

Conférence internationale du Travail, 94^e session (maritime), 2006

Rapport I (1A)

Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime

Bureau international du Travail Genève

ISBN 92-2-217915-3

Première édition 2005

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Les publications du Bureau international du Travail peuvent être obtenues dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par e-mail: pubvente@ilo.org ou par notre site Web: www.ilo.org/publns.

Table des matières

	<i>Page</i>
Partie I	1
Introduction	1
Aperçu général du contexte de la convention du travail maritime consolidée proposée et de son impact prévu	1
Travaux préparatoires accomplis à ce jour.....	1
Contexte de la nouvelle convention	4
Impact prévu de la nouvelle convention	5
Partie II	11
Commentaires.....	11
Examen de la convention.....	11
Examen général.....	11
Examen détaillé du préambule et des articles	15
Examen détaillé: note explicative, règles et code	36
Annexes	
A. Rapport sur les travaux du groupe de rédaction de la CTMP	71
B. Nombre de ratifications des conventions du travail maritime	81
C. Flotte marchande par pays d'immatriculation, 2004	87
D. Avis du Conseiller juridique sur les relations entre les parties A et B du code	91
E. Procédure d'amendement simplifiée (article XV)	94
F. Inclusion de la question du recrutement et du placement dans les annexes A5-I et A5-III	97

Partie I

Introduction

Aperçu général du contexte de la convention du travail maritime consolidée proposée et de son impact prévu

1. A sa 286^e session (mars 2004), le Conseil d'administration du Bureau international du Travail a décidé d'inscrire l'adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime à l'ordre du jour d'une session maritime de la Conférence internationale du Travail. Le Conseil d'administration a aussi décidé que la question serait examinée selon la procédure de simple discussion (article 38 du Règlement de la Conférence) et que la session maritime serait précédée d'une conférence technique maritime préparatoire. A sa 292^e session (mars 2005), le Conseil d'administration a décidé que cette session maritime aurait lieu à Genève du 7 au 23 février 2006.

Travaux préparatoires accomplis à ce jour

2. L'instrument envisagé par le Conseil d'administration, à savoir le projet de convention du travail maritime, est à l'étude depuis plusieurs années. On peut dire qu'il tire son origine de la Résolution concernant l'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT, adoptée à l'unanimité par la Commission paritaire maritime en janvier 2001. Cette résolution est connue comme l'«Accord de Genève» entre les représentants des armateurs et les représentants des gens de mer qui constituent la commission paritaire aux travaux de laquelle participent aussi trois représentants du Conseil d'administration, à savoir un membre gouvernemental (le président), un membre employeur et un membre travailleur. Ces représentants, qui avaient exprimé leurs vives préoccupations au sujet des normes du travail maritime existantes, ont énoncé les huit «solutions retenues»¹. La Commission paritaire maritime a recommandé au Conseil d'administration de convoquer en 2005 une session maritime de la Conférence (qui a été reportée au début de 2006 pour des raisons budgétaires) afin d'adopter un seul instrument rassemblant, le plus largement possible, les normes du travail maritime de l'OIT. Sur la recommandation de la Commission paritaire maritime, le Conseil d'administration a créé, à sa 280^e session (mars 2001), un Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime pour aider à l'élaboration d'un tel instrument.

3. A la première réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau, en décembre 2001, les représentants gouvernementaux ont souscrit sans réserve aux huit solutions

¹ Voir paragr. 3.23 du document TWGMLS/2001/1; voir également le document TWGMLS/2001/1, paragr. 38, et annexe, pp. 26-27.

retenues par les représentants des armateurs et des gens de mer. Cette réunion a marqué l'ouverture d'un processus de consultation très large et approfondie. Entre 2001 et 2004, le groupe de haut niveau s'est réuni quatre fois, pour une semaine chaque fois, afin d'examiner les projets². Ces réunions ont suscité beaucoup d'intérêt parmi les Membres. Ainsi, 126 participants, dont 45 délégations gouvernementales, étaient présents à la quatrième réunion, en janvier 2004. En outre, deux réunions d'une semaine d'un sous-groupe, à la composition presque aussi étendue, ont été organisées durant la période considérée pour l'examen du texte et des propositions. Durant le processus de consultation, les gouvernements et les représentants des armateurs et des gens de mer ont eu la possibilité de communiquer des commentaires écrits sur les différents projets. Ces commentaires ont été examinés par le BIT, sous la supervision du bureau du groupe de haut niveau.

4. Le processus de consultation a abouti à un projet recommandé de convention sur les normes du travail maritime qui a été présenté à la Conférence technique maritime préparatoire (CTMP), mentionnée plus haut au paragraphe 1. La CTMP s'est tenue du 13 au 24 septembre 2004. Elle a également suscité un très vif intérêt parmi les Membres. Ainsi, 551 participants originaires de 88 pays y ont participé. La CTMP a institué trois commissions techniques³, assistées d'un comité de rédaction, en vue de parvenir à un accord sur les dispositions figurant entre crochets ou accolades qui étaient controversées ou devaient simplement faire encore l'objet d'une discussion et d'une décision. Le reste des dispositions (soit une centaine de pages) était considéré comme un texte abouti à traiter par la procédure normale d'amendements. Malgré de longues séances, il n'a pas été possible d'examiner les amendements proposés, et un certain nombre de passages du projet de convention n'ont pas pu faire l'objet d'un accord avant la fin de la CTMP. Celle-ci n'a donc pu mener ses travaux à leur terme. Elle a adopté les dispositions du projet de convention sur lesquelles un accord s'était dégagé⁴ et a aussi adopté plusieurs résolutions⁵ prévoyant de nouveaux travaux préparatoires avant la session maritime de la Conférence internationale du Travail.

5. Pour ce qui est des amendements qui ont été présentés mais n'ont pu être examinés par manque de temps, la CTMP, dans l'une de ses résolutions:

...demande au Conseil d'administration de donner pour instruction au Bureau d'examiner tous les amendements recevables qui ont été soumis à la CTMP et de préparer une compilation de ces amendements accompagnée d'une note explicative;

...constitue un groupe de travail tripartite composé des membres du bureau de la CTMP qui sera ouvert aux gouvernements de tous les Etats Membres et aux représentants

² Première réunion: *Rapport final*, Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, document TWGMLS/2001/10 (Genève, 2001); deuxième réunion: *Rapport final*, Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, document TWGMLS/2002/13 (Genève, 2002); troisième réunion: *Rapport final*, Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, document TWGMLS/2003/10 (Genève, 2003); quatrième réunion: *Rapport final*, Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, document TWGMLS/2004/19 (Nantes, 2004). Ces rapports et les autres rapports et documents relatifs au processus de consolidation peuvent être consultés à l'adresse suivante: www.ilo.org/public/french/dialogue/sector/sectors/mariti/consol.htm.

