant le service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime». Cette formulation exclut nombre de personnes mentionnées dans la liste des armateurs et répond donc à leur préoccupation. Le groupe des gens de mer souhaite maintenir le texte figurant entre crochets car il étend la responsabilité des armateurs. La membre gouvernementale de la Norvège a appuyé le groupe des gens de mer.

74. Le membre gouvernemental du Danemark a proposé de remplacer les mots «ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat» par les mots «ou résultant de leur service à bord». Le texte entre crochets qui figure dans le projet recommandé est trop large et l'armateur ne devrait être responsable qu'en cas de maladie, de blessure ou de décès survenant au cours des périodes pendant lesquelles la personne est à bord du navire. Les autres périodes sont couvertes par la réglementation 4.5.

75. Le gouvernement du Japon a souligné qu'il est nécessaire de veiller à ce que la réglementation 4.2 et la norme correspondante soient aussi pratiques et applicables que possible. Du fait que les gens de mer changent fréquemment de navire, il est souvent difficile d'identifier l'armateur devant assumer la responsabilité pour une maladie ou une blessure déterminée, et ce d'autant plus que ces dernières peuvent se manifester longtemps après que le marin a quitté le navire. L'orateur a ajouté que cela risque de compromettre la rapidité des soins. Le paragraphe 1 ne doit par conséquent pas être formulé de manière trop large et il convient de supprimer le texte entre crochets.

76. Les membres gouvernementaux de l'Egypte et de Singapour ont appuyé la proposition de supprimer le texte figurant entre crochets.

-
77. Le vice-président des armateurs n'a pas nié le fait que les armateurs ont des responsabilités en matière de couverture médicale. Selon lui, le texte figurant entre crochets dans le paragraphe 1 vise à protéger les gens de mer en cas de maladie ou de blessure se manifestant après la fin de la période couverte par le contrat d'engagement. Il serait difficile de prouver que cette maladie ou cette blessure est liée à une période d'emploi déterminée, mais c'est probablement pour cette raison que le paragraphe 2 de la réglementation 4.2 fait référence aux «dispositions juridiques prévoyant la responsabilité». Le groupe des armateurs est en mesure d'accepter la proposition du Danemark. Il conviendrait de rechercher une formulation permettant au marin de soumettre une demande après l'expiration de son contrat, mais il est clair que cela nécessiterait la mise en place d'un mécanisme pour prouver la validité de la demande.
78. Le membre gouvernemental du Japon a estimé que la procédure visant à prouver la cause de maladies se manifestant après le terme du contrat d'engagement serait excessivement compliquée, il en va de même pour l'identification de l'employeur devant être responsable du paiement; le texte entre crochets dans le paragraphe 1 devrait être supprimé.
79. Le groupe des armateurs a indiqué que l'utilisation des termes «résultant de l'emploi» signifiait que cette disposition couvre toute la durée du contrat d'engagement. Si un contrat comprend les périodes de vacances, il couvre par conséquent les maladies, blessures ou décès survenant au cours de celles-ci.
80. La vice-présidente des gens de mer a indiqué que le texte entre crochets figurant au paragraphe 1 de la réglementation 4.2 se réfère aux maladies, blessures et décès «résultant de» et non pas «survenant au cours de» l'emploi. Seuls ceux résultant d'un emploi sont donc couverts.
81. Le vice-président des armateurs a déclaré que ces termes peuvent être interprétés dans un sens ou dans l'autre et qu'une clarification est nécessaire.
82. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a souligné que le paragraphe 1 porte sur la protection financière des gens de mer dans deux situations: d'une part, la protection contre les conséquences d'une maladie, d'une blessure ou d'un décès survenant pendant la période d'engagement; et, d'autre part, contre celles de maladies ou blessures qui se manifestent après cette période mais sont liées à l'emploi. Il a appuyé le maintien du texte entre crochets.
83. Le vice-président des armateurs a estimé que les maladies et accidents survenant pendant les périodes de vacances ne doivent pas être couverts. D'une manière générale, les armateurs n'assurent par la protection des gens de mer pour des événements survenant en dehors de leur emploi mais ils assument des responsabilités en ce qui concerne les maladies ou accidents liés au service.
84. Le membre gouvernemental du Danemark a indiqué que, dans son pays, les gens de mer peuvent être employés par la même compagnie, parfois jusqu'à trente ans, en vertu d'un contrat d'engagement à durée indéterminée, tout en travaillant sur différents navires. Dans ces circonstances, lorsque les gens de mer ne sont pas à bord, ils restent couverts par les armateurs pour les indemnités de maladie et, dans des cas particuliers, pour les soins médicaux.
85. Le membre gouvernemental des Pays-Bas a estimé que la distinction essentielle ne repose pas sur la nature du contrat d'engagement mais oppose plutôt maladie à court terme, d'une part, et invalidité ou maladie à long terme, d'autre part. Si un marin n'est pas en mesure de travailler, il doit recevoir une compensation, que son travail soit ou non à l'origine de cette

incapacité. Si le marin est atteint d'une incapacité permanente, il importe d'en identifier la cause afin de lui octroyer une compensation en application du droit civil.

- 86.** La membre gouvernementale de l'Italie a, elle aussi, considéré que des distinctions doivent être faites dans le texte. Selon elle, les maladies professionnelles et les accidents survenant au cours de l'emploi doivent être distingués des maladies survenant par exemple pendant les vacances. Dans son pays, deux régimes distincts de sécurité sociale couvrent ces deux catégories et un tel système doit être pris en compte par la convention.
- 87.** Le membre gouvernemental des Bahamas a demandé au BIT de préciser si la formule «pendant le service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime» comprend également les périodes au cours desquelles un marin ne travaille pas à bord.
- 88.** La représentante du Secrétaire général a fait remarquer que l'article II, paragraphe 1 g), de la convention précise que le contrat d'engagement maritime renvoie à la fois au contrat de travail du marin et au rôle d'équipage. Cette question relève donc de la législation et de la pratique nationales. Elle a ajouté que, en dehors des régimes comme celui qui existe au Danemark, les gens de mer qui servent «dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime» sont généralement couverts quand ils sont à bord, quand ils se rendent sur le navire et quand ils sont rapatriés. Pendant les vacances, ils sont plutôt couverts par les systèmes généraux de sécurité sociale et ne relèvent pas de la responsabilité des armateurs. Le texte entre crochets vise les blessures ou maladies qui résultent de l'emploi à bord ou qui lui sont liés ou encore qui surviennent pendant le voyage à destination du navire ou au cours du rapatriement.
- 89.** Le texte entre crochets a été maintenu et la commission a prié le Comité de rédaction de revoir le texte afin de veiller à ce que la formulation actuelle reflète l'opinion de la commission. Selon celle-ci, le texte devrait garantir que les conséquences financières de la maladie, de l'accident ou du décès d'un marin soient limitées aux conséquences qui résultent de l'emploi à bord du navire ou lui sont liées ou qui surviennent lorsque le marin voyage à destination du navire ou en revient.
- 90.** Plutôt que de proposer une version révisée du paragraphe 1, le Comité de rédaction a préféré proposer un nouveau paragraphe dans un souci de clarification. La commission a reçu le commentaire suivant du Comité de rédaction:

Le texte actuel de la réglementation 4.2, paragraphe 1, semblerait conforme aux vues de la commission si l'on supprime les crochets et si l'on définit dans la norme la notion de «service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime».

On pourrait insérer dans la norme A4.2 un nouveau paragraphe 1 libellé comme suit:

1. Aux fins du paragraphe 1 de la réglementation 4.2, un marin est considéré comme servant dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime lorsque ledit marin est employé ou engagé au titre d'un contrat, qu'il est en transit à destination ou en provenance d'un navire et dans les autres circonstances spécifiées dans le contrat d'engagement maritime, y compris les périodes pendant lesquelles l'intéressé se trouve à terre pour y recevoir un traitement médical.

- 91.** Le groupe des armateurs a exprimé ses préoccupations au sujet d'un certain nombre d'éléments du texte du Comité de rédaction et a conclu que le paragraphe 1 du projet recommandé était préférable. Il a reçu l'appui du groupe des gens de mer, qui a également demandé que l'on maintienne la partie de texte entre crochets du projet recommandé.
- 92.** Un observateur de l'Association maritime chrétienne internationale a estimé que la partie de texte entre crochets du paragraphe 1 du projet recommandé fait référence au délai d'admissibilité, et non à la cause des lésions ou des maladies.

-
93. La vice-présidente des gens de mer a précisé la position de son groupe: la partie de texte non entre crochets porte sur les responsabilités relatives aux conséquences des maladies, des lésions ou des décès qui se produisent durant la période de validité du contrat d'engagement maritime; la partie du texte entre crochets, elle, porte sur les maladies et les lésions liées au travail ou en résultant, mais qui ne se manifestent qu'ultérieurement.
94. La proposition visant à conserver la partie de texte entre crochets et à supprimer ceux-ci a été acceptée par la commission, et le paragraphe 1 du projet recommandé a été adopté.

Paragraphe 2

95. Les vice-présidents des armateurs et des gens de mer et les membres gouvernementaux de la Norvège et de Singapour se sont prononcés en faveur du maintien du paragraphe 2 de la réglementation 4.2 dans le projet recommandé.
96. Le membre gouvernemental du Japon a demandé s'il y avait des raisons précises et fortes de conserver le paragraphe 2.
97. Le Comité de rédaction a été invité à examiner le texte du paragraphe 2 de la réglementation 4.2 en vue de garantir que le droit national des Etats Membres en matière de responsabilité puisse s'appliquer sans entraves.
98. Le Comité de rédaction a proposé de remplacer le paragraphe 2 par le texte suivant:
2. La présente réglementation est sans préjudice des autres moyens de droit dont le marin pourrait disposer.
99. Le groupe des armateurs a suggéré d'accepter le texte proposé par le Comité de rédaction et les gens de mer ont approuvé cette proposition, laquelle a été adoptée par la commission.

Norme A4.2 – Responsabilité des armateurs

Paragraphe 1 a)

100. Le vice-président des armateurs a fait observer que les lois nationales ne régissent pas toutes de la même manière la responsabilité des armateurs en matière de maladie et d'accidents des gens de mer dont il est question au paragraphe 1 a) de la norme A4.2.
101. La vice-présidente des gens de mer a noté que, dans les Commentaires, le paragraphe 2 du commentaire 31 (relatif à la réglementation 4.2) indique que le paragraphe 1 a) est placé entre crochets en attendant l'issue des discussions tenues dans le cadre du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer. Elle a demandé au Bureau des éclaircissements sur le lien entre le paragraphe 1 a) et les travaux du groupe de travail.
102. La représentante du Secrétaire général a rappelé à la commission que le Conseil d'administration du BIT et le Comité juridique de l'OMI ont tous deux autorisé le groupe de travail à entamer l'élaboration de solutions durables à plus long terme pour traiter les problèmes de la garantie financière eu égard à l'indemnisation en cas de mort ou lésions corporelles, solutions qui devraient avoir un caractère contraignant. La prochaine réunion du groupe de travail devrait avoir lieu au mois de mai 2005, et ses résultats ne seront probablement pas disponibles pour la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail. La commission doit avoir cela à l'esprit lorsqu'elle donne des

instructions au Comité de rédaction. L'issue des discussions du groupe de travail est pertinente à la fois pour le paragraphe 1 *a*) et 1 *b*) étant donné que ces deux dispositions concernent la période de responsabilité pendant laquelle la sécurité financière doit être assurée.

103. La membre gouvernementale de la Norvège s'est déclarée prête à accepter l'insertion de l'un quelconque des trois textes placés entre crochets.
104. Le membre gouvernemental du Danemark a dit préférer le premier texte entre crochets au paragraphe 1 *a*), relatif à «la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés».
105. Le membre gouvernemental du Japon a souhaité conserver le deuxième texte entre crochets («et l'expiration de l'engagement») et supprimer le premier («la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés») ainsi que le troisième («ou résultant de leur emploi entre ces deux dates»).
106. La membre gouvernementale de l'Égypte a estimé qu'il serait préférable d'être informés de l'issue des discussions du groupe de travail.
107. La membre gouvernementale de Singapour a proposé que le premier texte entre crochets soit conservé et les autres supprimés.
108. La vice-présidente des gens de mer a dit que les crochets doivent être maintenus afin de ne pas préjuger des travaux du groupe de travail.
109. Le groupe des armateurs a partagé ce point de vue sur le principe. Cependant, le groupe de travail ne devrait pas parvenir à une conclusion avant deux ou trois ans et l'élaboration de la convention doit être terminée d'ici là.
110. La représentante du Secrétaire général a rappelé à la commission qu'une harmonisation sera nécessaire avec les travaux de la commission n° 2 sur le Titre 2.

Paragraphe 1 *b*)

111. Le vice-président des armateurs a proposé de modifier le paragraphe 1 *b*) de la norme A4.2 de telle sorte que les armateurs prévoient les ressources financières nécessaires pour s'acquitter de leurs obligations sans être spécifiquement tenus de recourir à une assurance.
112. La vice-présidente des gens de mer s'est référée aux Commentaires: le paragraphe 2 du commentaire 31 (relatif à la réglementation 4.2) indique que l'alinéa *b*) du paragraphe 1 est placé entre crochets en attendant l'issue des discussions tenues dans le cadre du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer. Son groupe souhaite conserver le texte entre crochets en attendant l'issue des discussions du groupe de travail.
113. Le membre gouvernemental du Japon a souhaité conserver le libellé du paragraphe 1 *b*), exception faite du membre de phrase «la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés et», qui serait supprimé.
114. La membre gouvernementale de l'Égypte a estimé qu'il serait préférable d'être informés de l'issue des travaux du groupe de travail.
115. Le membre gouvernemental de Singapour a proposé que la première partie du paragraphe 1 *b*) soit modifiée comme suit: «les armateurs doivent prendre à leur charge la

couverture d'assurance requise pour garantir une indemnité fixée dans la législation nationale en cas de décès ou (...)» et que le reste du texte soit conservé tel qu'il figure entre crochets.

Paragraphe 1 a) et b)

116. Le vice-président des armateurs, appuyé par le groupe des gens de mer, a demandé que la commission maintienne entre crochets le texte du paragraphe 1, alinéas a) et b) de la norme A4.2, pour éviter de compromettre les délibérations du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, et ceci en dépit du fait que la commission n° 2 a décidé de traiter de questions faisant l'objet d'un examen par le groupe de travail OMI/OIT.

117. La commission a transmis le texte suivant à la Commission d'organisation des travaux:

La commission a examiné ces deux alinéas, en ayant à l'esprit que le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer n'achèverait sans doute pas ses travaux à temps pour la session maritime de la Conférence internationale du Travail. La commission estime qu'elle n'est pas à même de prendre une décision sur ces deux alinéas et recommande que l'on conserve leur texte entre crochets. Il est demandé à la Commission d'organisation des travaux de prendre les décisions voulues.

Paragraphe 4

118. La vice-présidente des gens de mer préfère que l'obligation faite à l'armateur de verser un salaire à un marin débarqué porte sur une période qui ne puisse être inférieure à seize semaines, selon la convention n° 55, plutôt que sur une période minimale de douze semaines. La convention n° 165, qui prévoit douze semaines, n'a fait l'objet que de deux ratifications, contre 16 ratifications pour la convention n° 55.

119. La membre gouvernementale de la Norvège s'est prononcée en faveur d'une période minimale de seize semaines, comme les membres gouvernementaux de l'Égypte, du Japon, du Royaume-Uni et de Singapour.

120. Le membre gouvernemental du Danemark a dit préférer une période minimale de douze semaines, mais il est en mesure d'accepter la proposition des partenaires sociaux.

121. Répondant à une demande d'éclaircissement du groupe des armateurs, la représentante du Secrétaire général a expliqué que le mot «peut» a été inséré au paragraphe 4 pour éviter de créer un obstacle à la ratification et offrir une certaine souplesse aux Etats Membres.

122. La présidente a conclu que la période minimale de seize semaines était acceptable pour la commission et que le Comité de rédaction serait invité à supprimer la référence à «[12]».

123. Le groupe des armateurs a suggéré que l'on supprime la dernière phrase du paragraphe 4, ce qui a été accepté par le groupe des gens de mer; position partagée par les membres gouvernementaux du Japon, de la Norvège, des Philippines et de Singapour.

124. Le membre gouvernemental du Danemark a expliqué qu'il est des cas où, en vertu du droit danois, les gens de mer ne sont pas couverts par la responsabilité des armateurs mais par d'autres lois nationales, et que ces lois exigent une période d'emploi minimale. Pour tenir compte de ces types de dispositifs juridiques, il a proposé d'insérer les mots « pour tous les gens de mer,» après le mot «subordonner» dans le texte entre crochets, et d'ajouter, après le mot «maladie», le texte suivant:

Toutefois, pour les gens de mer autres que ceux travaillant à la sécurité de l'exploitation du navire et qui ne sont pas engagés par l'armateur, la législation nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur à la période contractuelle de service à bord, sauf si le marin est victime d'une lésion professionnelle.

125. La membre gouvernementale de la Finlande s'est déclarée favorable au maintien du texte placé entre crochets. Elle est d'accord sur le principe de verser un salaire sans durée minimale d'emploi, mais fait remarquer que le texte se réfère à d'autres prestations en espèces et que, dans son pays, celles-ci sont en général subordonnées à une période minimale d'emploi.
126. Le Comité de rédaction a été invité à supprimer la dernière phrase du paragraphe 4 de la norme A4.2. Il a donc proposé le texte suivant:

4. La législation nationale peut limiter l'obligation de l'armateur de verser à un marin débarqué tout ou partie de son salaire à une période qui ne pourra être inférieure à seize semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

Réglementation 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

127. Le vice-président des armateurs a relevé que la réglementation, la norme et le principe directeur font souvent référence à des systèmes de gestion de la santé et de la sécurité au travail, lesquels ont fait l'objet de discussions en profondeur lors de la 91^e session (juin 2003) de la Conférence internationale du Travail. Etant donné qu'il ne s'agissait là que d'une première discussion sur le sujet et que le but est de promouvoir les systèmes de gestion et non de les rendre obligatoires, cette question n'est pas encore mûre pour être inscrite dans une convention. L'orateur a déclaré que de nombreux programmes de santé et sécurité au travail existent à bord des navires et que des comités de sécurité et de santé sont créés en application des règles édictées par l'OMI. En outre, certaines législations nationales traitent de cette question. Son groupe propose de supprimer toutes les références aux «systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail». Ainsi, la référence qui y est faite dans le paragraphe 2 est inopportune et devrait être supprimée. Toutefois, le paragraphe 3 est davantage opérationnel et pourrait être amendé.
128. Le groupe des gens de mer a affirmé que la référence aux systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail est importante car il est nécessaire de mettre davantage l'accent sur la collecte de données, l'évaluation des risques et la prévention, ainsi que sur d'autres points couverts par l'approche systémique.
129. Un représentant du Secrétaire général a souligné l'importance que revêtent pour l'OIT la sécurité et la santé au travail et la promotion de l'approche moderne que représentent les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail. Cette approche est adoptée dans des recueils de principes directeurs publiés par le BIT, tels que les *Principes directeurs de l'OIT concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail (BIT-SST, 2001)*.