³ Les rapports des trois commissions techniques figurent dans le *Compte rendu des travaux* de la Conférence technique maritime préparatoire – n^{os} 4(Rev.), 5(Rev.) et 6(Rev.). La commission n^o 1 était chargée du préambule, des articles, de la note explicative et du titre 5 (y compris les annexes), la commission n^o 2, des titres 1 à 3 et la commission n^o 3, du titre 4.

⁴ Voir Conférence technique maritime préparatoire, *Compte rendu* n^o 10. Le texte qui a été adopté figure dans le *Compte rendu* n^o 7(Rev.).

⁵ Voir Conférence technique maritime préparatoire, *Compte rendu* n^o 10.

désignés par les organisations internationales d'armateurs et de gens de mer pour examiner la compilation préparée par le Bureau; le groupe de travail devra communiquer au Bureau tout amendement ou groupe d'amendements sur lequel un consensus tripartite se sera dégagé pour inclusion dans le rapport que le Bureau devra préparer pour la session maritime de la Conférence, conformément à l'article 38, paragraphe 4 b), du Règlement de la Conférence; ...⁶.

6. Dans la même résolution, la CTMP nomme un groupe de rédaction tripartite composé d'un représentant gouvernemental, d'un représentant des armateurs et d'un représentant des gens de mer, pour réviser dans sa totalité le texte du projet d'instrument adopté par la CTMP et vérifier la concordance des versions anglaise et française de la convention proposée, selon le mandat confié aux comités de rédaction nommés en vertu du Règlement de la Conférence. Un rapport sur les travaux du groupe de rédaction tripartite figure à l'annexe A du présent rapport.

7. En ce qui concerne les questions non résolues dans le texte du projet de convention, la CTMP a demandé au Conseil d'administration de charger le Bureau:

- a) de convoquer une réunion, sans coût direct pour le Bureau, qui soit ouverte aux gouvernements de tous les Etats Membres et aux représentants désignés par les organisations internationales d'armateurs et de gens de mer, en vue d'aider le Bureau à formuler d'une façon acceptable par tous les dispositions précédemment placées entre crochets ou accolades qui n'ont pas fait l'objet d'un accord;
- b) de fournir aux participants, avant la réunion, des informations sur le fond des dispositions concernées, accompagnées des explications nécessaires sur les objectifs et l'historique de chacune de ces dispositions;
- c) de communiquer pour observations tout nouveau texte qui aura fait l'objet d'un consensus tripartite, accompagné des explications nécessaires, aux gouvernements de tous les Etats Membres ainsi qu'aux organisations internationales d'armateurs et de gens de mer;
- d) de faire figurer, dans le rapport qu'il doit établir en vue de la session maritime de la Conférence internationale du Travail, conformément à l'article 38, paragraphe 4 b), du Règlement de la Conférence, le texte de toutes les nouvelles dispositions en question, ainsi qu'un résumé des avis que les mandants lui auront communiqués⁷.

8. Les demandes de la CTMP ont été approuvées par le Conseil d'administration à sa 291^e session (novembre 2004). Une Réunion tripartite d'intersession sur le suivi de la CTMP a eu lieu du 21 au 27 avril 2005. Y ont participé 171 représentants gouvernementaux de 69 pays, 44 représentants des armateurs et 34 représentants des gens de mer, ainsi que des experts d'organisations internationales, y compris le secrétariat du Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port. Cette réunion, qui a siégé constamment en plénière, était saisie de deux documents établis par le Bureau pour donner suite aux résolutions de la CTMP⁸. Elle a examiné toutes les propositions d'amendements soumises à la CTMP et, conformément aux résolutions mentionnées ci-dessus aux paragraphes 5 et 7, elle a identifié celles faisant

⁶ Idem.

⁷ Idem.

⁸ *Questions non résolues dans le projet de convention du travail maritime consolidée*, 2006, document PTMC/2005/1; *Recueil des amendements proposés au projet de convention du travail maritime consolidée*, 2006, document PTMC/2005/2.

l'objet d'un consensus tripartite⁹. Elle a donné des orientations au Bureau pour l'aider à formuler d'une façon acceptable par tous les dispositions sur lesquelles la CTMP n'avait pu parvenir à un accord, hormis quelques-unes (comme celles qui ont trait aux conditions d'entrée en vigueur) qu'elle a jugé préférable de laisser à l'appréciation de la Conférence internationale du Travail. De même, conformément à la résolution pertinente, le libellé approuvé des dispositions n'ayant pas pu faire l'objet d'un accord précédemment a été communiqué, pour observations, aux gouvernements de tous les Etats Membres ainsi qu'aux organisations internationales d'armateurs et de gens de mer. Un résumé des avis que les mandants ont communiqués au Bureau concernant chacune de ces dispositions figure dans les notes qui constituent la partie II du présent rapport.

9. Conformément à l'article 39 *bis* du Règlement de la Conférence, le Bureau a aussi consulté l'Organisation des Nations Unies, l'Organisation maritime internationale, l'Organisation mondiale de la santé et l'Organisation mondiale du commerce au sujet des dispositions de la convention proposée qui pourraient avoir une incidence sur les activités de ces organisations.

10. Conformément à l'article 38, paragraphe 4 *b*), du Règlement de la Conférence, le projet de convention du travail maritime, 2006, qui figure dans le rapport I (1B) et qui sera soumis à la Conférence internationale du Travail a été élaboré par le Bureau sur la base du projet de convention adopté par la CTMP, tel que complété par les dispositions sur lesquelles un consensus tripartite s'est dégagé lors de la Réunion tripartite d'intersession, conformément aux résolutions de la CTMP. Dans le reste de la présente introduction, des indications sont données sur le contexte de la nouvelle convention et sur l'impact qu'elle pourrait avoir. La partie II du présent rapport I (1A) contient des commentaires sur les diverses dispositions du projet de convention du travail maritime contenu dans le rapport I (1B).