Paragraphe 2

130. Le vice-président des armateurs a proposé de supprimer la référence aux systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail. Les armateurs ne sont pas opposés à une approche promotionnelle dans ce domaine, mais ce texte ne paraît pas approprié dans un secteur déjà bien avancé en matière de sécurité et de santé au travail. Les armateurs souhaitent que l'accent reste mis sur les questions de sécurité et de santé au lieu d'exiger la mise en place de systèmes bureaucratiques. Ce paragraphe devrait être reformulé de manière à accorder plus d'importance aux consultations avec les partenaires sociaux en ce qui concerne l'adoption de mesures en matière de sécurité et de santé au travail. Ils ont proposé la formulation suivante:

L'autorité compétente de chaque Membre consultera les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées au sujet des mesures à prendre en matière de sécurité et de santé au travail.

131. La vice-présidente des gens de mer a insisté sur la nécessité d'évaluer les risques et d'établir des statistiques. En particulier, elle a relevé qu'actuellement le taux de notification des accidents est faible, et qu'il est donc difficile de s'attaquer aux causes de ces derniers. Il est clair que des éléments de ce paragraphe peuvent figurer dans une convention.

132. Le membre gouvernemental du Japon a considéré, comme les armateurs, que la référence aux systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail doit être supprimée car il ne faut pas que de tels systèmes soient obligatoires. Etant donné que la convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, ne contient pas une telle référence, son gouvernement a de sérieuses réserves envers sa mention dans le texte. L'orateur a également affirmé qu'une telle exigence se superposerait au Code ISM et créerait de la paperasserie inutile. Les membres gouvernementaux du Royaume-Uni et du Venezuela ont partagé cette opinion. Le membre gouvernemental du Venezuela a également souligné que de nombreuses procédures sont déjà en place pour superviser l'application des mesures en matière de sécurité et de santé au travail.

133. Le membre gouvernemental des Bahamas a déclaré que son gouvernement est en faveur de toute mesure faisant progresser, en pratique, la sécurité et la santé au travail à bord des navires. Cependant, accroître encore la paperasserie déjà importante à la charge des gens de mer occasionnerait des problèmes de santé supplémentaires.

134. Le membre gouvernemental des Philippines s'est prononcé en faveur de la proposition des armateurs visant à renforcer la partie du texte consacrée à la consultation des partenaires sociaux. Le membre gouvernemental du Danemark a suggéré qu'il serait plus approprié de remplacer les mots «en consultation avec les» par les mots «après consultation des».

135. La membre gouvernementale de l'Argentine a fait part du soutien que son gouvernement apporte au projet recommandé, car il établit un lien important entre la sécurité à bord et le monde du travail. Les membres gouvernementaux du Danemark, de la France et de la Norvège ont également appuyé la formulation du projet recommandé.

136. La membre gouvernementale du Royaume-Uni a attiré l'attention de la commission sur les travaux menés par l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue d'élaborer des directives sur les programmes de sécurité et de santé au travail. Selon l'oratrice, ces travaux sont pertinents pour ceux de la commission. Elle a proposé de remplacer les mots «au système de gestion de la sécurité et de la santé» par «aux politiques en matière de sécurité et de santé au travail». Les membres gouvernementaux de la France et du Japon ont appuyé cette proposition dans son principe.

-
- 137.** Le groupe des armateurs a indiqué qu'ils sont en mesure d'appuyer la proposition faite par la membre gouvernementale du Royaume-Uni à condition que la référence expresse aux Principes directeurs de l' OIT concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail soit supprimée.
- 138.** La membre gouvernementale de l'Argentine a également appuyé cette proposition, tout en demandant que soit maintenue la référence aux principes directeurs de l'OIT. La présidente a informé la commission que ces principes directeurs n'étaient mentionnés que pour indiquer la source du texte.
- 139.** La vice-présidente des gens de mer s'est dite préoccupée par l'utilisation du mot «politiques», au motif que ce terme risque de ne pas être suffisamment concret. Elle a proposé de confier cette question à un petit groupe de travail qui tiendrait compte du fait que les gens de mer veulent que soient couvertes les questions d'évaluation des risques et de surveillance. La commission est convenue de constituer un groupe de travail tripartite de six personnes pour traiter du paragraphe 2.
- 140.** Le membre gouvernemental du Japon a fait rapport sur les travaux du groupe de travail. Ce dernier propose de remplacer le paragraphe 2 par le texte suivant en vue d'assurer la bonne gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord:

L'autorité compétente de chaque Membre [en consultation avec les/après consultation des] organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées et en tenant compte des normes internationales et principes directeurs pertinents, élaborera et promulguera des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé à bord des navires battant son pavillon.

- 141.** Le vice-président des armateurs s'est dit très largement d'accord avec le texte proposé par le groupe de travail. Ce texte répond à la préoccupation des armateurs au sujet de la référence faite aux systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail dans le paragraphe 2. S'agissant du choix entre «en consultation avec les» et «après consultation des» dans le texte proposé par le groupe de travail, le groupe des gens de mer soutient fortement la première solution. Cette position a été appuyée par les membres gouvernementaux du Canada, des Etats-Unis, de la Finlande et de la Namibie.
- 142.** Le vice-président des armateurs a indiqué qu'il serait plus approprié de retenir la formulation «après consultation des» plutôt que les termes «en consultation avec les», compte tenu des règles procédurales applicables dans de nombreux régimes juridiques. Les membres gouvernementaux de l'Algérie, des Bahamas, du Danemark, de l'Egypte, de la France, du Ghana, du Japon, des Philippines, du Royaume-Uni, de la Fédération de Russie, de Singapour, de la Suède et de la Tunisie ont également exprimé leur préférence pour cette formulation.
- 143.** La commission est convenue d'employer l'expression «après consultation des», bien que le groupe des gens de mer ait réitéré sa forte préférence pour l'autre formulation.
- 144.** Le groupe des gens de mer a proposé de remplacer les mots «normes internationales et principes directeurs pertinents» par «codes, directives et normes applicables recommandés par les organisations internationales, les administrations et les organismes du secteur maritime». Il est préférable d'employer cette formulation, car elle est inspirée par le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), lequel repose lui-même sur un certain nombre d'autres instruments internationaux.
- 145.** Le vice-président des armateurs ainsi que les membres gouvernementaux de l'Algérie, des Bahamas, du Canada, du Danemark, de l'Egypte, des Etats-Unis, de la Finlande, de la

France, du Ghana, du Japon, de la Namibie, de la Norvège, des Philippines, du Royaume-Uni, de Singapour et de la Tunisie ont appuyé cette proposition.

146. La proposition des gens de mer a été acceptée par la commission.
147. La représentante du Secrétaire général a proposé d'insérer le mot «nationales» après «administrations», dans un souci de clarté.
148. La commission a adopté le texte suivant:

L'autorité compétente de chaque Membre, après consultation des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer et en tenant compte des codes, directives et normes applicables recommandés par les organisations internationales, les administrations nationales et les organismes du secteur maritime, élaborera et promulguera des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé à bord des navires battant son pavillon.

Paragraphe 3

149. Le vice-président des armateurs, appuyé par la vice-présidente des gens de mer et par le membre gouvernemental du Japon, a déclaré que le texte du paragraphe 3 du projet recommandé est acceptable.
150. La commission est convenue de maintenir tel quel le texte du paragraphe 3.

Norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

151. Le vice-président des armateurs a informé la commission que son groupe entend soulever certaines questions particulières relatives aux divers paragraphes de la norme A4.3. La commission a déjà approuvé la suppression de la référence au «système de gestion de la sécurité et de la santé» au paragraphe 2 de la réglementation 4.3. La même suppression serait donc nécessaire dans la norme correspondante.
152. La vice-présidente des gens de mer s'est déclarée favorable au projet recommandé qui traite de nombreuses questions extrêmement importantes pour les gens de mer. Il faut étudier très attentivement les implications possibles de toute proposition de modification du texte. Son groupe est toutefois disposé à ce que l'on s'assure de la cohérence du texte compte tenu des suppressions faites au paragraphe 2 de la réglementation 4.3.
153. La membre gouvernementale du Royaume-Uni a exprimé ses préoccupations quant aux implications sur l'ensemble de la norme de ce qui constitue une obligation relative aux maladies professionnelles: il faudrait limiter cette obligation aux maladies infectieuses et transmissibles. Tout en reconnaissant l'importance des maladies professionnelles dans le cadre de la santé et de la sécurité au travail, son gouvernement tient à prévenir la commission qu'une telle obligation serait extrêmement onéreuse notamment en ce qui concerne l'établissement de rapports supplémentaires.
154. Le membre gouvernemental des Bahamas a proposé que l'on vérifie l'emploi du mot «risques» dans la norme, selon les différents contextes. Le mot «risque» dans l'expression «évaluation des risques» a une signification précise en matière de santé, de sécurité et de prévention des accidents. En revanche, dans l'expression «risques d'exposition», il est utilisé dans son sens courant et pourrait être supprimé sans en modifier la signification. L'emploi du mot «risque» devrait être examiné au cas par cas.

Paragraphe 1

- 155.** Le vice-président des armateurs a déclaré que la mention des «systèmes de gestion» au paragraphe 1 *a)* devrait être supprimée compte tenu de la discussion précédente sur la réglementation 4.3. Son groupe propose aussi de supprimer le membre de phrase «l'adoption et l'application effective ainsi que». En conséquence, le paragraphe serait ainsi libellé: «La promotion de la santé et de la sécurité professionnelle à bord des navires qui battent le pavillon du membre, y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction des gens de mer.»
- 156.** Le groupe des armateurs a aussi suggéré des modifications au paragraphe 1 *b)* afin de remplacer, dans le texte anglais, «occupational accidents and injury and diseases on board» par «occupational accidents, injuries and diseases on board». Ce changement, qui ne s'applique pas au texte français, a pour but que les accidents, lésions et maladies soient tous de nature professionnelle. Il va de soi que les armateurs se préoccupent des maladies professionnelles et s'y attaquent. Ils ont également proposé de remplacer, au paragraphe 1 *b)*, «à réduire et à prévenir» par «à prévenir ou à réduire»; puis, dans le même paragraphe, de remplacer le mot «ambiants» par les mots «du milieu», au motif que le mot «ambiants» pourrait être trop limitatif.
- 157.** Au paragraphe 1 *c)*, le vice-président des armateurs a proposé de remplacer le mot «des programmes à bord visant» par les mots «des mesures à prendre à bord pour» et de supprimer la fin du paragraphe après le mot «professionnelles»: ce texte est redondant avec celui d'autres paragraphes de la norme, dont la formulation est plus précise. Par ailleurs, son groupe est favorable au texte de projet recommandé pour le paragraphe 1 *d)*.
- 158.** Le groupe des gens de mer s'est déclaré favorable au projet recommandé tout en reconnaissant que les préoccupations des armateurs à propos de la mention des systèmes de gestion doivent être considérées. Il n'est pas favorable à la suppression des mots «l'adoption et l'application effective ainsi que», au paragraphe 1 *a)*. S'agissant du paragraphe 1 *b)*, le groupe des gens de mer est d'accord avec le commentaire du vice-président des armateurs quant à l'importance des maladies professionnelles; il serait bénéfique pour tous les intéressés de réduire l'incidence des maladies professionnelles à bord. Toutefois, le remplacement de «et» par «ou» est préoccupant car trop limitatif. Le groupe des gens de mer estime aussi qu'il faut maintenir le mot «ambiants», compris dans son usage habituel et dont l'avantage est de comprendre le bruit et les vibrations, problèmes qui doivent figurer dans la norme, surtout si les autres dispositions qui s'y rapportent sont transférées au Titre 3.
- 159.** Les membres gouvernementaux du Canada, du Danemark et de la Fédération de Russie se sont exprimés en faveur du projet recommandé de paragraphe 1.
- 160.** Le membre gouvernemental du Japon a, dans l'ensemble, apporté son soutien aux propositions des armateurs, ajoutant que le texte du paragraphe 1 est suffisamment souple pour que les préoccupations des gens de mer soient prises en compte. La membre gouvernementale de l'Italie s'est déclarée d'accord avec les propositions des armateurs relatives au paragraphe 1 *a)* et *b)*. Mais elle a exprimé son appui au texte original de projet recommandé pour le paragraphe 1 *c)* car il est important de garantir une amélioration constante.
- 161.** Le membre gouvernemental des Bahamas a proposé de remplacer «les risques d'exposition» par «l'exposition» dans le paragraphe 1 *b)*.
- 162.** Le membre gouvernemental des Philippines a exprimé un accord d'ensemble avec les intentions des armateurs quant à la simplification du texte. Elle a notamment soutenu le

changement proposé au paragraphe 1 *b*) pour que la nature professionnelle des accidents, lésions et maladies soit clairement indiquée. Toutefois, dans le même paragraphe, le remplacement du mot «ambiants» n'est pas approprié. Son gouvernement est d'accord avec la suppression, au paragraphe 1 *c*), de la référence à l'amélioration constante, phénomène difficile à contrôler.

- 163.** Le membre gouvernemental de la Namibie, soutenu par le membre gouvernemental du Danemark, s'est opposé à la proposition des armateurs de remplacer «programmes» par «mesures» dans le paragraphe 1 *c*) car il est important de mettre des programmes en place pour résoudre les problèmes identifiés et avoir des critères qui permettent d'évaluer les progrès réalisés. Le membre gouvernemental du Danemark s'est aussi demandé s'il ne faudrait pas soumettre l'établissement des programmes à un nombre minimum de membres d'équipage.

Paragraphe 2

- 164.** Le vice-président des armateurs a proposé une modification au paragraphe 2 *a*) similaire à celle qu'il avait suggérée au paragraphe 1 *b*) afin de préciser la référence aux maladies professionnelles. Il a aussi proposé de supprimer la mention du «système de gestion» au paragraphe 2 *b*), et d'y remplacer «l'obligation» par «les obligations». S'agissant du paragraphe 2 *c*), son groupe considère qu'il risque de porter préjudice aux bonnes pratiques qui existent actuellement dans ce domaine puisque, au lieu de s'appuyer sur la pratique en vigueur, il cherche à imposer quelque chose d'autre. Il a fait référence à la différence entre les situations aiguës et chroniques, les premières exigeant une action immédiate tandis que les secondes demandent des solutions de longue durée. Il serait par ailleurs utile de préciser la taille minimale des navires obligés de se doter d'un comité de santé et de sécurité.
- 165.** La vice-présidente des gens de mer, soutenue par la membre gouvernementale de la Fédération de Russie, s'est déclarée favorable au maintien du projet recommandé de paragraphe 2.
- 166.** Le membre gouvernemental du Japon a demandé que le texte du paragraphe 2 *c*) relatif au responsable de la sécurité et de la santé à bord n'exclue pas les matelots de cette fonction. Il a cité la convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970.
- 167.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni a déclaré que la référence aux instruments internationaux traitant de risques particuliers, qui figure dans le paragraphe 2 *a*), est incorrecte car ces instruments traitent de dangers plutôt que de risques.

Paragraphe 3

- 168.** Le vice-président des armateurs a exprimé des préoccupations à propos de la référence à «une amélioration constante», dans le paragraphe 3.
- 169.** La membre gouvernementale de la Fédération de Russie s'est prononcée en faveur du projet recommandé de paragraphe 3.

Paragraphe 4

- 170.** Le membre gouvernemental du Danemark a relevé que le paragraphe 4 de la norme A4.3 fait référence à l'«exposition aux risques professionnels à bord des navires». Etant donné que le bruit et les vibrations constituent des risques professionnels, il a suggéré de déplacer cette disposition, ainsi que les principes directeurs B4.3.2 et B4.3.3, dans le Titre 3.

-
- 171.** La vice-présidente des gens de mer s'est prononcée en faveur du maintien du paragraphe 4 dans le Titre 4, car sa portée est plus large que celle des principes directeurs B4.3.2 et B4.3.3. Le vice-président des armateurs l'a soutenue, tout en faisant remarquer que son groupe a l'intention de proposer d'apporter une modification aux termes «système de gestion de la sécurité et de la santé professionnelles» employés dans le paragraphe 4.
- 172.** Le vice-président des armateurs a estimé que le paragraphe 4 devrait être supprimé car il est déconcertant et redondant.
- 173.** Le membre gouvernemental du Danemark a proposé que ce paragraphe fasse référence aux normes de l'OMI et de l'ISO sur le bruit et les vibrations. La présidente a déclaré que cette proposition serait soumise au groupe de travail.

Paragraphe 5

- 174.** Le vice-président des armateurs s'est inquiété de la nécessité de tenir «compte des orientations fournies par l'OIT» que prévoit le paragraphe 5. Ce paragraphe impose trois obligations distinctes aux Membres: notification et enregistrement, statistiques et recherches, enquête sur les accidents.
- 175.** Le membre gouvernemental de l'Ukraine a appelé l'attention sur les obligations de collecte statistique et de déclaration qui figurent au paragraphe 5. Il a demandé comment les cas «graves» seront définis, ce qu'implique la référence aux orientations fournies par l'OIT et à la recommandation (n° 194) sur la liste des maladies professionnelles, 2002. Certains cas qui peuvent paraître bénins au premier abord risquent d'avoir des conséquences graves par la suite. Il serait important de préciser ce que l'on entend par accident du travail; il faudrait faire référence à une perte de capacités. La membre gouvernementale de la Russie a fait écho aux préoccupations concernant la difficulté de définir les cas «graves». L'obligation de déclaration devrait s'appliquer à tous les accidents.

Paragraphe 6

- 176.** Le vice-président des armateurs a fait part des très graves inquiétudes de son groupe à propos du paragraphe 6 dont les dispositions risquent de porter atteinte à la vie privée des gens de mer.
- 177.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni s'est inquiétée de la référence à des «orientations» dans une partie contraignante de l'instrument et a suggéré de la déplacer dans les principes directeurs.

Paragraphe 7

- 178.** Le vice-président des armateurs a exprimé sa préoccupation à propos du paragraphe 7: une obligation que la convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, impute aux Etats Membres est transférée aux armateurs.
- 179.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni a manifesté la même inquiétude qu'à propos du paragraphe 6 quant à la référence à des «orientations» dans un texte contraignant et a proposé de la déplacer dans le principe directeur B4.3.

Paragraphe 8

- 180.** Le vice-président des armateurs a proposé de transférer le paragraphe 8 dans les principes directeurs, car sa rédaction est plus appropriée à cette partie de l'instrument.

Paragraphe 1 à 8

- 181.** Après cette discussion sur la norme A4.3, la commission s'est accordée pour que les questions soulevées soient traitées par un groupe de travail de six personnes.
- 182.** Le membre gouvernemental du Japon s'est exprimé en tant que rapporteur du groupe de travail pour présenter le texte rédigé par celui-ci sur la norme A4.3 et le principe directeur B4.3.1. Il a expliqué quels principes ont guidé le groupe de travail: la nécessité de délimiter clairement les responsabilités respectives et de garantir que les procédures existantes pourront être maintenues. Le texte suivant est soumis à la commission pour examen:

Norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

1. Les lois et règlements ou autres mesures à adopter conformément au paragraphe 3 de la réglementation 4.3 couvriront les sujets suivants:

- a) l'adoption et l'application effective ainsi que la promotion de [politiques/programmes] en matière de sécurité et de santé professionnelles à bord des navires qui battent le pavillon du Membre, y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction des gens de mer; COMMENTAIRE: les armateurs préfèrent le terme « politiques » et les gens de mer celui de « programmes »;
- b) les mesures de précaution raisonnables pour prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris les mesures visant à réduire et à prévenir les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires;
- c) des programmes à bord visant à prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, ainsi qu'à améliorer constamment la protection de la sécurité et de la santé professionnelles, avec la participation des représentants des gens de mer et l'ensemble des autres personnes intéressées à leur mise en œuvre;
- d) les prescriptions relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses ainsi qu'à l'investigation et qu'à la notification des accidents professionnels survenus à bord.

2. Les dispositions ci-dessus:

- a) tiendront compte des instruments internationaux applicables qui traitent de la protection de la sécurité et de la santé professionnelles en général, ainsi que de risques particuliers, et traiteront de toutes les questions relatives à la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles qui sont susceptibles d'être appliquées au travail des gens de mer, et particulièrement celles qui sont propres à l'exercice du métier de marin; (C134A4/2 modifié)
- b) indiqueront clairement l'obligation qu'ont les armateurs, les gens de mer et les autres personnes intéressées de se conformer aux normes applicables et [à la politique/ au programme] du navire en matière de sécurité et de santé professionnelles, une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans;
- c) indiqueront les fonctions du capitaine et/ou de la personne désignée par lui pour assumer la responsabilité particulière de l'application et du respect [de la politique/du programme] du navire en matière de sécurité et de santé au travail; et
- d) indiqueront les prérogatives des membres de l'équipage ayant été nommés ou élus en tant que représentants de la sécurité aux fins de participer aux réunions du comité de sécurité du navire.

3. Les normes visées au paragraphe 3 de la réglementation 4.3 seront périodiquement examinées et révisées si nécessaire, en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, pour tenir compte des changements intervenus dans la technologie et les recherches, afin de faciliter l'amélioration constante des [politiques/programmes] en matière de sécurité et de santé professionnelles et d'offrir un

environnement professionnel sûr aux gens de mer employés à bord des navires qui battent le pavillon du Membre.

4. L'observation des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires et sur l'élaboration et l'application du système de gestion de la sécurité et de la santé professionnelles des navires sera réputée équivaloir à l'observation des prescriptions de la présente convention. COMMENTAIRE: texte inchangé en attendant la discussion sur le bruit et les vibrations au sein de la commission n° 2.

5. L'autorité compétente veillera à ce que les accidents du travail et les lésions [et maladies] professionnelles soient dûment déclarés[, en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail [et des maladies professionnelles,]] et à ce que des statistiques complètes de ces accidents soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les évolutions générales et les risques mis en lumière. Tous les accidents du travail graves devront faire l'objet d'une enquête. (C134A2) COMMENTAIRE: les armateurs ont demandé la suppression du texte entre crochets.

6. Les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé professionnelles viseront à garantir la protection des données personnelles des gens de mer [et tiendront compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail à ce sujet]. (fondé sur le Recueil de directives pratiques du BIT sur la protection des données personnelles des travailleurs, 1997) COMMENTAIRE: les armateurs ont demandé que le texte entre crochets soit transféré dans la partie B.

7. Les Membres feront obligation aux armateurs, aux organisations de travailleurs et à l'autorité compétente du Membre concerné de coopérer pour prendre des mesures en vue d'informer tous les gens de mer travaillant à bord de leurs navires des risques particuliers rencontrés à bord, par exemple par l'affichage d'avis officiels exposant les instructions à ce sujet [et par des moyens comme l'organisation de sessions d'information et l'adoption de directives sur les niveaux d'exposition maximums aux facteurs ambiants nocifs et aux autres risques ou résultats d'une évaluation systématique des risques] COMMENTAIRE: il a été convenu de déplacer le texte entre crochets dans la partie B.

8. L'autorité compétente fera obligation aux armateurs, lorsqu'ils évaluent et gèrent les risques, de se référer aux statistiques appropriées émanant de leurs navires et aux statistiques générales fournies par l'autorité compétente de l'Etat dont ils battent pavillon.

*Principe directeur B4.3 – Protection de la santé et de la sécurité
et prévention des accidents*

*B4.3.1 – Dispositions concernant les accidents du travail
et les lésions et maladies professionnelles*

1. Les dispositions visées à la norme 4.3 devraient tenir compte du Recueil de directives pratiques du Bureau international du Travail sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, 1996, et de ses versions ultérieures, ainsi que des autres normes et directives connexes de l'OIT, des autres normes et directives internationales et des recueils de directives pratiques concernant la protection de la sécurité et de la santé professionnelles, y compris tous niveaux d'exposition qui y figurent.

2. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé professionnelles à bord des navires battant son pavillon portent en particulier sur les points suivants:

- a) dispositions générales et dispositions de base;
- b) caractéristiques structurelles du navire;
- c) machines;
- d) effets du bruit auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
- e) effets des vibrations auxquelles sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;

-
- f) effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux alinéas d) et e) auxquels sont soumis les gens de mer dans les postes de travail et les logements à bord;
 - g) mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous;
 - h) matériel de chargement et de déchargement;
 - i) prévention et extinction des incendies;
 - j) ancres, chaînes et câbles;
 - k) cargaisons dangereuses et lest;
 - l) équipement de protection individuelle des gens de mer; (C134A4/3 modifié)
 - m) travail dans des espaces confinés;
 - n) fatigue;
 - o) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;
 - p) protection et prévention relatives au VIH/SIDA;
 - q) réponse aux urgences et aux accidents.

- 183.** Le vice-président des armateurs a indiqué que le texte du groupe de travail est largement acceptable par son groupe, bien qu'il propose quelques changements spécifiques. En particulier, il souhaite que le texte fasse référence à des «politiques» de sécurité et de santé professionnelles. Cela permet de reconnaître l'importance du rôle des gouvernements et, dans la pratique, les déclarations d'intention politiques sont souvent un point de départ pour l'action des gouvernements et des armateurs. Il a noté que, normalement, ce sont les politiques qui fondent les réalisations et les activités de promotion. Notant que le groupe des gens de mer a déclaré préférer le mot «programmes» à celui de «politiques», l'orateur a dit que l'on pourrait mentionner les deux termes: «politiques» et «programmes». Son groupe a une objection à faire à l'utilisation du mot «prérogatives» au paragraphe 2 d); il préfère le mot «responsabilités», plus communément compris. S'agissant du paragraphe 5, contrairement à ce que dit le commentaire, son groupe est d'accord avec la mention «et des maladies professionnelles». En revanche, il serait plus approprié que la formule «en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail et des maladies professionnelles» figure dans les principes directeurs plutôt que dans la norme. Son groupe considère qu'il en va de même pour la formule similaire qui figure au paragraphe 6.
- 184.** La vice-présidente des gens de mer a convenu que le texte du groupe de travail fait l'objet d'un fort consensus; il est largement acceptable pour son groupe, si les questions de fond en suspens sont résolues. Son groupe préfère «programmes» à «politiques», ce dernier terme étant trop faible. Elle a proposé de remplacer «périodiquement» par «régulièrement» dans le paragraphe 3; changement accepté par le groupe des armateurs. L'oratrice a également demandé une nouvelle formulation du paragraphe 8 afin de faire apparaître clairement que l'évaluation et la gestion des risques doivent avoir lieu, sans être laissées à la discrétion de l'armateur; une information statistique doit également être fournie.
- 185.** S'agissant du paragraphe 8, le vice-président des armateurs a déclaré que son groupe ne se préoccupe guère du moment où l'évaluation des risques doit avoir lieu mais qu'il n'est pas d'accord avec l'emploi des mots «et gèrent».
- 186.** Le membre gouvernemental de la Suède a proposé de remplacer «en consultation avec» par «après consultation des». Par ailleurs, il n'est pas nécessaire de faire référence à la fois aux Membres et à l'autorité compétente au paragraphe 7.
- 187.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a appelé l'attention sur les termes «accidents du travail graves» au paragraphe 5. Soit il faut définir clairement le mot

«graves», soit il faut remplacer la formule par «tous les accidents du travail». Le vice-président des armateurs a reconnu que la définition de «graves» présente de sérieuses difficultés et que l'on ajoute une référence à la législation nationale, à qui il reviendra de définir ce que l'on entend par «graves». Il a en outre souligné que cette disposition ne devrait pas empêcher que l'on procède à des enquêtes sur des accidents mineurs lorsque cela est justifié.

- 188.** Le membre gouvernemental des Philippines, avec le soutien d'un observateur représentant l'Association maritime chrétienne internationale, a estimé qu'il serait cohérent d'utiliser tout au long du terme l'expression «les accidents du travail et les lésions et maladies» pour qu'il soit clair que toutes les lésions et maladies sont couvertes, qu'elles soient ou non en rapport avec le travail.
- 189.** Le vice-président des armateurs a déclaré qu'il est important de qualifier les lésions et maladies de «professionnelles», car les armateurs ne devraient pas être responsables de faire rapport de situations préexistantes ou sans rapport avec le travail. A cet égard, il a exprimé des préoccupations quant à la protection de la vie privée des travailleurs.
- 190.** La membre gouvernementale du Danemark a exprimé son soutien d'ensemble au texte du groupe de travail et a proposé quelques changements mineurs: les paragraphes 1 *c*) de la norme et 2 du principe directeur devraient faire mention de principes de prévention.
- 191.** Le vice-président des armateurs a proposé que la référence faite par le paragraphe 1 *a*) du texte du groupe de travail aux «programmes» relatifs à la sécurité et à la santé professionnelles, ainsi que toutes les références ultérieures, soit remplacée par le membre de phrase «politiques et programmes». Cette proposition a été appuyée par le groupe des gens de mer et par les membres gouvernementaux du Canada, de l'Italie, du Japon, de Malte et de la Fédération de Russie.
- 192.** La commission a adopté le changement proposé par les armateurs, et le paragraphe 1 *b*) de la norme A4.3 a été adopté par le groupe de travail tel qu'amendé.
- 193.** La membre gouvernementale du Danemark a proposé un ajout au paragraphe 1 *c*) de la norme A4.3 consistant à insérer après les mots «mise en œuvre,» le texte suivant:
- ainsi que la prise en considération du principe de prévention selon lequel, entre autres choses, la lutte contre les risques à la source, l'adaptation des tâches aux individus (particulièrement en ce qui concerne la conception des lieux de travail) et le remplacement des éléments dangereux par des éléments exempts de dangers ou moins dangereux l'emportent sur l'équipement de protection des gens de mer.
- 194.** Le vice-président des armateurs a noté que le changement proposé énonce un principe reconnu de la sécurité et de la santé professionnelles. L'inclusion de ce principe serait positif, mais juge que ce texte devrait figurer dans les principes directeurs, et non dans la norme. Le membre gouvernemental des Bahamas a dit partager ce point de vue.
- 195.** Le groupe des gens de mer a demandé confirmation de ce que ce changement vise à affirmer que les principes de prévention l'emportent sur le recours aux équipements individuels de protection, et non que ces derniers ne jouent aucun rôle. Ayant obtenu cette confirmation de la membre gouvernementale du Danemark, le groupe a appuyé le changement proposé, estimant qu'il découle logiquement de la notion d'amélioration permanente et qu'il devait donc demeurer dans le paragraphe 1 *c*).
- 196.** Les membres gouvernementaux du Canada, de l'Espagne, des Etats-Unis et de Malte ont appuyé le changement proposé.

-
- 197.** Le groupe des gens de mer a fait observer que le texte fait seulement référence à la conception des lieux de travail. Il a suggéré que, les gens de mer vivant également à bord des navires, on mentionne aussi la conception des logements.
- 198.** La membre gouvernementale du Danemark a proposé que cette question soit traitée dans le cadre du Titre 3 (Logement), et le membre gouvernemental de Malte s'est opposé à son inclusion dans le paragraphe 1 *c*) pour la même raison.
- 199.** Le groupe des gens de mer a proposé de différer la discussion sur ce sujet jusqu'à ce que la commission ait été informée des résultats des discussions menées par la commission n° 2 au sujet du Titre 3.
- 200.** Le vice-président des gens de mer a proposé un amendement au paragraphe 1 *c*) visant à ajouter les mots «, en tenant compte des mesures de prévention, y compris en matière mécanique et de contrôle de la conception, ainsi que du changement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles et de l'utilisation de l'équipement de protection individuelle» après les mots «mise en œuvre».
- 201.** La vice-présidente des gens de mer ainsi que les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de la Chine, du Danemark, de l'Égypte, des États-Unis, de la Finlande, du Japon, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, de Singapour et de la Tunisie ont appuyé cet amendement.
- 202.** Le paragraphe 1 *c*) du texte du groupe de travail a été adopté tel qu'amendé.
- 203.** Le paragraphe 1 *d*) du texte du groupe de travail a été adopté.
- 204.** Le paragraphe 2 *a*) du texte du groupe de travail a été adopté.
- 205.** Le paragraphe 2 *b*) et *c*) du texte du groupe de travail a été amendé afin de remplacer le texte entre crochets par les mots «aux politiques et programmes» dans le paragraphe 2 *b*) et par les mots «de la politique et du programme» au paragraphe 2 *c*). Le paragraphe 2 *b*) et *c*) a été adopté.
- 206.** Le groupe des gens de mer a proposé de remplacer les mots «les prérogatives des» par les mots «l'autorité dont sont investis les». La proposition a été appuyée par le membre gouvernemental du Japon et adoptée par la commission. Le paragraphe 2 *d*) du texte du groupe de travail a été adopté tel qu'amendé.
- 207.** La vice-présidente des gens de mer a proposé de remplacer le mot «périodiquement» par «régulièrement» dans le paragraphe 3. Les armateurs ainsi que les membres gouvernementaux du Danemark, de l'Égypte, du Japon, de Malte, de la Fédération de Russie et de la Tunisie ont appuyé cette proposition qui a été adoptée.
- 208.** Le membre gouvernemental de la Suède a indiqué une nouvelle fois que l'emploi des termes «en consultation avec» dans le paragraphe 3 n'était pas approprié. Ce texte se réfère à des lois et règlements que seuls les gouvernements et les parlements peuvent adopter. Ils ne le sont donc pas «en consultation avec» les partenaires sociaux.
- 209.** Le groupe des gens de mer a proposé d'amender le texte du groupe de travail afin qu'il se lise comme suit:

Les normes visées au paragraphe 3 de la réglementation 4.3 seront régulièrement examinées en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de

mer et, si nécessaire, révisées pour tenir compte des changements intervenus dans la technologie et les recherches...

- 210.** Les gens de mer ont reçu le soutien des membres gouvernementaux de l'Italie, du Japon et de la Suède et le paragraphe 3 du texte, ainsi modifié, du groupe de travail a été adopté.
- 211.** Les armateurs ont proposé de remplacer les mots «du système de gestion de la sécurité et de la santé» par les mots «des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé». La proposition a été adoptée.
- 212.** Le vice-président des armateurs s'est inquiété du fait que le paragraphe 4 semble se borner à exiger des gouvernements qu'ils observent les instruments internationaux applicables et non qu'ils adaptent leurs politiques et programmes aux besoins des gens de mer. Il a demandé que la signification et la portée du paragraphe 4 fassent l'objet d'un examen plus approfondi lors de la session maritime de la Conférence internationale du Travail.
- 213.** Le paragraphe 4 du texte modifié du groupe de travail a été adopté.
- 214.** Le groupe des armateurs a proposé la suppression de tous les crochets dans le paragraphe 5 du texte du groupe de travail, tout en rappelant que, selon eux, il serait plus approprié d'inclure dans les principes directeurs la référence aux orientations fournies par l'OIT.
- 215.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni a mis en garde les membres de la commission en indiquant qu'il peut être difficile de veiller à ce que les maladies professionnelles soient «dûment» déclarées car de nombreuses maladies ne se manifestent qu'après un important laps de temps. Etant donné que l'Association internationale de médecine maritime est en train d'examiner cette question, l'oratrice a suggéré que le paragraphe 5 soit renvoyé à la session maritime de la Conférence internationale du Travail.
- 216.** La membre gouvernementale de la Fédération de Russie a appuyé la proposition visant à supprimer les crochets et a proposé d'utiliser les termes «accidents, injures and diseases» à la première ligne du texte anglais, par souci de cohérence avec les autres dispositions de la convention. L'oratrice a été appuyée par le membre gouvernemental des Philippines qui a en outre proposé que les statistiques complètes portent également sur les maladies.
- 217.** La membre gouvernementale de la Fédération de Russie a relevé que les prescriptions en matière d'enquêtes visent les cas d'accidents du travail «graves» et s'est interrogée sur les critères à employer pour déterminer les accidents du travail pouvant être considérés comme «graves».
- 218.** Le groupe des gens de mer a proposé de remplacer les mots «Tous les accidents du travail graves» par «Les accidents du travail» dans la dernière phrase du texte du groupe de travail. Cette proposition a été appuyée par les membres gouvernementaux de l'Egypte, de la Finlande et de l'Ukraine.
- 219.** Le paragraphe 5 du texte du groupe de travail a été adopté tel qu'amendé, avec le libellé suivant:

L'autorité compétente veillera à ce que les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés, en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail et des maladies professionnelles et à ce que des statistiques complètes de ces accidents et maladies soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les évolutions générales et les risques mis en lumière. Les accidents du travail devront faire l'objet d'une enquête.