Contexte de la nouvelle convention

11. Depuis 1920, l'OIT a adopté, dans le domaine du travail maritime, 40 conventions et 29 recommandations portant sur une large gamme de questions, parmi lesquelles le recrutement et le placement, l'âge minimum, la durée du travail, la sécurité, la santé et le bien-être, l'inspection du travail et la sécurité sociale. Au vu des conclusions du Groupe de travail du Conseil d'administration sur la politique de révision des normes, qui a examiné les normes adoptées avant 1985, 26 conventions du travail maritime, un protocole et 18 recommandations ont été jugés suffisamment à jour et pertinents¹⁰. Cet ensemble de normes présente un intérêt considérable pour la protection des travailleurs concernés et pour le secteur dans son ensemble. Chacune des 26 conventions a une valeur intrinsèque. Certaines d'entre elles comportent des aspects novateurs, en particulier la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, qui, compte tenu de la mondialisation des activités du secteur maritime, attribue à tous les pays la responsabilité des navires battant leur pavillon ou entrant dans leur juridiction territoriale. C'est le cas également de la recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires (révisée), 1996 (et celle qui la

⁹ Au sujet des discussions qui ont eu lieu à la réunion d'intersession, voir *Rapport de la Réunion tripartite d'intersession sur le suivi de la Conférence*, document PTMC/2005/25. Le rapport de la réunion a été distribué à tous les Membres.

¹⁰ Voir Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail: deuxième rapport – normes internationales du travail, documents GB.273/8/2 et GB.274/10/2. Rapport du groupe de travail: documents GB.273/LILS/4(Rev.1) et GB.274/LILS/4(Rev.1).

précède), qui prévoit une procédure de négociation collective au niveau international sur les salaires minima de base des matelots qualifiés.

12. Les vives inquiétudes exprimées en janvier 2001 par les représentants des armateurs et des gens de mer (voir plus haut, paragr. 2) ne remettaient pas en question la validité des normes du travail maritime déjà existantes. En tant que règles internationales, elles ont été reconnues comme étant exhaustives et adéquates. Le souci principal était que ces normes internationales n'avaient pas encore une incidence matérielle suffisante sur les conditions de travail et de vie des gens de mer. Les conventions pertinentes, dont beaucoup ne traitent qu'une seule question, sont ratifiées de façon inégale et cette inégalité est encore plus marquée au niveau de la mise en œuvre et de l'exécution. Outre que de nombreux marins sont ainsi privés de conditions de travail décentes, cette situation est inéquitable et risque de pénaliser économiquement les armateurs et les gouvernements soucieux de garantir aux gens de mer un travail décent. L'un des problèmes qui entravent la ratification tient au caractère trop détaillé des dispositions de certaines conventions, ce qui constitue un obstacle pour certains pays, même quand leur système de protection dans les domaines considérés est au moins aussi solide que celui qui est exigé par la convention. De plus, les conventions ne sont dotées d'aucun mécanisme juridique permettant de modifier rapidement leurs normes afin de suivre l'évolution du secteur maritime; pour amender ne serait-ce que des détails techniques mineurs, il faut recourir à de coûteuses procédures de révision; les amendements doivent être examinés en détail lors d'une session maritime de la Conférence internationale du Travail et il faut plusieurs années pour qu'ils entrent en vigueur pour un nombre important de Membres. Enfin, les normes sont souvent difficiles à comprendre car elles sont énoncées sous la forme de dispositions complexes, non coordonnées et qui se chevauchent partiellement. Même si elles demeurent valables quant au fond, les conventions du travail maritime de l'OIT, nombreuses mais fragmentaires et disparates, ont aujourd'hui bien moins d'impact que d'autres conventions, largement ratifiées dans le secteur maritime, qui portent sur la sécurité en mer et la protection du milieu marin.

Impact prévu de la nouvelle convention

13. La nouvelle convention a été conçue pour devenir le «quatrième pilier» de la réglementation internationale du transport maritime, en complément des conventions fondamentales de l'Organisation maritime internationale (OMI), à savoir la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL/73/78). Elle contiendra un ensemble complet de normes mondiales, fondées sur celles qui figurent dans les instruments du travail maritime déjà existants. Cet ensemble de normes contribuera à l'instauration de conditions de vie et de travail décentes dans ce secteur, partout dans le monde. Cet objectif ambitieux sera atteint si la convention est ratifiée rapidement par une majorité de nations ayant des activités importantes dans le secteur maritime.

14. Un taux de ratification suffisamment élevé pour faire de la convention un instrument véritablement mondial peut raisonnablement être escompté, et cela pour trois raisons. La première réside dans la dynamique tripartite exceptionnelle qui a caractérisé les travaux préparatoires: le nouvel instrument est considéré par les représentants des armateurs et des gens de mer comme un moyen efficace de répondre à leurs vives préoccupations concernant la pertinence des normes maritimes existantes (malgré la

valeur intrinsèque de ces normes); en outre, il «appartient» déjà en quelque sorte aux gouvernements qui seront invités à le ratifier. Il s'agira d'une création tripartite avec un apport gouvernemental prééminent: l'impulsion initiale est venue de l'«Accord de Genève» entre les armateurs et les gens de mer (voir plus haut, paragr. 2) mais, dès la première réunion du groupe tripartite de haut niveau, un nombre étonnamment élevé de représentants gouvernementaux ont assumé un rôle prépondérant et nombre de dispositions ou de concepts figurant dans le texte de la convention peuvent leur être attribués. La deuxième raison est que, par suite de ces orientations tripartites et de la forte participation des gouvernements, les dispositions de fond de la convention sont certes conçues pour protéger les droits des marins tels qu'ils sont énoncés dans les conventions existantes mais d'une façon qui les rend acceptables par tous les gouvernements et tous les armateurs soucieux d'assurer des conditions de travail décentes aux gens de mer. Cette idée est précisée dans les commentaires figurant dans la partie II. La troisième raison est que la convention devrait aboutir à la mise en place de règles du jeu équitables, le système de certification incitant clairement à la ratification: les armateurs des pays qui protègent les droits des gens de mer conformément aux conventions existantes n'auront, en fait, que peu ou pas d'obligations de fond supplémentaires en vertu de la nouvelle convention. Leurs navires bénéficieront d'un certificat qui leur permettra normalement d'éviter tout retard dû à des inspections approfondies par l'Etat du port. Ils jouiront également d'une certaine protection contre la concurrence déloyale des navires qui ne répondent pas aux normes en raison du principe de non-octroi d'un traitement plus favorable, mentionné plus bas au paragraphe 15, qui est également inscrit dans la convention. Eu égard à ce principe (déjà bien établi dans les conventions de l'OMI), de nombreux pays qui n'exigent pas pour l'heure des navires battant leur pavillon qu'ils respectent les normes du travail maritime existantes jugeront sans doute dans leur intérêt de le faire et d'adhérer à la convention pour pouvoir bénéficier du système de certification.

15. Les obligations juridiques découlant de la convention ne s'appliqueront que pour les gens de mer à bord des navires battant le pavillon des Etats Membres pour lesquels la convention sera entrée en vigueur après ratification. Toutefois, en raison du principe de non-octroi d'un traitement plus favorable, les autorités des pays qui ont ratifié la convention peuvent exiger de tous les navires qui font escale dans leurs ports qu'ils respectent beaucoup des normes de la convention, que le pays de pavillon soit ou non lié par la convention. La plupart des navires opérant au niveau international ne pourront donc plus faire abstraction des prescriptions de la convention. Autrement dit, les normes de la convention feront partie des «connaissances de base» que devront posséder tous les gens de mer. Il appartiendra à l'ensemble des parties concernées, gouvernements, partenaires sociaux et aussi établissements de formation, de porter les dispositions de la convention à la connaissance des marins. Ceux-ci devraient, en conséquence, prendre davantage conscience de leurs droits grâce à la promotion d'une seule et unique convention traitant toutes les questions relatives au travail décent, qui a été rédigée, autant que faire se peut s'agissant d'un instrument juridique, en termes simples de façon que son contenu soit plus accessible aux principaux intéressés.

16. Dans beaucoup de pays, une ratification rapide sera facilitée par un dialogue social déjà actif dans le secteur maritime. Dans d'autres, les procédures de ratification pourraient offrir la possibilité d'améliorer le dialogue social au niveau national, vu que le gouvernement devra engager des consultations avec les partenaires sociaux pour appliquer la convention de manière appropriée. Les partenaires sociaux auront ainsi l'occasion de se rassembler pour participer pleinement au processus de consultation.

Cela pourrait aussi favoriser la participation des organisations nationales de gens de mer et d'armateurs au dialogue social international – par exemple, par leur adhésion à des fédérations internationales et par l'intérêt accru porté aux discussions de la commission tripartite spéciale qui sera créée par le Conseil d'administration (voir plus loin, paragr. 20). Cette commission assumera un rôle consultatif en vertu de l'article VII de la convention dans les cas où il n'existe pas encore, dans un pays ayant ratifié la convention, d'organisations représentatives des armateurs ou des gens de mer. La convention devrait donc avoir une incidence positive sur le dialogue social à tous les niveaux.

17. La convention du travail maritime fera une large place à l'application de l'instrument. En ce qui concerne l'application des conventions internationales du travail, la plus grande force de l'OIT réside incontestablement dans son système de contrôle qui apporte l'autorité et les garanties institutionnelles nécessaires et s'inscrit largement dans un cadre tripartite. Avec le système prévu, le suivi de l'application des dispositions de la convention sera continu, depuis des systèmes nationaux de protection jusqu'au système international. Au niveau le plus bas, chaque marin sera dûment informé de ses droits et des recours à sa disposition en cas de non-respect des prescriptions de la convention; son droit de déposer plainte, à bord des navires et à terre, sera reconnu dans la convention. Au niveau suivant, les armateurs seront tenus d'élaborer et de mettre en œuvre des plans propres à garantir le respect des lois, règlements et autres mesures qui donnent effet à la convention. Les capitaines des navires seront quant à eux chargés d'appliquer ces plans et de tenir des registres prouvant que les prescriptions de la convention sont bien appliquées. Dans le cadre de leurs nouvelles responsabilités concernant l'inspection des navires, les Etats du pavillon devront contrôler les plans établis par les armateurs et vérifier et certifier qu'ils sont dûment mis en œuvre. Ils auront aussi à procéder périodiquement à des évaluations de l'efficacité de leurs systèmes nationaux de mise en application. Les rapports qu'ils doivent soumettre en vertu de l'article 22 de la Constitution devront contenir des informations sur leurs systèmes d'inspection et de certification, y compris leurs méthodes d'évaluation de la qualité. Ce système général d'inspection des Etats du pavillon (fondé sur la convention n° 178 de l'OIT) sera complété par des procédures auxquelles devront se soumettre les pays qui sont aussi ou surtout une source de main-d'œuvre pour la marine marchande et qui feront aussi rapport en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'OIT. Le système sera en outre renforcé par des mesures volontaires d'inspection dans les ports étrangers (contrôle par l'Etat du port). Une base documentaire internationale sera mise sur pied, qui utilisera les rapports échangés entre les Etats du port ou transmis par eux au BIT ainsi que la documentation relative aux plaintes présentées par les marins et d'autres parties intéressées en vertu des procédures prévues dans la convention.

18. Dans ce cadre d'application, la convention aura un impact particulier et positif pour les inspecteurs du travail maritime. Tout d'abord, il y aura une certaine uniformité à l'échelon mondial. Par rapport à la situation actuelle, où les Etats Membres peuvent choisir celles des conventions du travail maritime qu'ils souhaitent ratifier et mettre en application, la nouvelle situation sera bien plus simple et plus claire pour tous. Il y aura un seul point essentiel de référence – la convention – pour l'inspection des navires par l'Etat du pavillon. L'instrument sera complété par des guides d'instructions pratiques à l'intention des inspecteurs, qui seront élaborés par le BIT dans un proche avenir. Beaucoup d'Etats délègueront vraisemblablement une partie de leurs responsabilités en matière d'inspection et de certification des navires à des «organismes reconnus», dans la mesure autorisée par la convention. La formation du personnel d'inspection sera

particulièrement importante dans le contexte de la convention. Une formation et d'autres services d'appui liés à la mise en œuvre seront offerts dans le cadre d'arrangements de coopération technique, en particulier aux pays dont le système d'inspection du travail maritime n'est pas bien développé.