220. Les crochets figurant dans le paragraphe 6 du texte du groupe de travail ont été supprimés et ce paragraphe a été adopté.

221. Le membre gouvernemental de la Suède, dans la droite ligne de son argument selon lequel il n'est pas nécessaire de se référer, dans le paragraphe 7, à la fois aux «Membres» et à «l'autorité compétente», a proposé de prévoir soit que les «Etats Membres devront», soit que «l'autorité compétente devra» «coopérer avec les organisations d'armateurs et de gens de mer». L'orateur a été appuyé par les membres gouvernementaux de l'Egypte, des Philippines et du Royaume-Uni et la deuxième formulation proposée a été retenue.

222. La commission est convenue de déplacer le texte entre crochets dans la partie B.

223. Le paragraphe 7 du texte du groupe de travail a été adopté avec la formulation suivante:

L'autorité compétente devra coopérer avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer travaillant à bord de leurs navires des risques particuliers rencontrés à bord, par exemple par l'affichage d'avis officiels exposant les instructions à ce sujet.

224. Le vice-président des armateurs a proposé de modifier le paragraphe 8 afin que ce dernier se lise comme suit:

L'autorité compétente fera obligation aux armateurs, lorsqu'ils évaluent les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, de se référer aux statistiques appropriées émanant de leurs navires et aux statistiques générales fournies par l'autorité compétente de l'Etat dont ils battent pavillon.

225. La commission a adopté cette version du paragraphe 8 du texte du groupe de travail.

Principe directeur B4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

226. Le vice-président des armateurs a proposé de transférer les principes directeurs B4.3.2 (exposition au bruit) et B4.3.3 (exposition aux vibrations) dans le Titre 3. La vice-présidente des gens de mer et le membre gouvernemental des Etats-Unis ont appuyé cette proposition.

227. La commission a examiné simultanément les principes directeurs B4.3.2 (exposition au bruit) et B4.3.3 (exposition aux vibrations) car la question de savoir s'il serait plus approprié de déplacer ces deux questions dans le Titre 3 a été posée.

228. Le membre gouvernemental des Bahamas a résumé la position de plusieurs membres gouvernementaux de la commission, tout en indiquant qu'en raison de la brièveté de la réunion du groupe gouvernemental tous ses membres n'ont pas eu l'occasion de s'exprimer. En ce qui concerne l'emplacement de ces dispositions, la majorité des membres gouvernementaux s'est prononcée en faveur de leur maintien dans le Titre 4. Quelques gouvernements ont préféré qu'ils soient transférés dans le Titre 3 et certains n'ont manifesté aucune préférence. Cependant, les membres gouvernementaux se sont fermement prononcés en faveur de l'insertion d'une clause exemptant les navires existants des exigences en matière de construction, quel que soit l'emplacement retenu pour ces dispositions («grandfather clause»).

229. Le membre gouvernemental des Bahamas a relevé que ces principes directeurs ont fait l'objet de discussions approfondies au sein d'un groupe de travail spécial lors de la réunion tripartite qui s'est tenue à Nantes en janvier 2004. A cette occasion, on a reconnu que la

résolution n° 468(XII) de l'OMI était particulièrement pertinente. Il a été convenu qu'il n'était pas nécessaire de reproduire ce long texte de l'OMI et qu'il valait mieux soit l'annexer à la convention et y faire référence dans le texte de celle-ci, soit se limiter à faire un renvoi à la résolution. Personne n'a suggéré que l'OIT entame un processus de révision de la résolution.

- 230.** Les membres gouvernementaux du Danemark, de l'Égypte, de la France, de l'Italie, de la Norvège et du Royaume-Uni ont appuyé l'idée selon laquelle une référence à la résolution de l'OMI suffit, et qu'une énumération détaillée n'est pas nécessaire.
- 231.** S'agissant de la «grandfather clause», le vice-président des armateurs a déclaré que, idéalement, les bruits devraient être évacués vers l'extérieur ou que les gens de mer devraient être tenus à l'écart des endroits bruyants. Ce n'est que si cela est impossible qu'ils devraient recevoir un équipement de protection individuelle. Son groupe n'est pas convaincu de la nécessité d'une «grandfather clause». Bien que les armateurs considèrent qu'il n'est pas nécessaire de répéter le contenu de la résolution de l'OMI, ils sont préoccupés par les mesures à prendre, par exemple celles mentionnées au paragraphe 3 du principe directeur B4.3.2. Il convient de modifier l'ordre des mesures à prendre: l'évaluation et la réduction de l'exposition devraient figurer en première place, ensuite la protection et enfin la communication d'informations. Les armateurs s'opposent aussi à certains termes utilisés dans le paragraphe 3 *b*) du principe directeur B4.3.2 et estiment que la fourniture d'équipements de protection individuelle devrait être obligatoire et devrait donc figurer dans la norme.
- 232.** Le membre gouvernemental de la France, appuyé par le membre gouvernemental du Danemark, s'est prononcé en faveur de l'adjonction d'une «grandfather clause» dans le principe directeur, ce qui éviterait de transférer le texte dans le Titre 3.
- 233.** Le membre gouvernemental des Bahamas a relevé que le paragraphe 5 du préambule de la résolution n° A.468(XII) adoptée par l'OMI le 19 novembre 1981, intitulée «Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires», dispose qu'il n'est pas destiné à être incorporé directement dans la législation nationale, sous forme de référence ou de reproduction textuelle mais qu'il peut servir de base à cette législation.
- 234.** Après avoir discuté des principes directeurs B4.3.2 et B4.3.3, la commission a informé la Commission d'organisation des travaux qu'elle considère que la substance de ces principes directeurs touche à des questions de sécurité et de santé ainsi qu'à certaines considérations relatives à la conception et la construction. Elle a prié la Commission d'organisation des travaux d'examiner si la commission n° 3 doit continuer à traiter de ce sujet ou si ces questions doivent être renvoyées à la commission n° 2.
- 235.** Ayant examiné la demande relative aux principes directeurs B4.3.2 et B4.3.3 sur l'exposition au bruit et aux vibrations, la Commission d'organisation des travaux a décidé de renvoyer ces principes directeurs à la commission n° 2. La commission n° 3 n'en débattre donc plus. Les membres gouvernementaux qui souhaitent soumettre des propositions au sujet de ces dispositions sont invités à les adresser à la commission n° 2.

Principe directeur B4.3.1 – Dispositions concernant les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles

- 236.** Le vice-président des armateurs, appuyé par la vice-présidente des gens de mer, a fait observer qu'il conviendrait d'ajuster les références au «système de gestion» à la lumière de la discussion qui a eu lieu précédemment sur la réglementation 4.3. Les alinéas *d*) et *e*) du paragraphe 2 font référence au bruit et aux vibrations, ce qui devra être gardé à l'esprit

lorsque sera examinée la question de la partie de l'instrument où traiter de ces questions. Les deux groupes ont estimé que ces éléments doivent demeurer dans le paragraphe 2.

- 237.** La vice-présidente des gens de mer a exprimé le soutien que son groupe apporte au projet recommandé.
- 238.** Le membre gouvernemental du Danemark a appuyé le paragraphe 1 du texte du Bureau mais a suggéré de reformuler le paragraphe 2 pour éviter de mélanger des questions distinctes. Le membre gouvernemental de la France s'est déclaré d'accord avec cette proposition en indiquant qu'il est logique de séparer les questions techniques des aspects humains.
- 239.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie s'est prononcé en faveur du paragraphe 1 du projet recommandé. L'alinéa *p)* du paragraphe 2 devrait être reformulé de manière à ajouter les mots suivants: «et aux autres maladies infectieuses mortelles figurant dans la liste de l'OMS».
- 240.** Le membre gouvernemental des Bahamas s'est dit préoccupé par les implications du paragraphe 2, et en particulier de l'exigence relative à l'élaboration de directives nationales propres sur des sujets déjà couverts de manière exhaustive dans des instruments internationaux.
- 241.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, appuyé par les membres gouvernementaux du Canada et de l'Égypte, s'est prononcé en faveur du paragraphe 2 tel quel, ajoutant que les législations nationales devront se conformer aux obligations internationales du pays. Il ne sera donc pas difficile de respecter les exigences de ce paragraphe.
- 242.** La commission est convenue de transmettre les questions soulevées par le principe directeur B4.3.1 au groupe de travail chargé d'examiner la norme A4.3.

Paragraphe 1

- 243.** La commission a appuyé la recommandation du groupe de travail tendant à conserver le texte du projet recommandé. Il adopte donc le paragraphe 1 du principe directeur 4.3.1 de ce projet.

Paragraphe 2

- 244.** En ce qui concerne ce paragraphe, la commission est convenue de prendre comme base de sa discussion la proposition ci-après de la membre gouvernementale du Danemark:

2. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les directives nationales et le système de gestion de la sécurité et de la santé professionnelles des navires portent en particulier sur les points suivants:

- a)* dispositions générales et dispositions de base;
- b)* caractéristiques structurelles du navire;
- c)* machines;
- d)* mesures spéciales de sécurité sur le pont et au-dessous (*ancien g*);
- e)* matériel de chargement et de déchargement (*ancien h*);
- f)* prévention et extinction des incendies (*ancien i*);
- g)* ancres, chaînes et câbles (*ancien j*);
- h)* cargaisons dangereuses et lest (*ancien k*);

i) travail dans des espaces confinés (*ancien m*)).

L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition à ces risques devront tenir compte des facteurs suivants: effets physiques sur la santé au travail (y compris la manutention des charges et le bruit (*ancien d*)) et les vibrations (*ancien e*)), effets chimiques et biologiques sur la santé au travail, effets mentaux sur la santé au travail (y compris la fatigue (*ancien n*)) et les accidents du travail. Par ailleurs, les mesures nécessaires devront tenir dûment compte des principes de prévention lorsque, entre autres choses, la lutte contre les risques à la source, l'adaptation des tâches à l'individu (particulièrement en ce qui concerne la conception des lieux de travail) et le remplacement des tâches dangereuses par des tâches exemptes de danger ou moins dangereuses l'emportent sur le matériel de protection personnel des gens de mer (*ancien l*)).

3. En outre, l'autorité compétente devrait veiller à ce qu'il soit tenu compte de la santé des gens de mer, en particulier sur les points suivants:

- a) réponse aux urgences et aux accidents (*ancien q*));
- b) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool (*ancien o*));
- c) protection et prévention relatives au VIH/SIDA (*ancien p*)).

245. Le vice-président des armateurs a émis une proposition visant à modifier la référence au «système de gestion» pour tenir compte des décisions prises au sujet de la réglementation 4.3 et de la norme A4.3. La commission a ainsi adopté le libellé ci-après pour la première phrase du paragraphe 2:

L'autorité compétente devrait veiller à ce que les directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé professionnelles portent en particulier sur les points suivants:

246. Une porte-parole des gens de mer s'est dite préoccupée de ce que la liste des questions énumérées dans la proposition du gouvernement du Danemark n'est pas aussi complète que celle du projet recommandé, dont le groupe de travail avait recommandé qu'on la maintienne. Elle a noté en particulier la disparition de la référence aux facteurs ambiants et a proposé que l'on ajoute les risques liés à l'amiante. Par ailleurs, l'oratrice tient à ce que l'on maintienne la référence à la «fatigue», étant précisé que ce terme comprend à la fois la fatigue physique et la fatigue mentale.

247. La membre gouvernementale du Royaume-Uni, appuyée par les membres gouvernementaux du Brésil et du Danemark, a proposé que la liste des facteurs ambiants mentionne expressément «la fumée du tabac».

248. Un observateur de l'Association maritime chrétienne internationale a proposé l'inclusion d'une référence aux moyens d'entrée et de sortie, y compris les passerelles et les échelles menant aux logements. Un représentant du Secrétaire général a proposé l'expression «moyens d'accès», qu'il juge préférable.

249. Le membre gouvernemental des Philippines a déclaré que son gouvernement souhaite conserver dans la limite du possible la liste figurant au paragraphe 2 du projet recommandé.

250. Le vice-président des armateurs s'est dit favorable à l'inclusion des facteurs ambiants. En revanche, il a estimé qu'il n'y avait pas nécessairement lieu d'inclure les risques liés à l'amiante, étant donné que l'on n'utilise plus ce matériau dans la fabrication des navires. Le groupe des gens de mer a insisté sur le fait que cette question est importante pour les gens de mer, car certains navires contiennent encore de l'amiante.

251. Le vice-président des armateurs a proposé que la commission rétablisse la liste des points énumérés au paragraphe 2 du projet recommandé en remplacement de la liste figurant dans la proposition du membre gouvernemental du Danemark.

252. La commission a adopté la liste des points allant de l'alinéa *a)* à *q)* du projet recommandé, assortie des amendements ci-après aux alinéas *b)*, *f)* et *n)*:

b) caractéristiques structurelles du navire, y compris les moyens d'accès et les risques liés à l'amiante;

...

f) effets des facteurs ambiants autres que ceux visés aux alinéas *d)* et *e)* auxquels sont soumis les gens de mer sur le lieu de travail et dans les logements à bord des navires, y compris la fumée du tabac;

...

n) effets physiques et mentaux de la fatigue;

253. La commission a discuté ensuite le reste de la proposition de la membre gouvernementale du Danemark concernant le paragraphe 2 et l'adjonction d'un nouveau paragraphe 3. Le vice-président des armateurs a suggéré que l'on modifie quelque peu le libellé de la proposition, ce à quoi le groupe des gens de mer a donné son accord, sous réserve de l'adjonction d'une clause reconnaissant les effets à la fois physiques et mentaux de la fatigue sur la santé. La commission a ainsi adopté le texte suivant:

L'évaluation des risques et la réduction de l'exposition à ceux-ci devraient tenir compte des effets physiques sur la santé au travail (y compris la manutention de charges, le bruit et les vibrations), des effets chimiques et biologiques sur la santé au travail, des effets mentaux sur la santé au travail, des effets de la fatigue sur la santé physique et mentale et des accidents du travail. Ces mesures devraient tenir dûment compte du principe de prévention selon lequel, entre autres choses, la lutte contre les risques à la source, l'adaptation des tâches à l'individu (particulièrement en ce qui concerne la conception des lieux de travail et le remplacement des tâches dangereuses par des tâches exemptes de danger ou moins dangereuses) l'emportent sur l'équipement de protection individuelle pour les gens de mer.

3. Par ailleurs, l'autorité compétente devrait veiller à ce qu'il soit tenu compte des conséquences pour la santé et la sécurité, particulièrement dans les domaines suivants:

a) réponse aux urgences et aux accidents;

b) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool;

c) protection et prévention relatives au VIH/SIDA.

254. Le membre gouvernemental des Bahamas a estimé qu'il y aurait lieu de mieux formuler le membre de phrase précédant la liste figurant aux paragraphes 2 et 3, de façon à indiquer clairement soit qu'il s'agit d'une liste non limitative, auquel cas il conviendrait d'employer une expression comme «y compris» au lieu de l'expression «en particulier», soit d'une liste exhaustive, auquel cas il faudrait supprimer l'expression «en particulier». Le groupe des gens de mer a insisté sur le fait qu'il ne considère pas ces listes comme exhaustives.

Principe directeur B4.3.7 – Programmes nationaux de protection et de prévention

Paragraphe 2

255. Le groupe des armateurs, appuyé par le groupe des gens de mer, a proposé d'ajouter le texte suivant à la fin du paragraphe 2 du principe directeur B4.3.7:

... y compris par des moyens comme l'organisation de sessions d'information et l'adoption de directives sur les niveaux d'exposition maximums aux facteurs ambiants nocifs et aux autres risques ou résultats d'une évaluation systématique des risques.

256. La commission a adopté cette proposition.

Principe directeur B4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre

Principe directeur B4.4.4 – Financement des installations de bien-être

257. Le vice-président des armateurs a considéré qu'il est curieux d'employer dans un principe directeur une formulation telle que celle figurant dans le paragraphe 1.

258. Le membre gouvernemental de la Suède a proposé d'inverser l'ordre des paragraphes 1 et 2.

259. La vice-présidente des gens de mer a proposé de supprimer le texte figurant entre crochets dans le paragraphe 1.

260. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a proposé de supprimer le paragraphe 1 et d'insérer une disposition similaire dans la réglementation 4.4, à laquelle son gouvernement a soumis un amendement formel. L'orateur a formulé l'espoir que la commission disposera d'assez de temps pour l'examiner et que la commission lui réservera un accueil favorable.

261. En accord avec le groupe des gens de mer, le vice-président des armateurs a exprimé la crainte que cette disposition, compte tenu de l'endroit où elle est placée, ne nuise à la poursuite des soutiens financiers actuels. Cette disposition ne semble répondre à aucun besoin, puisque aucune disposition de l'instrument n'implique que les gouvernements pourraient être tenus d'apporter un soutien financier aux installations de bien-être. La raison des craintes exprimées tient à la mention faite au paragraphe 2 des «subventions publiques». Par ailleurs, il faudrait envisager de définir l'expression «installations de bien-être».

262. Le membre gouvernemental de la Suède a rappelé la proposition de son gouvernement tendant à placer le paragraphe 1 après le paragraphe 2; en effet, il est préférable de placer la disposition positive avant la disposition négative. A titre d'information, il a indiqué que cette disposition se fonde sur la convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987. Il ressort clairement du débat tenu à ce sujet par la Conférence internationale du Travail que cette convention ne vise pas à imposer d'obligations financières quelconques aux gouvernements. Il est donc important d'énoncer ce principe expressément dans le présent texte pour assurer le statu quo de la convention n° 163. Cette proposition a été appuyée par les membres gouvernementaux du Danemark, de l'Égypte et de Malte. La membre gouvernementale de l'Égypte a noté que, lors de la réunion de Nantes en janvier 2004, les gouvernements avaient mentionné la nécessité d'adopter une disposition déclarant expressément qu'ils n'étaient soumis à aucune obligation financière en ce domaine. Le membre gouvernemental du Danemark a ajouté qu'il y aurait lieu d'inclure une disposition similaire au paragraphe 1 dans les clauses obligatoires de l'instrument.