19. Le succès de la convention, s'il se mesure à l'applicabilité générale des normes qui y sont énoncées, pourrait bien dépendre de l'efficacité – ou de l'efficacité perçue – du système d'inspection par l'Etat du port. Les guides d'instructions pratiques et formations mentionnées ci-dessus au paragraphe 18 aideront les autorités compétentes à mettre au point leur politique d'inspection. Ils fourniront aux fonctionnaires autorisés chargés d'effectuer les inspections dans l'Etat du port des exemples et des informations spécifiques qui leur permettront de traiter l'ensemble des questions relatives au travail, dont certaines concernent des aspects qualitatifs. Un vaste effort de formation sera consenti avec la coopération d'autres organismes spécialisés intéressés tels que les secrétariats des mémorandums régionaux visant le contrôle des navires par l'Etat du port et l'OMI; le contact avec les fonctionnaires responsables du contrôle par l'Etat du port dans d'autres pays sera renforcé, et les échanges d'informations favorisés par la nouvelle convention seront pleinement mis à profit. L'objectif sera de veiller à ce que les fonctionnaires de l'Etat du port disposent des instruments nécessaires pour vérifier, en toute confiance et de manière uniforme, lorsqu'ils sont invités à le faire, que les conditions de travail et de vie des marins sont conformes aux dispositions de la convention. Pour ce qui est de la possibilité pour les marins de déposer plainte dans des ports étrangers (l'une des avancées majeures de la convention), les autorités de l'Etat du port devront enquêter sur la plainte et, dans certains cas également, procéder à une inspection approfondie des conditions à bord des navires, mais elles ne seront pas censées régler tous les problèmes. Elles chercheront à promouvoir, le cas échéant, le règlement de ces problèmes à bord des navires. Des informations sur les plaintes, que le problème ait été réglé ou non, seront communiquées à l'Etat du pavillon ainsi qu'aux partenaires sociaux et au BIT.

20. La convention apportera donc – si elle est largement ratifiée et dûment appliquée – une réponse concrète aux préoccupations exprimées en 2001 par les représentants des armateurs et des gens de mer. Elle s'assortira de tous les outils nécessaires, y compris des mécanismes permettant d'identifier et, dans la plupart des cas, de corriger sans retard les défauts rencontrés dans la pratique, vu que le fonctionnement de la convention sera suivi en permanence par le truchement de la commission tripartite spéciale mentionnée plus haut (paragr. 16), qui sera créée par le Conseil d'administration en vertu de l'article XIII de la convention. Cette commission sera composée de représentants des gouvernements, des armateurs et des gens de mer. Pour en limiter le coût, il est envisagé que le calendrier des réunions et la composition de cette commission, pour ce qui est des armateurs et des gens de mer, soient alignés sur ceux de la Commission paritaire maritime de l'OIT.

21. Si des défauts sont décelés dans les mécanismes de la convention ou si des dispositions contenant des détails techniques (le code) doivent être mises à jour, la commission tripartite spéciale pourra élaborer et adopter les amendements nécessaires, sous réserve de l'approbation de la Conférence internationale du Travail. En vertu de cette procédure d'amendement simplifiée (prévue à l'article XV de la convention) qui permettra d'apporter des modifications au code, les amendements approuvés entreront en vigueur normalement dans un délai de trente mois à partir de leur présentation aux Etats Membres ayant ratifié la convention (pour autant qu'un nombre important des Membres intéressés n'aient pas exprimé leur désaccord au sujet de ces amendements). Autrement

dit, la convention peut être rapidement mise à jour lorsque des améliorations s'imposent, sans le coût et les délais inhérents aux actuelles procédures de révision des conventions de l'OIT.

Partie II

Commentaires

Examen de la convention

Examen général

1. La convention proposée dans le deuxième volume (rapport I(1B)) est une convention «consolidée» destinée à remplacer la quasi-totalité des soixante et quelques instruments (conventions et recommandations) du travail maritime adoptés par la Conférence internationale du Travail depuis 1920. Comme indiqué plus haut dans l'introduction, à la partie I, on peut considérer que ce projet de convention tire son origine de la résolution concernant l'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT (connue sous le nom d'«Accord de Genève»). Cette résolution, adoptée à l'unanimité par la Commission paritaire maritime en janvier 2001, a été présentée en mars de la même année au Conseil d'administration du Bureau international du Travail à sa 280^e session. Elle définit le secteur maritime comme «le premier secteur économique réellement mondialisé», ce qui implique que «les mesures prises, et notamment la réglementation, doivent pouvoir s'appliquer à l'ensemble du secteur». La résolution considère en outre que «l'élaboration d'un instrument qui rassemblerait, le plus largement possible, les instruments existants de l'OIT dans un texte unifié devrait constituer une priorité pour le secteur maritime afin que les normes répondent mieux aux besoins de tous les acteurs de ce secteur». Le nouvel instrument «devrait comprendre un certain nombre de parties, à déterminer, énonçant les principes fondamentaux des normes du travail, ainsi que des annexes qui comporteraient des dispositions détaillées pour chacune des parties. Il devrait également établir une procédure d'amendement permettant une révision accélérée des annexes¹.» Ces exigences ont par la suite donné lieu à la formulation des «huit solutions retenues» (voir plus haut le paragraphe 2 de l'introduction, partie I) qui ont reçu l'approbation pleine et entière des représentants gouvernementaux lors de la première réunion, en décembre 2001, du Groupe de travail tripartite de haut niveau.

2. La convention proposée reste fidèle aux principes établis en 2001, qu'il s'agisse du fond, de la structure ou de l'approche adoptée:

- a) En ce qui concerne le *fond*, la convention regroupe dans un seul et même texte la plus grande partie possible, à ce jour, du contenu des instruments actuels de l'OIT. Les conclusions applicables aux conventions du travail maritime du Groupe de travail du Conseil d'administration sur la politique de révision des normes² ont été

¹ *Rapport final*, Commission paritaire maritime, 29^e session, Genève, 22-26 janv. 2001, annexe 2.

² Voir plus haut le paragraphe 11 de l'introduction, partie I.

pleinement prises en compte. Les modifications apportées aux normes existantes ont essentiellement consisté à actualiser des points de détail qui n'étaient pas jugés prêter à controverse, ou à supprimer les incohérences entre diverses conventions. Dans le projet de convention, la source des dispositions, qu'il s'agisse d'une convention ou d'une recommandation de l'OIT, est indiquée entre parenthèses à titre d'information, mais elle ne figurera pas dans le texte définitif de la convention.

- b) La *structure* est celle envisagée à l'origine, en dehors de changements terminologiques concernant les «règles», et la «partie A» et la «partie B» du «code», et des articles établissant une procédure simplifiée (qu'on pourrait dire également «accélérée») d'amendement des dispositions plus détaillées du code.
- c) En ce qui concerne *l'approche*, on a beaucoup réfléchi aux moyens d'améliorer la pertinence des normes du travail maritime en vue d'assurer leur applicabilité générale. Il faut d'abord que la convention consolidée soit ratifiable par le plus grand nombre possible des Membres maritimes de l'OIT, puis qu'elle soit correctement appliquée. A cette fin, comme l'a indiqué le président du groupe de haut niveau lors de la première réunion³, il faut que l'instrument soit «rigoureux en ce qui concerne les droits» et «souple quant à sa mise en œuvre», et l'objectif principal devrait être «d'établir et de préserver l'égalité des conditions d'activité dans le transport maritime».

3. Pour que les objectifs initialement fixés puissent être atteints, il a fallu non seulement rassembler les normes existantes mais intégrer dans le projet un certain nombre de solutions novatrices qui ont parfois suscité des interrogations de la part de représentants gouvernementaux habitués aux conventions traditionnelles de l'OIT. Beaucoup de ces solutions apparemment inédites pour l'OIT s'inspirent en fait d'approches reconnues et acceptées dans d'autres conventions du secteur maritime – à savoir celles de l'Organisation maritime internationale (OMI). Tel est le cas de la structure générale de la convention (voir plus loin les points 4 à 9), de la procédure d'amendement simplifiée («accélérée») et du système d'inspection et de certification, dont le but est de favoriser une meilleure application des dispositions de la convention et de permettre de supprimer, ou en tout cas de rendre moins nécessaires, les inspections minutieuses dans les ports où le navire fait escale. Il importe de signaler que les solutions de l'OMI, même si elles sont largement admises – notamment celles qui portent sur la sécurité des navires, la protection de l'environnement et la formation des gens de mer –, n'ont pas été adoptées en bloc, mais soigneusement examinées, puis développées sur une base tripartite compte tenu de la spécificité irréductible des règles constitutionnelles, des procédures et de la philosophie de l'OIT (notamment sous l'angle du tripartisme). S'agissant notamment du respect et de la mise en œuvre des dispositions de la convention, l'approche adoptée vise à éviter un alourdissement des procédures administratives et, pour ce qui est par exemple de questions telles que les inspections dans les ports étrangers, à recourir autant que possible au cadre opérationnel en vigueur – ce cadre étant constitué par les divers mémorandums d'accord régionaux et les directives actuelles de l'OMI concernant les mesures de contrôle par l'Etat du port. L'approche adoptée ne se limite pas à reprendre en l'état les pratiques en vigueur dans le secteur maritime – pratiques qui n'ont pas été conçues dans la seule perspective des problèmes liés à la mise en œuvre des normes du travail – mais cherche à s'inspirer des

³ *Rapport final* du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, TWGMLS/2001/10 (Genève, 2001), annexe, section 1.

meilleures pratiques et à les renforcer afin que le travail décent devienne une réalité concrète pour la communauté des gens de mer.

4. Comme cela a déjà été indiqué, l'une des innovations nécessaires pour atteindre les objectifs de l'instrument porte sur la structure de la convention. Conformément aux orientations données au Bureau, la convention proposée comprend différentes parties qui, réunies, forment la convention. Ces trois parties liées entre elles sont les *articles*, les *règles* et le *code*.

- Les *articles* et les *règles* énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations essentielles des Membres qui ratifient la convention. Seule la Conférence est habilitée à les modifier en vertu de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail (voir article XIV de la convention).
- Le *code* contient des indications détaillées pour l'application des règles. Il comprend la partie A (*normes* obligatoires) et la partie B (*principes directeurs* non obligatoires). Il peut être amendé en vertu de l'article 19 précité ou par la procédure simplifiée et accélérée indiquée à l'article XV de la convention. Le code contenant des indications détaillées pour la mise en œuvre, les amendements dont il pourrait faire l'objet ne doivent pas être de nature à restreindre la portée générale des articles et règles.

5. Pour comprendre pourquoi telle ou telle innovation, comme celle qui touche à la structure de la convention, a été jugée nécessaire, il convient généralement d'examiner le contexte du problème qu'elle vise à résoudre. Cela vaut particulièrement pour les prescriptions techniques énoncées dans les deux parties du code, la partie A (normes obligatoires) et la partie B (principes directeurs non obligatoires). Pourquoi la nouvelle convention ne peut-elle pas se conformer à l'approche généralement (mais non systématiquement) adoptée dans les instruments de l'OIT, qui consiste à faire figurer les dispositions obligatoires dans une convention internationale du travail et les dispositions non obligatoires dans une recommandation internationale du travail qui complète la convention? La réponse est dictée par l'objectif visé, à savoir une ratification aussi large que possible du nouvel instrument grâce à la levée des obstacles à la ratification, par exemple l'excès de détails qui caractérise certaines dispositions de nombreuses conventions existantes (voir le paragraphe 12 de l'introduction, partie I). La question peut donc se formuler comme suit: comment présenter cette convention consolidée, qui rassemble la substance de nombreuses conventions existantes souvent peu ratifiées (la liste des conventions et des ratifications figure à l'annexe B), pour qu'elle soit ratifiée par le plus grand nombre possible de Membres? La relation entre la partie A et la partie B du code et le traitement particulier réservé à la partie B sont l'aboutissement de longues discussions visant à établir un juste équilibre⁴ entre les deux principes mentionnés plus haut (paragr. 2 c)) – souplesse d'application et rigueur dans le respect des droits – afin de trouver une solution à ce qui pourrait sinon sembler un problème insoluble.

6. Les articles, suivis par les dispositions des règles et du code, sont présentés sous cinq titres:

- *Titre 1: Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire.*
- *Titre 2: Conditions d'emploi.*

⁴ Voir plus loin note 6.