263. La représentante du Secrétaire général a appelé l'attention sur le commentaire au projet recommandé sur ce point, notant que de nombreux gouvernements tiennent avant tout à ce que le libellé des dispositions mentionne l'obligation de promouvoir le développement des installations de bien-être à terre sans que cela n'entraîne d'obligations financières. Elle a

noté également que la convention n° 163 avait fait l'objet de différentes demandes d'interprétation de gouvernements sur le point de savoir s'ils étaient tenus d'apporter un appui financier. Enfin, elle a indiqué que l'expression «installations de bien-être» était clairement définie dans l'article 1 de la convention n° 163: il s'agit des «moyens et services de bien-être, culturels, de loisirs et d'information». Cela est reflété par le texte actuel de la réglementation 4.4.2.

- 264.** Une porte-parole des gens de mer a déclaré qu'aucune des clauses obligatoires de l'instrument n'implique d'obligations financières pour les gouvernements au sujet des installations de bien-être et que toutes les références faites au paragraphe 2 à un appui financier sont subordonnées «aux conditions et à la pratique nationales».
- 265.** Le membre gouvernemental de la France, jugeant qu'il n'y avait pas lieu de modifier l'équilibre établi dans la convention n° 163, a abondé dans le sens des armateurs et des gens de mer.
- 266.** Le membre gouvernemental des Philippines a dit ne pas voir d'obstacle à la suppression du paragraphe 1, mais a appelé l'attention sur le fait qu'il pourrait y avoir lieu alors de modifier également le paragraphe 2. Un appui financier pourrait encore être fourni, mais seulement dans les limites des possibilités des pays.
- 267.** Au sujet du paragraphe 2, le membre gouvernemental des Bahamas a dit craindre qu'il ne faille faire appel à des fonds publics au cas où il n'y aurait pas de contributions volontaires. Cette disposition risque d'être interprétée ainsi, même si ce n'est pas là l'intention de ses rédacteurs; aussi y a-t-il lieu de la clarifier.
- 268.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a estimé que le libellé du paragraphe 1 a pour conséquence de rendre la norme A4.4 moins claire. En fait, la clarification apportée dans le principe directeur B4.4.4 devrait figurer dans la norme A4.4, puisque c'est celle-ci qu'il s'agit d'explicitier. Cependant, il serait préférable de clarifier les obligations énoncées dans la norme A4.4, pour éviter tout flou dans les obligations des gouvernements.
- 269.** La représentante du Secrétaire général a indiqué que les dispositions du projet recommandé relatives aux installations de bien-être ne visent pas à imposer aux gouvernements une quelconque obligation d'appui financier.
- 270.** La commission a convenu de supprimer le paragraphe 1, étant entendu que cette suppression n'entraîne aucune obligation financière pour les gouvernements au sujet des installations de bien-être. Le principe directeur B4.4.4 a donc été adopté avec les changements proposés.

Réglementation 4.5 – Sécurité sociale

- 271.** La présidente a invité les membres de la commission à aborder simultanément la réglementation, la norme et le principe directeur 4.5 sur la sécurité sociale, compte tenu des liens étroits qui existent entre eux. Les armateurs, les gens de mer, ainsi que les membres gouvernementaux du Danemark, des Etats-Unis, de la France, du Japon et des Pays-Bas ont largement appuyé le projet recommandé, perçu comme reflétant de manière exacte le résultat de la réunion d'experts d'avril 2004.
- 272.** Le vice-président des armateurs a noté que la question de la sécurité sociale est complexe et importante pour les gens de mer, et qu'il est souhaitable de garantir l'égalité des conditions d'activité. Si le texte relatif à la sécurité sociale peut être accepté dans une large mesure, il est nécessaire de le rendre plus clair et plus explicite sur certains points. Les

membres gouvernementaux des Bahamas, du Japon, des Pays-Bas et des Philippines ont également évoqué la nécessité de clarifier le texte, plus spécialement en ce qui concerne la répartition des responsabilités.

- 273.** Le vice-président des armateurs a déclaré que la réunion d'experts d'avril 2004 a mis en évidence la diversité des systèmes nationaux de sécurité sociale et la variabilité des paramètres dans ce domaine. Le but de la commission est d'identifier un système pouvant s'appliquer universellement dans un contexte de changements perpétuels. Les armateurs appuient l'idée d'un système attribuant la responsabilité principale à l'Etat de résidence, pour tenir compte du fait que de nombreux gens de mer travaillent sur un grand nombre de bateaux battant des pavillons différents. Cette opinion a été partagée par les membres gouvernementaux des Bahamas, du Danemark et des Philippines. L'orateur a par ailleurs indiqué que son groupe n'est pas en mesure d'adhérer à la responsabilité principale de l'Etat du pavillon.
- 274.** La vice-présidente des gens de mer a appuyé l'idée d'un partage de responsabilités entre l'Etat du pavillon, l'Etat de résidence, le marin et l'armateur.
- 275.** Le membre gouvernemental de la France a estimé que le rôle de l'Etat du pavillon devrait être renforcé dans le texte, en particulier pour répondre aux problèmes rencontrés par les gens de mer qui ne peuvent être couverts par le système de sécurité sociale de leur pays de résidence.
- 276.** Le groupe des armateurs a proposé d'ajouter les mots «qui résident sur leur territoire» après les mots «gens de mer» au paragraphe 1 de la réglementation 4.5.
- 277.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, appuyé par le groupe des gens de mer, s'est opposé à cette proposition au motif qu'elle restreindrait indûment le champ d'application de la norme et du principe directeur correspondants. Son gouvernement reconnaît que l'Etat de résidence assume la responsabilité principale, mais certains éléments de la norme 4.5 ne relèvent pas de sa responsabilité.
- 278.** La représentante du Secrétaire général a expliqué que la réglementation établit le cadre juridique; si la réglementation voit son champ d'application restreint, ce dernier ne peut être élargi dans la norme.
- 279.** Le membre gouvernemental des Pays-Bas a proposé que les cinq premiers paragraphes de la norme A4.5 soient reformulés de manière à clarifier le partage des responsabilités.
- 280.** La membre gouvernementale du Danemark a proposé que des modifications soient apportées au paragraphe 7 de la norme A4.5 afin qu'il soit clair que les principes relatifs au maintien des droits qui ont été acquis ou sont en train d'être acquis devraient être inscrits dans des accords bilatéraux appropriés avant d'être applicables. Elle a également suggéré de modifier le paragraphe 5 du principe directeur B4.5 afin de préciser que, si les prestations à long terme relèvent en premier lieu du pays de résidence des gens de mer, la responsabilité en cas d'accidents du travail ou de maladies professionnelles incombe à l'Etat du pavillon.
- 281.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a fait remarquer à la commission que la modification de certaines dispositions du projet de texte recommandé impliquera de modifier d'autres textes connexes. Par exemple, si la commission modifie le paragraphe 1 de la réglementation 4.5 conformément à la proposition du groupe des armateurs selon laquelle la protection sociale doit être assurée par le pays de résidence des gens de mer, des changements devront être apportés dans d'autres parties du texte. En outre, l'orateur a estimé comme le groupe des armateurs que la définition du terme «gens de mer»

applicable à la réglementation 4.5, paragraphe 1, revêt une importance cruciale. Dans son pays, le régime de sécurité sociale comporte des dispositions différentes selon les catégories de travailleurs, par exemple selon qu'ils sont salariés ou indépendants. Il est donc indispensable de parvenir à un accord complet sur le contenu du paragraphe 1 de la réglementation 4.5.

- 282.** Le membre gouvernemental des Pays-Bas a indiqué que les Etats membres de l'Union européenne ont l'intention de proposer une modification concernant le lien entre la convention et les instruments juridiques régionaux, tels que le «droit de coordination» de l'Union européenne. Cette proposition aurait pour objet de préserver les droits existants en vertu du droit européen.
- 283.** Le membre gouvernemental de la Tunisie a noté que la majorité des dispositions du texte proposé par le Bureau sont inspirés de la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987, qui n'a été ratifiée que par deux Etats Membres de l'OIT. Les changements apportés au texte doivent tendre à introduire plus de souplesse pour faire en sorte que la nouvelle convention soit ratifiée par davantage de pays que la convention n° 165.
- 284.** La vice-présidente des gens de mer a indiqué que son groupe a l'intention de proposer des modifications au paragraphe 4 de la norme A4.5, qui viseraient à faire mention de dispositions de la convention autres que les réglementations 4.1 et 4.2. Son groupe proposera également que le paragraphe 5 du principe directeur B4.5 soit inséré dans la norme A4.5.
- 285.** A ce sujet, le vice-président des armateurs a fait remarquer que, si la disposition faisant l'objet du paragraphe 5 était déplacée, elle cesserait d'être une directive et deviendrait une obligation. Le paragraphe 5 porte sur la question clé de la répartition des responsabilités entre l'Etat de résidence et l'Etat du pavillon; par conséquent, la modification proposée exige un examen approfondi.
- 286.** Le membre gouvernemental du Japon a également été d'avis que le changement envisagé risque de compromettre une large ratification de la convention.
- 287.** Le membre gouvernemental de Chypre s'est déclaré opposé à la proposition, qui n'est pas appropriée pour des pays comme le sien, important Etat du pavillon, où le régime de sécurité sociale est de type contributif et donc n'offre pas de prestations aux personnes n'ayant pas versé de cotisations.
- 288.** Les membres gouvernementaux du Royaume-Uni et de la Fédération de Russie se sont également opposés au changement proposé.
- 289.** Le vice-président des armateurs a dit que son groupe a l'intention de proposer la suppression du terme «complémentaire» au paragraphe 3 de la norme A4.5 et d'apporter des modifications rédactionnelles légères au paragraphe 6 de la norme A4.5 ainsi qu'au principe directeur B4.5.
- 290.** Le vice-président des armateurs a proposé que les dispositions relatives au champ d'application de la réglementation 4.5 soient modifiées afin de le limiter aux Etats de résidence des gens de mer, sauf en ce qui concerne certaines prestations relatives à la sécurité et à la santé au travail, aux accidents et aux soins médicaux. En outre, tel qu'il est rédigé, le projet prévoit la protection de toutes les personnes qui montent sur un navire pour y travailler, que ce soit ou non pour de longues périodes, ce qui inclut par exemple les dépanneurs, les dockers ou les inspecteurs de navires. Les armateurs s'occupent des soins d'urgence ou de courte durée pour tous les travailleurs à bord, mais ils ne peuvent l'être

pour des soins ou des prestations de moyenne ou longue durée qui relèvent de la responsabilité de leur employeur à terre.

- 291.** Le membre gouvernemental du Venezuela a mentionné la définition des «gens de mer» inscrite dans la Convention internationale (OMI) de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, suggérant que la convention y fasse référence.

Paragraphe 1

- 292.** Le membre gouvernemental de la Suède a soumis une proposition consistant à supprimer du paragraphe 1 les mots «, sans préjudice, toutefois, des conditions plus favorables visées au paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail», considérant cette référence comme superflue puisqu'elle existe déjà dans le préambule du projet de convention.

- 293.** La représentante du Secrétaire général a renvoyé la commission au paragraphe 3 de l'addendum aux commentaires sur le projet recommandé de convention du travail maritime relatifs à la réglementation 4.5 (Sécurité sociale), ainsi rédigé:

La réglementation proposée clarifie le fait que les obligations des Membres qui ratifient la convention portent sur des questions ou des branches mentionnées dans le code à l'égard des gens de mer et des personnes à leur charge qui sont soumis à la législation sur la sécurité sociale. Par ailleurs, elle rappelle aux Membres l'obligation stricte imposée par la Constitution de l'OIT, à savoir que l'adoption et la ratification des conventions internationales du travail ne doivent pas porter atteinte aux autres dispositions garantissant aux travailleurs des conditions plus favorables...

- 294.** Elle a rappelé l'une des principales préoccupations exprimées par le groupe des gens de mer lors de la réunion d'experts d'avril 2004. Ils acceptent que l'on mette davantage l'accent sur la responsabilité de l'Etat de résidence en matière de sécurité sociale, mais ils veulent la garantie que les gens de mer qui jouissent déjà de niveaux plus élevés de protection ne soient pas pénalisés par l'adoption de la convention. On peut considérer que la référence à la Constitution de l'OIT, même si elle conduit à une formulation peu élégante, aura pour effet de rassurer les gens de mer et de les rendre plus conscients de leurs droits.

- 295.** Les deux groupes, des armateurs et des gens de mer, ont apporté leur soutien au maintien du texte proposé, pour les mêmes raisons que celles exposées par la représentante du Secrétaire général.

- 296.** La présidente a noté que la proposition du membre gouvernemental de la Suède n'est guère soutenue par les gouvernements.

Norme A4.5 – Sécurité sociale

Paragraphe 1 à 5

- 297.** Le membre gouvernemental des Pays-Bas a soumis une proposition écrite qui vise à modifier le libellé des paragraphes 1 à 5 de la norme. Cette proposition a pour but de définir précisément les responsabilités de l'Etat du pavillon et de l'Etat de résidence, en faisant apparaître quel Etat est responsable de l'offre de telle ou telle prestation de sécurité sociale. Son gouvernement estime que le projet recommandé ouvre la voie à trop d'interprétations différentes. Le texte de la proposition est le suivant:

1. Les branches à prendre en considération pour assurer progressivement la protection complète de sécurité sociale prévue à la réglementation 4.5 sont:

- a) les soins médicaux à bord, les indemnités de maladie et les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, dans la mesure où ils complètent la protection prévue par les réglementations 4.1 (soins médicaux) et 4.2 (responsabilité des armateurs), ainsi que par d'autres titres de la présente convention;
- b) les soins médicaux à terre, les prestations de chômage, les pensions de retraite, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants.

2. Les Membres prendront des mesures, en fonction de leur situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale prévue au paragraphe 1 b) ci-dessus à tous les gens de mer résidant habituellement sur leur territoire. Cette responsabilité pourra être assurée, par exemple, par la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou par la mise en place de systèmes fondés sur des cotisations. La protection ainsi garantie sera au moins égale à celle dont bénéficient les personnes travaillant à terre sur le territoire du Membre concerné.

3. Lors de la ratification, la protection à assurer par chaque Membre, conformément au paragraphe 1 b) de la réglementation 4.5, devra inclure au moins [une/deux] des sept branches énumérées au paragraphe 1 b) ci-dessus.

4. Les Membres examineront les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les branches mentionnées au paragraphe 1 b) de la présente norme, des avantages comparables seront offerts aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales.

5. La protection prévue au paragraphe 1 b) de la réglementation 4.5 peut, selon le cas, figurer dans des lois ou des règlements, des régimes privés, des accords collectifs ou dans une combinaison de ces différents types de texte.

- 298.** Les membres gouvernementaux de l'Argentine, des Bahamas, de Chypre, de l'Egypte, de la Finlande, de la France, du Libéria, de Malte et du Royaume-Uni ont apporté leur appui à la proposition. La membre gouvernementale du Danemark, tout en appuyant globalement la proposition, a suggéré que les indemnités de maladie ne soient plus mentionnées au paragraphe 1 a) mais au paragraphe 1 b).
- 299.** Aussi bien les armateurs que les gens de mer ont déclaré que, le débat se portant toujours sur les principes généraux, ils ne se prononceraient pas sur la rédaction de la proposition.
- 300.** Le vice-président des armateurs a considéré que la proposition va dans le sens d'une plus grande clarté et jugé intéressante la délimitation des responsabilités. En particulier, la proposition fait apparaître clairement les trois domaines de responsabilité des armateurs, que son groupe accepte.
- 301.** Le groupe des gens de mer a dit préférer le projet recommandé étant donné que la proposition du membre gouvernemental des Pays-Bas risque de compromettre l'équilibre fragile que la réunion d'experts du mois d'avril 2004 avait permis d'atteindre. Il est important que l'Etat du pavillon soit responsable du contrôle afin d'assurer une protection sociale adéquate si l'Etat de résidence n'assure pas une telle protection, ou si cette protection est insuffisante. Le projet recommandé est assez souple pour le permettre de différentes manières.
- 302.** Le membre gouvernemental des Bahamas, soutenu par les membres gouvernementaux de Chypre, de l'Egypte, de la Finlande, du Japon, du Libéria et de Malte, a exprimé des craintes quant aux difficultés d'exercer et de superviser le rôle de l'Etat du pavillon tel qu'il est suggéré par le groupe des gens de mer. Le membre gouvernemental de Chypre a également soutenu qu'attribuer une telle responsabilité à l'Etat du pavillon pourrait imposer une charge excessive à certains Etats et aussi porter préjudice aux gens de mer.