- *Titre 3*: Logement, loisirs, alimentation et service de table.
 - *Titre 4*: Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale.
 - *Titre 5*: Respect et mise en application des dispositions.
7. Les titres sont présentés selon une structure «intégrée» ou «verticale». Chaque titre contient des groupes de dispositions portant sur un principe ou droit donné (ou une mesure d'application dans le titre 5), avec une numérotation ad hoc. Par exemple, dans le titre 1, le premier groupe (qui porte sur l'âge minimum requis pour travailler à bord d'un navire) se compose de la règle **1.1**, suivie de la norme **A1.1** (partie **A** du code) et du principe directeur **B1.1** (partie **B** du code). Le lecteur peut ainsi voir immédiatement la portée globale d'une règle et de l'obligation correspondante. Par ailleurs, les annexes à la convention relatives au titre 5 contiennent des modèles des formulaires à utiliser dans le système prévu pour assurer le respect et l'application des dispositions de la convention, et illustrent par un exemple comment les formulaires en question doivent être remplis par les Membres et les armateurs.
8. La structure de la convention doit permettre, outre la prise en compte des impératifs énoncés au paragraphe 5 ci-dessus, la réalisation de trois objectifs:
- a) énoncer (dans les articles et règles) un solide ensemble de principes et de droits;
 - b) accorder (par le code) une grande souplesse aux Membres pour l'application de ces principes et droits;
 - c) assurer (par le titre 5) que les principes et droits sont correctement respectés et appliqués.
9. La souplesse accordée aux Membres pour l'application de la convention peut se concrétiser de deux manières. Premièrement, un Membre peut si nécessaire (voir article VI, paragraphe 3) donner effet aux prescriptions détaillées de la partie A du code par des dispositions équivalentes dans l'ensemble (voir article VI, paragraphe 4). Deuxièmement, dans nombre de dispositions de la partie A, les prescriptions obligatoires sont formulées d'une manière générale, ce qui laisse aux Membres une certaine latitude quant aux mesures à prendre au niveau national. En pareil cas, les orientations pour la mise en œuvre des prescriptions (principes directeurs) figurent dans la partie B, non obligatoire, du code. Les Membres doivent tenir dûment compte de ces orientations (voir plus loin les notes 6 et 14). Les Membres qui ratifieront la convention pourront de la sorte s'assurer du type d'action qui est attendu d'eux en vertu de l'obligation générale énoncée dans la partie A (ainsi que des mesures qui ne sont pas obligatoirement nécessaires).
10. Les représentants des gouvernements sont priés de se rendre à la Conférence en ayant à l'esprit que toutes les dispositions de la convention ont fait l'objet, au cours des quatre dernières années, d'un travail d'élaboration considérable ainsi que de discussions approfondies et de consultations tripartites. Les Membres devraient être en mesure de signaler les éléments des dispositions dont ils estiment qu'ils pourraient, malgré les discussions et les consultations qui ont déjà eu lieu, rendre difficile la réalisation de cet objectif sans précédent dans l'histoire de l'OIT, à savoir une large ratification d'une convention du travail maritime contenant autant que possible les dispositions de fond de toutes les conventions internationales du travail maritime à jour – conventions dont le taux de ratification est inégal et souvent relativement faible.
11. Il serait notamment souhaitable que les représentants gouvernementaux auxquels telle ou telle disposition pose des difficultés notables puissent proposer des solutions

acceptables tant pour leurs gouvernements que pour les organisations d'employeurs et de travailleurs. Il importe à cet égard de rappeler que, lors de la quatrième réunion du groupe de haut niveau, les gouvernements ont déclaré accepter le fait qu'une nouvelle convention pourrait nécessiter des modifications de la législation en vigueur. Exiger que le statu quo soit maintenu au niveau national, dans tous les pays, irait de fait directement à l'encontre de l'objectif de la nouvelle convention.

12. Les notes figurant ci-après (Examen détaillé) portent sur les diverses dispositions de la convention proposée, dont le texte est reproduit dans l'autre volume (rapport I (1B)) du présent rapport. Elles en précisent la source. Sauf mention contraire, les dispositions correspondent sur le fond à celles qui figurent dans le texte adopté par la CTMP en septembre 2004 et auxquelles il est fait référence dans la note de bas de page 4 (voir le paragraphe 4 de l'introduction, partie I). Ce texte est désigné ci-après comme le «Projet de convention de la CTMP». Lorsqu'une disposition provient d'une autre source, il sera fait référence dans la plupart des cas au rapport de la discussion de la Réunion tripartite d'intersession qui s'est tenue en avril 2005 (voir plus haut note de bas de page 10). Les notes contiennent également les commentaires et observations reçus des mandants à la suite des consultations organisées avec l'ensemble des Membres ainsi qu'avec les organisations internationales d'armateurs et de gens de mer au sujet des solutions à apporter aux problèmes non résolus du projet de convention de la CTMP, solutions qui ont été adoptées par consensus tripartite à la réunion d'intersession⁵. Ces consultations ont été menées en application des paragraphes *c)* et *d)* de la résolution de la CTMP mentionnée au paragraphe 7 de l'introduction (partie I). Les notes font également référence aux commentaires ou observations formulés par les organisations internationales compétentes qui ont été consultées conformément à l'article 39*bis* du Règlement de la Conférence (ONU, OMI, OMS). Elles tiennent compte aussi des considérations pertinentes examinées à la CTMP et ultérieurement, ainsi que des principaux éléments de réflexion présentés lors des travaux préparatoires de la CTMP.

Examen détaillé du préambule et des articles

Note 1 (préambule)

1. Les préambules des conventions ne créent pas d'obligations juridiques. Le préambule au projet de convention du travail maritime fournit des informations sur le contexte global et sur l'intention générale de la convention par rapport aux autres