-
- 303.** Le membre gouvernemental du Libéria a dit que, s'il était à craindre qu'un pays n'offre pas la protection sociale appropriée, il vaudrait mieux promouvoir le développement du système de sécurité sociale de ce pays, plutôt que de forger des arrangements spéciaux pour une catégorie de travailleurs, à savoir les gens de mer, en laissant les autres travailleurs du pays sans protection sociale.
- 304.** La vice-présidente des gens de mer a répondu aux préoccupations exprimées quant au rôle de l'Etat du pavillon en faisant valoir qu'il serait injuste de laisser une partie des travailleurs d'un navire sans protection, et en notant que l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982, établit déjà les droits et obligations des Etats du pavillon.
- 305.** La membre gouvernementale de l'Argentine a souhaité que la commission fasse preuve d'inventivité et trouve un moyen d'assurer que l'Etat du pavillon assume un certain degré de responsabilité. La membre gouvernementale de l'Egypte a suggéré que le pays de résidence institue un numéro de sécurité sociale pour les gens de mer, qui serait enregistré auprès d'une banque, et que cette banque perçoive toutes les cotisations des armateurs et des gens de mer de manière à assurer la continuité de la couverture. Le membre gouvernemental des Bahamas s'est déclaré en faveur de cette proposition sur le principe, précisant que son gouvernement avait fait une proposition analogue à la réunion de Nantes, à savoir la création d'un fonds de pension international.
- 306.** Le membre gouvernemental des Pays-Bas a dit que la meilleure façon d'aborder la question de la responsabilité est d'accorder une place centrale au pays de résidence, tout en reconnaissant que les Etats du pavillon ont un rôle à jouer pour assurer le versement des cotisations de sécurité sociale. Cependant, les questions liées à la mise en application sont traitées au Titre 5 du projet recommandé. L'orateur a également noté que les partenaires sociaux sont libres de prendre des mesures en matière de sécurité sociale dans le cadre d'accords collectifs.
- 307.** Le vice-président des armateurs a indiqué que le mandat de la commission n'inclut pas l'amélioration de la protection sociale en général. Néanmoins, il serait injuste d'accorder un traitement spécial à une catégorie de travailleurs – à savoir les gens de mer – en matière de protection sociale dans un pays donné, en excluant toutes les autres catégories de travailleurs. La question de la souveraineté est également importante, et il ne serait pas approprié qu'un Etat décide que le système de sécurité sociale d'un autre Etat est inadéquat. S'agissant d'un fonds international auquel seraient versées les cotisations, une telle institution soulèverait de graves questions en matière de responsabilité et de contrôle. Les Etats du pavillon sont tenus de veiller à ce que les armateurs s'acquittent de leurs devoirs, et de respecter tous les traités internationaux ratifiés. Puisque ces obligations existent déjà, il n'est pas nécessaire de les inclure dans le texte à l'examen.
- 308.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, appuyé par les membres gouvernementaux de l'Argentine, de la Chine, de l'Egypte, de la France, du Ghana et du Japon, a exprimé sa préoccupation au sujet du paragraphe 3 de la proposition du membre gouvernemental des Pays-Bas. Prévoir dès le départ que la protection devra inclure au moins trois branches de sécurité sociale, comme au paragraphe 2 de la norme A4.5 du projet recommandé, assure une meilleure couverture que le texte proposé, qui prévoit un nombre de branches réduit à une ou deux.
- 309.** La membre gouvernementale de la Finlande a indiqué que, si la réduction de l'obligation de trois à deux branches de sécurité sociale peut améliorer les perspectives de ratification, son gouvernement approuvera cette proposition, mais que sa position reste ouverte sur ce point. Le membre gouvernemental des Pays-Bas a noté que, si on accroît l'obligation en prévoyant trois branches, il est probable qu'il y aura moins de ratifications.

310. La représentante du Secrétaire général, au nom de la présidente, a fait le résumé suivant du débat de la commission, qui sera soumis au Comité de rédaction:

La commission 3 est parvenue aux conclusions suivantes sur la base d'une proposition présentée par le gouvernement des Pays-Bas.

L'objectif de cette proposition relative à la norme A4.5 semble en principe acceptable s'agissant de la nécessité de clarifier la répartition de la protection à court terme et à long terme. Cela concerne la norme A4.5.1 pour ce qui est de la responsabilité des Etats du pavillon et des Etats de résidence des gens de mer.

L'équilibre entre la responsabilité des Etats de résidence prévue dans la norme A4.5.3 et celle des Etats du pavillon prévue dans la norme A4.5.4 doit être maintenu.

La majorité des participants a estimé que le nombre de prestations en matière de protection à long terme devrait être de (3) branches de sécurité sociale.

Le Comité de rédaction ne doit pas considérer le texte présenté par les Pays-Bas, mais seulement son intention. Il n'y a aucun accord sur le texte lui-même.

311. Après avoir examiné les instructions qui lui avaient été communiquées et revu les dispositions concernées, le Comité de rédaction a répondu comme suit:

Après une discussion approfondie et plusieurs tentatives pour préciser plus clairement les responsabilités, le Comité de rédaction a indiqué qu'il préférerait conserver le texte tel qu'il a été soumis à la commission technique. Le Comité de rédaction souhaite appeler l'attention de la commission sur la norme A4.2, qui fait référence au rôle de l'Etat du pavillon en ce qui concerne la responsabilité des armateurs, et sur les dispositions de la norme A4.5, paragraphe 3, qui traite des responsabilités de l'Etat où réside le marin, et de la norme A4.5, paragraphe 4, qui traite des responsabilités de l'Etat du pavillon.

312. La possibilité de soumettre des amendements au texte original a donc été ouverte. Deux amendements portant sur le paragraphe 1 de la norme A4.5 ont été soumis. Le premier d'entre eux, présenté par les membres gouvernementaux du Danemark, de la Finlande, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne et du Royaume-Uni, visait à remplacer le paragraphe 1 par le texte suivant:

Les branches à prendre en considération pour assurer progressivement la protection complète de sécurité sociale prévue à la réglementation 4.5 sont les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les prestations de vieillesse, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants. Les prestations correspondantes sont:

- a) les soins médicaux associés au service du marin, les indemnités de maladie, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, dans la mesure où ils complètent, étendent ou remplacent la protection prévue par les réglementations 4.1 (soins médicaux) et 4.2 (responsabilité des armateurs), ainsi que par d'autres titres de la présente convention;
- b) les autres soins médicaux, les prestations de chômage, les prestations de vieillesse, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants.

313. L'amendement prévoyait une modification subséquente des paragraphes 3 et 4 en les remplaçant par le texte suivant:

3. Les responsabilités des Membres concernant les gens de mer à bord des navires qui battent leur pavillon comprennent celles prévues par les réglementations 4.1 et 4.2, ainsi que par les dispositions correspondantes du code et par les dispositions inhérentes à leurs obligations générales en vertu du droit international. Ces responsabilités s'appliquent aussi, en fonction de la situation nationale, aux prestations mentionnées au paragraphe 1 a) ci-dessus.

4. Les Membres prendront des mesures, en fonction de leur situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale prévue au paragraphe 1 *b)* ci-dessus à tous les gens de mer résidant habituellement sur leur territoire. La protection ainsi garantie sera au moins égale à celle dont bénéficient les personnes travaillant à terre qui résident sur leur territoire.

- 314.** Après que la représentante du Secrétaire général eut apporté une clarification, la commission est convenue d'examiner la proposition d'amendement au paragraphe 1 et d'aborder ensuite, si nécessaire, les amendements aux autres paragraphes.
- 315.** La membre gouvernementale du Danemark, s'exprimant au nom des auteurs de l'amendement, a déclaré que ceux-ci ne partagent pas l'opinion du Comité de rédaction selon laquelle le texte du projet recommandé doit être conservé. En effet, la commission n° 3 a clairement fait savoir qu'il faut répartir plus clairement les responsabilités. L'oratrice a indiqué que des discussions informelles ont eu lieu avec des experts de sécurité sociale originaires de plusieurs pays, et qu'un accord général s'était dégagé pour considérer que le texte préparé par le Bureau constitue une avancée importante, compte tenu de l'urgente nécessité d'inclure dans la convention consolidée des dispositions relatives à la sécurité sociale. Cependant, le texte tel qu'il est formulé pourrait faire l'objet d'une interprétation trop large. Du fait qu'il ne précise pas si c'est l'Etat du pavillon ou l'Etat de résidence qui est responsable, il est possible que, dans une situation donnée, tous deux dénie leur responsabilité. L'amendement a pour but de répartir les prestations entre, d'une part, celles qui relèvent de la responsabilité des armateurs et qui devraient être liées à l'Etat du pavillon et, d'autre part, celles qui correspondent plutôt aux régimes fondés sur la résidence.
- 316.** En réponse à une demande de clarification émanant du groupe des armateurs, le membre gouvernemental des Pays-Bas a confirmé que la proposition d'amendement émane des Etats Membres précités et ne constitue pas une proposition coordonnée des Etats membres de l'Union européenne. La membre gouvernementale du Royaume-Uni a ajouté que les auteurs de l'amendement ont tous ratifié la convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, et signé le Code européen de sécurité sociale.
- 317.** Le membre gouvernemental du Japon s'est opposé à la proposition d'amendement en indiquant qu'au lieu de clarifier les responsabilités elle risque de bouleverser l'équilibre savant établi par le texte du Bureau. Le membre gouvernemental des Philippines s'est également opposé à l'amendement et a appuyé l'emploi du terme «complémentaire» dans le projet recommandé.
- 318.** Le membre gouvernemental de la Norvège a déclaré que l'amendement au paragraphe 1 est nécessaire pour assurer la clarté du texte et pour délimiter de manière nette les responsabilités, de telle sorte que les pays comprennent leurs obligations au titre de la norme et soient en mesure de ratifier la convention consolidée. L'Etat de l'orateur ne serait pas en mesure de ratifier la convention dans sa rédaction actuelle. En outre, si l'on clarifie le paragraphe 1, d'autres ambiguïtés du texte apparaîtront, ce qui rendra d'autres amendements nécessaires. L'orateur a appelé l'attention tout particulièrement sur le paragraphe 3 de la réglementation 4.5 et a proposé d'insérer les mots «résidant habituellement sur leur territoire» après «gens de mer». Il a également proposé de supprimer le paragraphe 5 du principe directeur B4.5. Ces propositions ont été appuyées par le membre gouvernemental des Bahamas.
- 319.** La membre gouvernementale du Danemark a également considéré que l'absence de clarification des responsabilités à la charge des différents Etats mettrait en péril les perspectives de ratification. En réponse à une demande de clarification formulée par le membre gouvernemental des Bahamas au sujet de l'apparente redondance de l'amendement à propos des responsabilités pour les prestations d'incapacité/invalidité et pour les prestations de survivants, elle a souligné qu'il existe une distinction importante

entre les alinéas *a)* et *b)* du paragraphe 1 de l'amendement proposé. L'alinéa *a)* couvre les prestations liées à une lésion professionnelle, tandis que l'alinéa *b)* ne couvre pas des prestations liées au travail. L'oratrice a relevé que cette distinction apparaît plus clairement dans la version française de l'amendement. Le fait que deux Etats seulement ont ratifié la convention n° 165 plaide également en faveur de la nécessité d'une définition plus claire des responsabilités respectives de l'Etat du pavillon et de l'Etat de résidence.

- 320.** En ce qui concerne les amendements au paragraphe 3 de la réglementation 4.5 proposés par le membre gouvernemental de la Norvège, la représentante du Secrétaire général a averti les membres de la commission du fait que ces amendements apporteraient une restriction à la réglementation. Cela pourrait avoir des conséquences sur les normes et les principes directeurs qui doivent entrer dans le champ de la réglementation quant au fond.
- 321.** Le vice-président des armateurs a indiqué, au sujet des amendements proposés au paragraphe 3 de la réglementation 4.5, qu'il n'apparaît pas nécessaire de préciser que les gens de mer doivent résider sur le territoire de l'Etat Membre. En effet, cette disposition est précisée par l'expression «dans la mesure prévue par leur législation nationale», ce qui laisse suffisamment de souplesse pour tenir compte des différentes situations nationales.
- 322.** Le membre gouvernemental des Pays-Bas a insisté sur le fait que la norme A4.5 doit donner les précisions nécessaires à la mise en œuvre de la réglementation correspondante. A cette fin, il a proposé un sous-amendement au paragraphe 4 de l'amendement proposé par les membres gouvernementaux du Danemark, de la Finlande, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne et du Royaume-Uni, consistant à insérer après «prévue», les mots «par la réglementation 4.5, paragraphe 3, ainsi qu'». La première phrase du paragraphe 4 de l'amendement se lirait alors ainsi:
- Les Membres prendront des mesures, en fonction de leur situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale prévue par la réglementation 4.5, paragraphe 3, ainsi qu'au paragraphe 1 *b)* ci-dessus, à tous les gens de mer résidant habituellement sur leur territoire.
- 323.** Ce sous-amendement a obtenu l'appui des membres gouvernementaux du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et de la Pologne.
- 324.** Le groupe des gens de mer a fait remarquer que ce sous-amendement ne faciliterait pas la réalisation d'un consensus au sein de la commission. Le groupe des armateurs a été du même avis, suggérant que la discussion se fasse sur la base du projet recommandé qui offre de la souplesse aux gouvernements, par exemple en faisant référence, au paragraphe 3, à la «situation nationale» des Etats Membres. Les membres gouvernementaux du Japon, des Philippines et de la Turquie se sont aussi opposés au sous-amendement.
- 325.** Le membre gouvernemental des Bahamas a fait part de ses préoccupations à propos de la proposition d'amendement du paragraphe 1. Selon lui, ces prestations d'invalidité comprennent les prestations d'incapacité, ce qui suppose un engagement à long terme qui serait difficile à tenir pour les Etats du pavillon. En outre, selon le paragraphe 1 *a)* de l'amendement proposé, ces Etats auront la responsabilité des prestations énumérées «dans la mesure où [elles] complètent, étendent ou remplacent» la protection prévue dans les réglementations 4.1 et 4.2. Une explication est nécessaire quant à la façon dont l'Etat du pavillon pourrait offrir de telles prestations. L'orateur a reçu le soutien des membres gouvernementaux du Japon et du Panama.
- 326.** La membre gouvernementale du Danemark a expliqué que le texte du paragraphe 1 *a)* de l'amendement proposé doit se lire conjointement avec ses paragraphes 3 et 4. Elle a souligné que les Etats Membres n'auront pas à établir de nouveaux systèmes de sécurité

sociale à l'intention des gens de mer, mais seulement leur appliquer la législation existante en matière de sécurité sociale afin de les protéger.

- 327.** Les membres gouvernementaux de l'Italie et de l'Espagne ont soutenu la proposition d'amendement au motif que le projet recommandé ne définit pas avec assez de clarté les responsabilités respectives de l'Etat du pavillon de l'Etat de résidence.
- 328.** Le membre gouvernemental du Panama a déclaré préférer le projet recommandé, même s'il nécessite d'être clarifié quant aux responsabilités respectives de l'Etat du pavillon et de l'Etat de résidence. La membre gouvernementale de l'Egypte a aussi soutenu le projet recommandé.
- 329.** Les membres gouvernementaux de la France et des Etats-Unis ont déclaré que, s'il ne peut y avoir de consensus sur l'amendement proposé, ils seront favorables au projet recommandé.
- 330.** La représentante du Secrétaire général a remarqué que la proposition d'amendement fait disparaître, au paragraphe 3 du projet recommandé, la possibilité pour les Etats Membres d'assumer leurs responsabilités par la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux, par exemple. Elle a souligné que le but de cette disposition est de permettre aux Etats Membres de partager les charges financières et elle s'est demandée pourquoi elle a été omise dans l'amendement proposé.
- 331.** En réponse, le membre gouvernemental de la Norvège a expliqué qu'il serait impossible à son pays de conclure des accords bilatéraux avec tous les pays concernés: il est donc préférable que la convention décide du partage des responsabilités. La membre gouvernementale du Danemark a souligné qu'il est important, pour les gens de mer, de savoir dans quel pays ils sont assurés dès lors qu'ils travaillent. Le texte cité par la représentante du Secrétaire général n'a pas été maintenu dans l'amendement car, s'agissant du partage des responsabilités entre les Etats, c'est de clarté que l'on a besoin, plus que de souplesse.
- 332.** La représentante du Secrétaire général a noté que le Comité de rédaction a conclu que la clarification de la répartition des responsabilités entre l'Etat du pavillon et l'Etat de résidence, telle qu'elle est proposée, créerait des difficultés supplémentaires dans des domaines qui ont déjà fait l'objet d'un accord. Etant donné que l'objectif des gouvernements qui ont déposé l'amendement est de clarifier le partage des responsabilités financières, la question est de savoir si cela n'est pas déjà fait aux paragraphes 3 et 4 du projet recommandé.
- 333.** La membre gouvernementale du Danemark a proposé un compromis entre la proposition d'amendement et le projet recommandé, sous forme d'un sous-amendement consistant à garder le paragraphe 1 de l'amendement proposé et une version modifiée des paragraphes 3 et 4 du projet recommandé. Le texte se lirait alors ainsi:
1. Les branches à prendre en considération pour assurer progressivement la protection complète de sécurité sociale prévue à la réglementation 4.5 sont les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les prestations de vieillesse, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants. Les prestations correspondantes sont:
 - a) les soins médicaux associés au service du marin, les indemnités de maladie, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, dans la mesure où ils complètent, étendent ou remplacent la protection prévue par les réglementations 4.1 (soins médicaux) et 4.2 (responsabilité des armateurs), ainsi que par d'autres titres de la présente convention;

-
- b) les autres soins médicaux, les prestations de chômage, les prestations de vieillesse, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants.

(paragraphe 3 du texte du Bureau) Les Membres prendront des mesures, en fonction de leur situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale prévue au paragraphe 1 b) ci-dessous à tous les gens de mer résidant habituellement sur leur territoire. Cette responsabilité pourra être assurée, par exemple, par la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou par la mise en place de systèmes fondés sur des cotisations. La protection ainsi garantie sera au moins égale à celle dont bénéficient les personnes travaillant à terre sur le territoire du Membre concerné.

(paragraphe 4 du texte du Bureau) Les responsabilités des Membres concernant les gens de mer à bord des navires qui battent leur pavillon comprennent celles prévues par les réglementations 4.1 et 4.2, celles qui se rapportent aux prestations complémentaires figurant au paragraphe 1 a) ci-dessus [et celles qui sont inhérentes à leurs obligations générales en vertu du droit international].

- 334.** Le membre gouvernemental du Japon a signalé que la réunion d'experts d'avril 2004 avait produit un fort consensus, reflété par le texte du projet recommandé, attribuant à l'Etat de résidence la responsabilité des prestations à long terme. Néanmoins, le paragraphe 1 a) de l'amendement proposé attribue la responsabilité de certaines prestations à long terme à l'Etat du pavillon. L'orateur a mis en garde contre un amendement qui pourrait modifier l'équilibre des responsabilités. Il a reçu le soutien du membre gouvernemental des Bahamas, qui s'est opposé au sous-amendement, et celui du membre gouvernemental du Royaume-Uni.
- 335.** La membre gouvernementale du Danemark a convenu que la réunion d'experts avait attribué la responsabilité des prestations à long terme à l'Etat de résidence, mais les indemnités de maladie ne sont pas considérées comme une prestation à long terme. En tout état de cause, selon les gouvernements qui ont déposé l'amendement, il est inutile d'établir un partage entre prestations à long et court terme. Le partage devrait se faire entre celles qui relèvent de la responsabilité de l'armateur, pour lesquelles l'Etat du pavillon doit être responsable, et celles qui sont de la responsabilité de l'Etat de résidence, comme les prestations familiales.
- 336.** Une experte du BIT en matière de sécurité sociale a expliqué que les indemnités de maladie de longue durée sont mentionnées comme prestations d'invalidité dans la terminologie du BIT et font partie des neuf branches de la sécurité sociale dont traite la convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952. Les «prestations d'incapacité» ne constituent pas l'une des neuf branches bien qu'elles figurent parmi les prestations à long terme identifiées par la convention comme pouvant découler de lésions associées à l'emploi.
- 337.** Le membre gouvernemental de la Norvège a suggéré qu'il découle de cette explication la possibilité d'obtenir la flexibilité que souhaitent certains délégués en utilisant le terme «indemnités de maladie». Le membre gouvernemental du Japon a demandé si, étant donné que le BIT situe les prestations d'incapacité dans les responsabilités à long terme, les Etats du pavillon seront prêts à assumer une telle responsabilité.
- 338.** Le vice-président des armateurs a considéré que, si les législations nationales comportent des définitions différentes de celles du BIT, les préoccupations des gouvernements à propos de la terminologie utilisée dans le projet de convention sont légitimes.
- 339.** La membre gouvernementale du Danemark, s'exprimant au nom des auteurs de l'amendement original, a proposé un autre sous-amendement au paragraphe 4 du projet recommandé, visant à y inclure les mots «en fonction de leur situation nationale» afin de l'aligner sur le texte du paragraphe 3.

-
- 340.** En réponse à une demande de clarification formulée par le groupe des gens de mer au sujet des implications de l'adjonction de ces mots, la représentante du Secrétaire général a déclaré qu'une telle formulation est employée dans les instruments pour tenir compte de la situation des pays présentant des niveaux différents de développement. De son point de vue, il serait plus approprié, dans le contexte de la norme, d'employer les termes «conformément à la législation et à la pratique nationales». En effet, il s'agit d'identifier les responsabilités respectives de l'Etat du pavillon et de l'Etat de résidence, plutôt que celles d'Etats présentant des niveaux de développement différents. L'oratrice a également confirmé, en réponse à une autre demande du groupe des gens de mer que, si la commission adopte l'amendement original ou le sous-amendement, il ne sera pas nécessaire d'adopter des amendements conséquents à la norme.
- 341.** Le membre gouvernemental du Japon, appuyé par le membre gouvernemental des Bahamas, s'est opposé à l'amendement proposé tel que sous-amendé. Il a appelé l'attention sur les dispositions de la convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, et de la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987, par rapport à la formulation du projet recommandé. Il a relevé que ces deux conventions se réfèrent aux mêmes neuf branches de sécurité sociale. Cependant, l'amendement, tout en reconnaissant l'existence de ces neuf branches dans sa phrase introductive, les divise ensuite dans les alinéas *a)* et *b)* en employant une terminologie différente, ce qui crée une confusion. L'orateur a estimé que la formulation proposée pour le paragraphe 1 *a)* devrait reprendre les éventualités couvertes par la convention n° 102 en tant que «prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles». Il a également considéré que la proposition modifie sans nécessité aucune l'équilibre auquel est parvenue la réunion d'experts d'avril 2004. Le membre gouvernemental des Bahamas a ajouté que la formulation employée dans l'amendement pourrait faire l'objet d'interprétations différentes. Il a recommandé d'en revenir au texte original du Bureau. Il a aussi soulevé le problème que pose le mot «survivants» qui a des sens différents dans la législation sur la sécurité sociale et dans la terminologie maritime, et est employé dans les deux sens dans la convention, ce qui demande une clarification.
- 342.** La membre gouvernementale du Danemark a expliqué que cette confusion est compréhensible et résulte de la formulation de la réglementation 4.2 et de la norme A4.2 sur la responsabilité des armateurs, dont une partie du texte est laissée entre crochets en attendant le résultat des travaux du groupe de travail OMI/OIT. Ainsi, une partie des prestations énumérées dans la norme A4.5 complètent celles prévues dans la réglementation 4.2 et la norme A4.2. En tentant d'assurer la cohérence avec les autres parties du projet recommandé, l'oratrice est consciente du fait que la formulation employée ne correspond pas à celle de la convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952. Il serait possible d'utiliser la terminologie traditionnelle de la convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, si cela est jugé préférable.
- 343.** En réponse à une demande de clarification formulée par la membre gouvernementale du Danemark au sujet des branches couvertes par la convention n° 102 et, en particulier, les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, une experte du BIT en matière de sécurité sociale a déclaré que la convention n° 102 couvre et définit les neuf branches de sécurité sociale. Les prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles, définies à l'article 32 de la convention, constituent l'une de ces branches. Elle recouvre quatre risques trouvant tous leur origine dans un accident ou une maladie professionnelle résultant de l'emploi. Le premier risque est l'état morbide et les prestations correspondantes sont les soins médicaux. Le deuxième est l'incapacité de travail pour laquelle sont prévues des indemnités de maladie à court terme. Au troisième type de risque correspondent des prestations d'invalidité à long terme, et au quatrième des prestations de survivants. Ces prestations correspondent à celles énumérées dans le paragraphe 1 *a)* de l'amendement proposé. Ce paragraphe couvre également les prestations

en cas de maladie générale car, en vertu du contrat d'engagement des gens de mer, une maladie générale est également une maladie résultant de l'emploi. Les autres branches de la convention n° 102 qui ne sont pas liées à l'emploi sont couvertes par le paragraphe 1 *b)* de l'amendement proposé.

- 344.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni a estimé que la confusion dans l'esprit des membres de la commission se rapporte à une mauvaise compréhension des dispositions complétant la responsabilité des armateurs. L'objectif n'est pas que ces dispositions ne soient pas limitatives, mais qu'elles reposent sur une assurance contributive. L'amendement vise à garantir que les prestations ne soient attribuées qu'aux personnes remplissant les conditions en tant qu'assurés. Toutefois, étant donné que certains Etats Membres peuvent octroyer des prestations complémentaires d'assurance à tous les gens de mer et non à leurs seuls résidents, il est nécessaire de trouver une formulation qui reconnaisse ces différents types de situations.
- 345.** Le groupe des gens de mer a demandé au membre gouvernemental du Royaume-Uni de confirmer que les implications de sa déclaration correspondent à la façon dont ce groupe comprend l'amendement proposé: les responsabilités de l'Etat du pavillon le limitent à compléter celles des armateurs, et ce seulement pour les personnes assurées et résidant dans l'Etat du pavillon. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a confirmé que l'interprétation des gens de mer est correcte.
- 346.** Le membre gouvernemental des Pays-Bas a déclaré que l'Etat du pavillon doit accorder, par le biais de sa législation nationale, des prestations complémentaires à celles dérivant de la responsabilité des armateurs. Le paragraphe 1 *a)* de l'amendement proposé vise à couvrir tous les gens de mer relevant de l'Etat du pavillon, quel que soit leur lieu de résidence, tandis que le paragraphe 1 *b)* est lié à l'Etat de résidence.
- 347.** La représentante du Secrétaire général a expliqué que la formulation du projet recommandé de convention du travail maritime consolidée a pour but de refléter l'ensemble des situations nationales. Il a été rédigé dans le but de veiller à ce qu'il soit pertinent pour tous les systèmes. Il est clair que les gouvernements ne sont pas prêts à mettre en place un régime de sécurité sociale spécifique aux gens de mer en raison de la nature des systèmes de sécurité sociale. Le texte du Bureau repose sur les principes suivants: i) les gens de mer devraient être protégés par au moins trois branches de sécurité sociale; ii) l'Etat du pavillon devrait assumer certaines responsabilités; iii) la responsabilité des composantes majeures de la sécurité sociale devrait être transférée à l'Etat de résidence. Tout en reconnaissant que le paragraphe 1 de la norme A4.5 n'est peut être pas aussi clair que les Etats Membres le souhaiteraient en ce qui concerne les prestations à court et à long terme, elle a déclaré que ce texte exprime un équilibre délicat.
- 348.** Le membre gouvernemental de la France, appuyé par le membre gouvernemental du Japon, a proposé que la commission adopte le texte du projet recommandé, étant donné que l'amendement proposé ne semble pas faire l'objet d'un consensus ni clarifier les choses.
- 349.** La membre gouvernementale du Danemark, s'exprimant au nom des auteurs de l'amendement proposé, a indiqué que ceux-ci considèrent toujours que l'amendement représente l'approche la plus appropriée pour clarifier la question des responsabilités respectives. Ils ont cependant accepté de retirer leur amendement, étant entendu qu'ils maintiennent leur préoccupation à l'égard du texte du Bureau. Ils ont invité les membres de la commission à réfléchir à ces préoccupations car elles seront probablement soulevées de nouveau au cours des discussions de la prochaine Conférence.
- 350.** Par conséquent, la commission est revenue aux paragraphes 1 à 4 du projet recommandé.

Paragraphe 1

351. Le groupe des armateurs a présenté un amendement visant à remplacer, dans le premier paragraphe de la norme A4.5, les mots «qui complètent» par les mots «en tenant compte de». Le vice-président des armateurs a reconnu la nécessité d'assurer l'application du texte et cet amendement a pour but d'aider les gouvernements à ratifier la convention consolidée, car les mots «qui complètent» semblent créer des difficultés. Après avoir expliqué l'objet de l'amendement proposé, il l'a retiré en raison des contraintes de temps auxquelles la commission doit faire face, étant entendu que son groupe soulèvera de nouveau la question lors de la Conférence maritime.

Paragraphe 3

352. Le groupe des armateurs a proposé de supprimer le mot «complémentaire», au motif qu'il est redondant.

353. La représentante du Secrétaire général a indiqué que ce mot renforce le texte. Le paragraphe 6 de l'addendum aux commentaires sur le projet recommandé de convention du travail maritime relatifs à la réglementation 4.5 (Sécurité sociale) précise que le mot «complémentaire» figure dans le texte pour que la notion de protection aille au-delà de celle qui relève de la responsabilité des armateurs inscrite dans les réglementations 4.1 et 4.2.

354. Le vice-président des armateurs s'est déclaré d'accord avec la représentante du Secrétaire général, précisant que les Etats peuvent avoir la responsabilité d'assurer une protection sociale complémentaire qui va au-delà de la responsabilité, plus limitée, des armateurs. Son groupe a donc retiré sa proposition de modification.

Nouveau paragraphe à la suite du paragraphe 3

355. Les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de la Belgique, du Danemark, de la Grèce et des Pays-Bas ont présenté une proposition visant à ajouter un nouveau paragraphe à la suite du paragraphe 3, qui se lirait comme suit:

Nonobstant le paragraphe 3 ci-dessus, les Membres peuvent établir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux, ou par des dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique, d'autres règles relatives au droit de la sécurité sociale applicable aux gens de mer.

356. Le membre gouvernemental des Pays-Bas a présenté la proposition en déclarant qu'elle vise tout d'abord à assurer que les dispositions de la convention n'interfèrent pas avec la libre circulation des personnes au sein de l'Union européenne. En second lieu, elle a pour but de préserver la réglementation relative à la coordination en matière de sécurité sociale entre Etats membres de l'Union européenne.

357. Le groupe des armateurs et celui des gens de mer ont appuyé la proposition dans son principe. Le vice-président des armateurs a suggéré que l'on envisage d'ajouter ce texte au paragraphe 3. Un porte-parole des gens de mer a demandé si le texte proposé aurait un impact sur d'autres dispositions de la norme. La représentante du Secrétaire général a confirmé que tel n'est pas le cas. Elle a également suggéré de faire figurer cette disposition dans un nouveau paragraphe, étant donné que le paragraphe 3 est déjà long. Elle a aussi suggéré de reformuler le texte pour plus de clarté.

358. La commission a ensuite adopté le nouveau paragraphe suivant devant figurer après le paragraphe 3:

Nonobstant la répartition des responsabilités dans le paragraphe 3 ci-dessus, les Membres peuvent établir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux, ou par des dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique, d'autres règles relatives au droit de la sécurité sociale applicable aux gens de mer.

Paragraphe 4

- 359.** Le groupe des gens de mer a proposé de compléter le paragraphe 4 de la norme A4.5 en y faisant référence à d'autres dispositions pertinentes de la convention, y compris les Titres 2 et 5.
- 360.** Le vice-président des armateurs a affirmé que ce paragraphe fait partie des dispositions de la convention relatives à la couverture par la sécurité sociale et se limite dès lors à décrire les responsabilités des Etats Membres en la matière pour les gens de mer employés sur des navires battant leur pavillon.
- 361.** La représentante du Secrétaire général a expliqué que ce paragraphe n'énumère pas de manière exhaustive les dispositions de la convention auxquelles il fait référence. Il couvre donc d'autres dispositions pertinentes du code.
- 362.** Le membre gouvernemental des Bahamas s'est interrogé sur les raisons justifiant l'inclusion du paragraphe 4, au motif que la répétition de dispositions dans des textes juridiques pourrait poser des problèmes d'interprétation.
- 363.** La représentante du Secrétaire général a expliqué que la référence spécifique faite aux réglementations 4.1 et 4.2 dans le paragraphe 4 n'était pas purement redondante. Ces réglementations sont incluses dans les dispositions relatives à la sécurité sociale afin d'établir un lien entre la protection à court terme, assurée par les armateurs et sur laquelle il existe déjà un accord, et la protection à long terme, dont les gouvernements sont responsables.
- 364.** Le vice-président des armateurs a également considéré qu'il est approprié d'inclure une telle référence dans ce paragraphe, étant donné que cette partie du texte attribue aux gouvernements la responsabilité d'assurer la protection à long terme et de veiller à ce que les armateurs remplissent leurs obligations.

Paragraphe 5

- 365.** Le membre gouvernemental de la France a présenté une proposition écrite visant à remplacer le paragraphe 5 du projet recommandé par le texte suivant:

Les Membres s'assureront que les marins à bord des navires battant leur pavillon bénéficient de la protection du paragraphe 1 de la réglementation 4.5, conformément à la présente convention, qu'elle soit assurée par la législation de l'Etat de résidence du marin, la législation de l'Etat du pavillon ou par d'autres arrangements.

- 366.** Le membre gouvernemental de la France a expliqué que sa proposition a pour but d'apporter plus de clarté au texte et de garantir que l'Etat du pavillon ne puisse se soustraire à sa responsabilité à l'égard des navires battant son pavillon. La proposition vise à s'assurer que l'Etat du pavillon a une obligation de contrôle et à éviter le recours à des pavillons de complaisance. Elle vise également à assurer une certaine souplesse en ce qui concerne les arrangements susceptibles d'être conclus.
- 367.** Le vice-président des armateurs s'est dit opposé à cette proposition, au motif qu'elle outrepasserait le mandat de la commission, qu'elle n'est pas applicable, qu'elle réduirait le nombre des ratifications et qu'elle soulève des questions liées à la souveraineté qui ont

déjà été abordées en relation avec la contribution du groupe des gens de mer lors du débat sur la proposition du membre gouvernemental des Pays-Bas. En outre, il ne convient pas qu'un gouvernement interfère dans la négociation collective d'un autre pays.

- 368.** Le groupe des gens de mer et les membres gouvernementaux de l'Algérie, de l'Argentine, du Brésil, du Canada, de l'Espagne, de l'Italie, des Philippines, de la Tunisie et de la Turquie ont appuyé la proposition présentée par le membre gouvernemental de la France. Le membre gouvernemental de la Tunisie a appuyé la proposition qui tient compte des manières différentes dont les Etats assurent la couverture sociale des gens de mer et qui est suffisamment souple pour que cette couverture relève de l'Etat de résidence, de la législation de l'Etat du pavillon ou d'autres arrangements. Cela est de nature à faciliter la tâche de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations pour connaître l'instrument juridique adopté par chaque Etat Membre pour couvrir les gens de mer en matière de sécurité sociale. La membre gouvernementale de l'Argentine a estimé que cette proposition permettrait une couverture plus large et des arrangements plus souples. Elle a indiqué que les personnes qui travaillent côte à côte sur un navire doivent toutes avoir une protection sociale.
- 369.** Le membre gouvernemental des Philippines a suggéré que dans la proposition il soit fait référence non pas à la réglementation 4.5 mais à la norme A4.5.
- 370.** La membre gouvernementale de l'Italie, tout en soutenant la proposition pour l'essentiel, a posé la question de savoir comment un tel système pourrait être mis en œuvre et supervisé dans la pratique. Les membres gouvernementaux des Bahamas, de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, du Japon et du Libéria ont soulevé le même problème. Le membre gouvernemental des Bahamas a indiqué que l'Etat du pavillon, s'il est responsable de ce qui se passe à bord du navire, ne peut être responsable de ce qui se passe dans un autre pays.
- 371.** La membre gouvernementale du Danemark a approuvé l'intention de la proposition, mais a noté que les questions de contrôle et de mise en application sont examinées par une autre commission chargée du Titre 5 du projet recommandé.
- 372.** Le membre gouvernemental de Malte a dit préférer le projet recommandé de la norme A4.5.
- 373.** Le membre gouvernemental de la France a suggéré que le texte proposé soit inséré ailleurs que dans le paragraphe 5 de la norme A4.5 et que le bureau réfléchisse à l'endroit où cette disposition aurait le mieux sa place. La question du contrôle est toujours complexe, mais sera essentielle si la convention est mise en œuvre. Il n'est pas irréaliste d'envisager que les Etats du pavillon réexaminent la législation pertinente en vigueur ou concluent d'autres arrangements pragmatiques avec les armateurs afin de vérifier les informations sur la couverture sociale. La fourniture de documents prouvant la couverture sociale constituerait un premier niveau de contrôle, le second niveau de contrôle n'intervenant qu'en cas de dépôt de plainte.
- 374.** La vice-présidente des gens de mer a estimé que le texte proposé est souple. Elle a fait remarquer que le Titre 5 du projet recommandé a trait au contrôle, et que le Titre 2 traite des contrats d'engagement maritime, y compris de leurs clauses relatives aux prestations de sécurité sociale, et prévoit des moyens pratiques de vérifier l'existence d'une protection sociale. Tout en étant d'accord avec les armateurs sur le fait que les Etats du pavillon ne peuvent porter atteinte à la souveraineté des Etats de résidence, y compris dans le domaine des accords collectifs, le groupe des gens de mer a estimé que de nombreux pays sont déjà liés par des accords bilatéraux et internationaux en matière de protection sociale. L'oratrice a également fait référence à l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de

la mer, 1982, selon lequel seuls les Etats du pavillon ont juridiction sur les navires battant leur pavillon.

- 375.** Le vice-président des armateurs, se référant également à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, a indiqué que, en cas d'allégation de violation de l'article 94, l'affaire peut être portée devant l'instance compétente en vertu de ladite convention, et qu'il n'y a pas lieu d'examiner cette question dans le cadre du débat en cours.
- 376.** Le membre gouvernemental de la France a dit que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit que les Etats doivent exercer leur juridiction sur toutes les questions sociales à bord des navires qui battent leur pavillon. Il a répété que la proposition de son gouvernement porte sur le contrôle.
- 377.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a considéré que la référence à «d'autres arrangements» dans la proposition est trop vague. Le groupe des gens de mer ayant indiqué précédemment qu'il présenterait une proposition sur le contrôle, la commission pourrait attendre de disposer de ce texte avant d'examiner plus avant la proposition du membre gouvernemental de la France. La commission a été d'avis de différer le débat sur le paragraphe 5 de la norme A4.5.
- 378.** Le représentant de la Commission européenne a informé la commission que les Etats membres de l'Union européenne entendent proposer une modification de la norme A4.5 afin d'éviter un conflit entre la convention et le droit communautaire européen sur la coordination des systèmes de sécurité sociale. Cette dernière prévoit que les lois applicables aux gens de mer qui se déplacent à l'intérieur de l'Union européenne sont celles de l'Etat du pavillon. Le texte de la norme A4.5 pose un problème aux Etats membres de l'Union européenne parce qu'il prévoit un partage des responsabilités entre l'Etat du pavillon et l'Etat de résidence. Il leur serait difficile de ratifier une convention qui pourrait être considérée comme établissant une dérogation au droit communautaire européen. Ils se proposent donc de soumettre un amendement qui réglerait la question des rapports entre la convention et le droit communautaire européen.
- 379.** Le vice-président des armateurs a déclaré que, sur le principe, la convention devra tenir compte des préoccupations exprimées par le représentant de la Commission européenne.
- 380.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a exprimé son accord avec le représentant de la Commission européenne, précisant que la norme A4.5 pose des problèmes non seulement aux Etats membres de l'Union européenne mais aussi à d'autres pays dont ceux de l'Espace économique européen et ceux qui ont conclu des accords bilatéraux avec les Etats membres de l'Union européenne.
- 381.** Les membres gouvernementaux de l'Allemagne et de la France ont aussi partagé les préoccupations du représentant de la Commission européenne.
- 382.** Le membre gouvernemental de la France a pris acte des doutes exprimés sur la faisabilité de sa proposition antérieure. La législation des principaux Etats fournisseurs de main-d'œuvre est bien connue et les armateurs sauraient si les gens de mer sont couverts. Par ailleurs, cette couverture pourrait prendre la forme d'une assurance privée et ne serait pas nécessairement fournie dans le cadre d'un système réglementaire.
- 383.** Le vice-président des armateurs a noté que le paragraphe 5 du projet recommandé fait obligation aux Etats Membres «d'examiner» les diverses modalités selon lesquelles des avantages comparables seront offerts aux gens de mer, mais que le changement proposé dispose qu'ils «assureront» la protection, la rendant ainsi obligatoire. Il est opposé à ce changement au motif qu'il nuirait à la ratification et à l'application de la convention.

-
- 384.** Le groupe des gens de mer a appuyé le changement proposé, considérant que le terme «assureront» était acceptable, puisque les Etats du pavillon sont soumis au même degré d'obligation en vertu des réglementations 4.1 et 4.2.
- 385.** Le membre gouvernemental du Japon s'est déclaré gravement préoccupé de voir interdire aux gens de mer résidant dans des Etats n'ayant pas ratifié la convention de servir à bord des navires dont l'Etat du pavillon l'a ratifiée, ce qui représenterait une inégalité de traitement entre les gens de mer. Le membre gouvernemental des Bahamas a dit s'opposer à cette proposition pour les mêmes raisons. Cette opposition a été partagée par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de Chypre, du Danemark, de l'Egypte, des Etats-Unis, de Malte, des Philippines, du Royaume-Uni et de la Fédération de Russie.
- 386.** La membre gouvernementale de l'Argentine a appuyé le changement proposé, qui a le mérite d'accroître la protection sociale des gens de mer. Cet avis a été partagé par les membres gouvernementaux du Canada, de l'Espagne, de l'Italie, du Mexique, de la Norvège et de la Turquie.
- 387.** En réponse aux craintes exprimées sur la manière dont les Etats du pavillon garantiraient la couverture des gens de mer en matière de sécurité sociale, le groupe des gens de mer a rappelé le paragraphe 4 h) de la norme A2.1 (Contrat d'engagement maritime), qui fait obligation aux Etats Membres de veiller à ce que mention soit faite des prestations de sécurité sociale fournies par l'armateur dans tous les contrats d'engagement maritime.
- 388.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a déclaré que les Etats ne pouvaient accepter cette déclaration, mais devaient confirmer que les conditions de l'assurance étaient remplies.

Paragraphe 6

- 389.** Le groupe des armateurs a proposé de supprimer la référence aux «accords collectifs» dans le paragraphe 6 de la norme A4.5. Ils estiment devoir disposer d'une entière liberté de négociation, mais ils souhaitent connaître l'opinion des autres délégués à ce sujet.
- 390.** La vice-présidente des gens de mer a relevé que le Titre 2 (conditions d'emploi) fait référence aux accords collectifs; il est donc approprié de les mentionner dans le paragraphe 6.
- 391.** La représentante du Secrétaire général a ajouté que l'article IV de la convention mentionne les conventions collectives parmi les moyens possibles pour mettre en œuvre les dispositions de la convention.
- 392.** Les membres gouvernementaux du Canada, de l'Egypte, de la France, du Royaume-Uni, de la Tunisie et de la Turquie se sont prononcés en faveur du maintien du texte figurant dans le projet recommandé et la présidente a noté que le maintien obtient un large soutien.

Paragraphe 7

- 393.** La membre gouvernementale du Danemark a proposé de remplacer le paragraphe 7 de la norme A4.5 par le texte suivant:

Dans la mesure compatible avec leur législation et leur pratique nationales, les Membres devront s'efforcer de coopérer, dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux, en vue de garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale qui ont été acquis ou sont en train d'être acquis par tous les gens de mer, indépendamment de leur lieu de résidence.

394. Le gouvernement de l'oratrice considère que le principe du maintien des droits acquis risque de poser des problèmes et qu'il faut formuler des directives plus précises sur la manière d'appliquer cette disposition. Le texte semble exiger des Etats membres qu'ils assurent le maintien des droits acquis ou en cours d'acquisition en matière de sécurité sociale, quel que soit l'Etat de résidence du bénéficiaire. Cela pose des difficultés en droit danois, tout particulièrement pour les prestations familiales, les prestations de vieillesse et les indemnités versées en cas de retraite anticipée, qui sont toutes financées par l'impôt et ne sont servies qu'aux personnes résidant au Danemark. Le paragraphe 7 permettrait «l'exportation» de ces prestations pour les gens de mer ayant travaillé sur un navire battant pavillon danois mais établissant par la suite leur résidence dans un autre pays. Cela entraînerait des difficultés pour les systèmes qui ne sont pas financés par des cotisations, tels que celui du Danemark, et rendrait la convention difficile à mettre en application. Le principe du maintien des droits acquis devrait plutôt être du ressort d'accords bilatéraux ou multilatéraux. Cette proposition a été appuyée par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Egypte et du Royaume-Uni, ainsi que par les groupes des armateurs et des gens de mer.

395. Il a été convenu de soumettre la conclusion suivante au Comité de rédaction:

La commission a examiné la proposition du Danemark au sujet du paragraphe 7. La proposition du Danemark a pour objectif d'assurer que, indépendamment de la question de savoir si le système de sécurité sociale d'un pays est basé ou non sur des cotisations, cette disposition soit formulée de telle sorte que l'obligation imposée aux Etats membres soit de coopérer dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux afin d'assurer le maintien des droits en matière de sécurité sociale pour tous les gens de mer, quel que soit leur lieu de résidence. Cette disposition devrait être rédigée dans des termes assez larges, pour couvrir tous les types de systèmes.

396. Le Comité de rédaction a proposé de remplacer le texte du paragraphe 7 par le texte suivant:

Dans la mesure compatible avec leur législation et leur pratique nationales, les Membres devront coopérer, par voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, qu'ils soient assurés par des systèmes contributifs ou non contributifs, acquis ou encourus d'acquisition par tous les gens de mer, indépendamment de leur lieu de résidence.

397. Le texte du Comité de rédaction a été adopté par la commission.

Principe directeur B4.5 – Sécurité sociale

Paragraphe 5

398. La membre gouvernementale du Danemark a présenté par écrit une proposition visant à remplacer le paragraphe 5 du principe directeur B4.5 par le texte suivant:

Les prescriptions de la convention ne devraient pas être interprétées comme empêchant un Membre de maintenir le principe selon lequel l'Etat du pavillon assure la couverture des gens de mer pour les accidents du travail et les maladies professionnelles.

399. L'oratrice a donné deux raisons à l'appui de sa proposition. La première est qu'il existe certains doutes quant à la signification du paragraphe figurant dans le texte du Bureau. Selon les explications données par le Bureau, il vise à assurer une certaine souplesse permettant à l'Etat du pavillon de servir des prestations au titre de sa propre législation. Le texte a cependant besoin d'être clarifié, car une lecture plus attentive donne l'impression que l'objectif est d'obliger les Etats à octroyer aux gens de mer résidant en dehors de leur

territoire des prestations similaires à celles attribuées à leurs résidents. De plus, le paragraphe 3 de la norme 4.5 ainsi que la réglementation 4.5 sont basés sur le principe de la responsabilité de l'Etat de résidence, principe qui, selon l'orateur, ne devrait pas s'appliquer.

- 400.** Le vice-président des armateurs a noté que la proposition se réfère aux accidents du travail et aux maladies professionnelles et a souligné que, dans ces deux domaines, tant les armateurs que l'Etat du pavillon doivent assumer des responsabilités.
- 401.** La vice-présidente des gens de mer a déclaré que son groupe ne voit pas d'objection à l'inclusion du texte proposé par la membre gouvernementale du Danemark dans le paragraphe 5, mais elle s'oppose au remplacement de l'ensemble du paragraphe.
- 402.** Le membre gouvernemental des Bahamas a estimé que les dispositions du paragraphe 5 recourent partiellement celles de la norme A4.2 (responsabilité des armateurs), en particulier celles de son paragraphe premier aux termes duquel l'Etat du pavillon est chargé de superviser l'exécution de leurs obligations par les armateurs. Il serait possible de supprimer le paragraphe 5 du principe directeur B4.5 tout en maintenant la norme A4.2.
- 403.** La vice-présidente des gens de mer s'est opposée à la suppression en soulignant que la sécurité sociale est complémentaire de la responsabilité des armateurs, laquelle peut ne prévaloir que pendant une période limitée.
- 404.** Le vice-président des armateurs a insisté sur le fait que les armateurs ne sont pas disposés à assumer la responsabilité de la protection à long et à moyen terme, par exemple des pensions de retraite. Ajouter des dispositions au paragraphe 5 n'apporterait aucune valeur ajoutée à la convention et celui-ci devrait être supprimé.
- 405.** Le groupe des gens de mer a noté que la commission aborde un sujet en cours de discussion au sein du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, et que la commission ne devrait pas anticiper sur les travaux de ce groupe.
- 406.** Le groupe des gens de mer a proposé que le paragraphe 5 soit transféré à la norme A4.5, au motif qu'elle présente une importance fondamentale pour les gens de mer, et a exhorté la commission à renforcer le rôle de suivi et de contrôle des Etats du pavillon. Cette proposition a été appuyée par les membres gouvernementaux de l'Argentine et de l'Italie.
- 407.** Le vice-président des armateurs s'est opposé à ce transfert, qui risque de nuire aux perspectives de ratification de la convention. La proposition a également fait l'objet d'une opposition des membres gouvernementaux de l'Allemagne, des Bahamas, du Japon, des Philippines et du Royaume-Uni. La membre gouvernementale du Danemark s'est opposée à cette proposition au motif qu'elle poserait des difficultés aux pays dont la sécurité sociale est financée par l'impôt, et non par des cotisations.
- 408.** Le membre gouvernemental de la Norvège a estimé que le paragraphe 5 est devenu caduc, car aujourd'hui la plupart des gens de mer ne sont pas résidents de l'Etat du pavillon de leur navire, et qu'il n'y a pas de lien entre leurs conditions d'emploi et celles qui s'appliquent aux résidents de l'Etat du pavillon. Ce paragraphe devrait donc être supprimé. Cette proposition a été appuyée par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, des Bahamas, de Chypre, du Danemark et du Japon.
- 409.** En réponse à une demande de clarification du membre gouvernemental des Pays-Bas, la représentante du Secrétaire général a rappelé le paragraphe 7 de l'addendum aux

commentaires, selon lequel le paragraphe 5 complète le paragraphe 4 de la norme A4.5. De fait, le paragraphe 5 explicite les obligations générales qu'impose le droit international aux Etats du pavillon. A cet égard, le groupe des gens de mer a mentionné l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui attribue à l'Etat du pavillon la responsabilité des «questions sociales».

- 410.** En réponse à une demande de clarification du vice-président des armateurs, la représentante du Secrétaire général a indiqué que la mention de la «situation nationale» répondait à un souci de flexibilité et visait à tenir compte du fait que tous les pays ne sont pas en mesure d'assurer aux gens de mer une couverture dans toutes les branches de la sécurité sociale dont bénéficient leurs résidents.
- 411.** La commission a décidé de recommander à la Commission d'organisation des travaux de conserver le paragraphe 5 entre crochets, de consigner dans le rapport tous les avis exprimés par les délégués et de transmettre la question à la session maritime de la Conférence internationale du Travail.
- 412.** Le Comité de rédaction a décidé de renvoyer le texte du paragraphe 5 à la commission en lui demandant de le réexaminer et de parvenir à une décision.
- 413.** Les armateurs ont rappelé qu'ils souhaitent la suppression de ce paragraphe, et les gens de mer ont souligné qu'ils le jugent fondamental et souhaitent qu'il soit placé dans la partie A de la convention.
- 414.** La commission a convenu d'informer la Commission d'organisation des travaux qu'il n'était pas possible de progresser dans la discussion du paragraphe 5 en raison du temps limité dont dispose la commission.

Paragraphe 6

- 415.** Le groupe des armateurs a proposé de supprimer le paragraphe 6 du principe directeur B4.5. La question du contrat d'engagement relève des gens de mer et des armateurs et ne devrait pas figurer dans la convention.
- 416.** La vice-présidente des gens de mer a déclaré que ce paragraphe doit être maintenu. Le contrat d'engagement est très important et ce paragraphe constitue un moyen de garantir que les gens de mer sont informés de la protection à laquelle ils ont droit en matière de sécurité sociale. Ce texte a fait l'objet d'un accord lors de la réunion d'experts d'avril 2004 en tant que «position de compromis» et le paragraphe 4 h) de la norme A2.1 (contrat d'engagement maritime) dispose que ces contrats doivent contenir des indications sur les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées par l'armateur.

Remarques finales

- 417.** La commission a achevé son examen du texte entre crochets du Titre 4 du projet recommandé. Sauf mention contraire, elle a maintenu tous les textes entre crochets, qui n'ont pas fait l'objet d'amendements et les crochets ont été supprimés. Elle n'a pas examiné les parties de ce titre qui ne sont pas entre crochets.
- 418.** La représentante du Secrétaire général a rappelé le mandat de la Conférence technique maritime préparatoire, qui est d'examiner le projet de convention du travail maritime consolidée recommandé par le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du

travail maritime, et de proposer un texte de convention soumis à l'adoption de la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail.

- 419.** Elle a informé les délégués de la décision de la Commission d'organisation des travaux selon laquelle aucun texte entre crochets ne serait transmis à la session maritime de la Conférence internationale du Travail. Les parties du texte entre crochets sur lesquelles la commission n'a pas abouti devront être supprimées du texte adopté par la PTMC et feront l'objet d'une autre procédure. Celle-ci commencera par une réunion consultative organisée sans frais pour le Bureau et à laquelle tous les gouvernements seront invités. Les partenaires sociaux détermineront eux-mêmes le degré de représentation qu'ils estimeront nécessaire. L'objet de la réunion consultative sera d'examiner tous les points saillants de controverse. A son issue, le Bureau préparera un texte révisé qui sera soumis pour commentaires à tous les Membres avant d'être transmis à la session maritime de la Conférence.
- 420.** Les vice-présidents des armateurs et des gens de mer ont remercié la présidente pour sa compétence dans la conduite des travaux, le secrétariat pour son aide et son soutien, et les membres gouvernementaux pour l'expérience et l'expertise dont ils ont fait preuve. Tous deux sont conscients des progrès réalisés par la commission, dont le moindre n'est pas l'importance du texte qui a fait l'objet d'un consensus, et ils attendent de se rencontrer à nouveau dans un esprit de coopération.
- 421.** La présidente a remercié les délégués pour la franchise et l'honnêteté de leurs échanges de vues. Elle a félicité la commission pour le niveau de consensus auquel elle est arrivée sur un sujet difficile et un texte complexe. Elle a aussi remercié le Bureau pour son aide et son soutien à la commission, ce qui a contribué à sa réussite.

Genève, le 23 septembre 2004.

(Signé) F.A. Elhamid,
Rapporteur.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Rapport de la commission n° 3.....	1
Introduction.....	2
Discussion générale	2
Titre 4. Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale.....	3
Norme A4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre	3
Principe directeur B4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre	5
Principe directeur B4.1.1 – Infirmerie et fourniture de soins médicaux.....	5
Réglementation 4.2 – Responsabilité des armateurs.....	9
Norme A4.2 – Responsabilité des armateurs	13
Réglementation 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents	16
Norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents	19
Principe directeur B4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents	29
Principe directeur B4.3.1 – Dispositions concernant les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles.....	30
Principe directeur B4.3.7 – Programmes nationaux de protection et de prévention	33
Principe directeur B4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre	34
Principe directeur B4.4.4 – Financement des installations de bien-être	34
Réglementation 4.5 – Sécurité sociale	35
Norme A4.5 – Sécurité sociale	38
Principe directeur B4.5 – Sécurité sociale	53
Remarques finales	55