⁵ A ce jour, 20 gouvernements ont répondu: Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Australie, Bahreïn, Bangladesh, Brésil, Egypte, Finlande, Grèce, Honduras, Hongrie, Japon, Maurice, Myanmar, Panama, Philippines, Pologne, Portugal, Royaume-Uni. Plusieurs d'entre eux (Bahreïn, Egypte, Finlande, Myanmar, Pologne et Royaume-Uni) indiquent que, après examen et après consultation des organisations d'employeurs et de travailleurs, ils n'ont pas d'observation spécifique à faire à propos du texte qui leur a été communiqué. Cela ne réduit en rien leur possibilité de proposer des amendements à la Conférence. Le gouvernement de la Hongrie déclare que sa position est conforme à celle d'autres membres de l'Union européenne et que la Commission et les Etats membres s'efforceront de faire en sorte que la convention soit conforme à la législation communautaire. D'autres gouvernements, par exemple ceux de l'Allemagne et de la Grèce, associent commentaires généraux et commentaires spécifiques. Le gouvernement de la Grèce présente les grands principes auxquels il adhère, et le gouvernement de l'Allemagne juge qu'il est d'une extrême importance que les règles et les normes de la convention du travail maritime soient sans ambiguïté et entraînent le moins de «paperasse» possible. Selon lui, la Réunion tripartite d'intersession a atteint ce résultat, de sorte qu'il est probable que la convention sera largement ratifiée. Un point de vue analogue est exprimé par le gouvernement de la Grèce: son souci principal est que la convention soit pragmatique et réaliste, afin qu'elle puisse être, non seulement largement ratifiée, mais aussi appliquée d'une manière uniforme; il faudrait que des directives soient établies à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'Etat du port avant l'entrée en vigueur de la convention afin que les règles du jeu soient les mêmes pour tous. Le gouvernement des Philippines est d'avis que la convention proposée offre un cadre qui profitera aux gens de mer travaillant sur des navires océaniques.

instruments et principes internationaux. L'intention qui ressort clairement du préambule proposé est notamment que la nouvelle convention intègre les principes fondamentaux qui sont énoncés, en particulier, dans les conventions fondamentales de l'OIT (deuxième paragraphe), et rappelle la Déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998.

2. Le préambule place les principes auxquels il se réfère dans le cadre juridique général de la convention universelle de base du secteur maritime, à savoir la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (huitième paragraphe). Il fait notamment référence, dans son neuvième paragraphe, à l'article 94 de cette convention, qui dispose ce qui suit à propos de l'importance de la responsabilité de l'Etat du pavillon:

Tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon. ... En particulier, tout Etat ... exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire...

Dans ses commentaires, l'ONU fait valoir que d'autres articles de la Convention sur le droit de la mer sont également pertinents mais que, vu la référence générale à cette convention, il n'y a pas lieu de les mentionner spécifiquement.

3. Il est important de rappeler ce qui a été indiqué par le Conseiller juridique lors de la CTMP dans le contexte d'une discussion concernant la Déclaration de 1998, avis également valable pour les conventions fondamentales de l'OIT, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les autres instruments mentionnés dans le préambule.

Enfin, sur les conséquences de l'inclusion d'une référence à la Déclaration dans le préambule de la future convention, le Conseiller juridique a rappelé que l'introduction d'un considérant rappelant la Déclaration, à l'instar de ce qui existe déjà dans les préambules des conventions (n° 182) sur les pires formes de travail des enfants, 1999, et (n° 183) sur la protection de la maternité, 2000, n'entraîne aucune obligation juridique pour les Membres. Le préambule des conventions internationales du travail ne crée pas d'obligation juridique par les Membres⁶.

Note 2 (article I)

1. La volonté de concilier *rigueur dans le respect des droits* et *souplesse d'application* (voir plus haut point 2 c) de l'examen général dans la partie II) se manifeste dès le début du projet de convention: le *paragraphe 1* de l'*article I* relatif aux obligations générales engage les Membres à donner «plein effet» aux dispositions de la convention afin de garantir le droit de tous les gens de mer à un emploi décent mais précise qu'il sera donné plein effet à ces dispositions «conformément aux prescriptions de l'article VI». Or l'article VI est la disposition qui définit les deux principaux facteurs de souplesse dans l'application de la convention (voir le point 9 de l'examen général).

2. On notera que le paragraphe 1 débute ainsi: «Tout Membre qui ratifie la présente convention...». Conformément aux usages de rédaction de l'OIT, les termes «tout Membre» ou «Membre» (au singulier), utilisés dans le reste de la convention, désignent en principe les Membres ayant ratifié celle-ci, sauf si le contexte demande une autre interprétation (comme au paragraphe 2 – voir plus loin). Quand il est fait référence aux Membres de l'Organisation en général, le libellé le spécifie, et c'est le pluriel «Membres» qui est normalement employé.

⁶ Conférence technique maritime préparatoire, *Compte rendu* n° 4(Rev.), paragr. 104.

3. Après la référence à l'obligation générale qui incombe à «tout Membre», l'article I énonce l'obligation générale pour tous les Membres ayant ratifié la convention de coopérer entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la convention (*paragraphe 2*). La convention mentionne à plusieurs reprises la nécessité d'au moins envisager une coopération internationale, qu'il s'agisse, par exemple, du recrutement et du placement, de la protection de la santé et des soins médicaux, de la sécurité au travail et de la prévention des accidents, des installations de bien-être, des gens de mer dans les ports étrangers ou encore de la sécurité sociale, en plus de la règle 5.2 dont l'objet est de «permettre à tout Membre d'assumer les responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente convention en ce qui concerne la coopération internationale nécessaire pour assurer la mise en œuvre et le respect des normes de la convention à bord de navires étrangers». Ces références se trouvent pour la plupart dans des principes directeurs, qui sont facultatifs; en effet, même si l'obligation générale est contraignante, il est convenu que la question de savoir quand et comment coopérer avec d'autres Membres sera laissée à la discrétion de chaque Membre. Deux exemples de référence à la coopération dans une règle ou une norme se trouvent dans les dispositions relatives à la sécurité sociale (règle 4.5, *paragraphe 2*) et aux enquêtes sur les accidents maritimes (règle 5.1.6, *paragraphe 2*).

Note 3 (article II)

1. L'article II contient une définition générale des termes utilisés à plusieurs reprises dans la convention (*paragraphe 1*) ainsi qu'une indication du champ d'application général de la convention (*paragraphes 2 et 4*). A cet égard, il est important de noter la différence entre une disposition énonçant les *définitions* et une disposition spécifiant le *champ d'application*. Même si ces concepts sont liés puisqu'ils servent à déterminer quelles personnes ou quelles activités – dans ce cas présent, les navires, les armateurs et les gens de mer – sont régies par les dispositions de la convention, ce sont des notions distinctes et elles peuvent refléter des considérations différentes. Dans le projet de convention du travail maritime, l'approche fondamentale qui a été adoptée consiste à formuler des définitions extensives ou larges. Cette approche se combine avec une certaine souplesse qui permet d'adopter des définitions plus étroites pour certaines dispositions (dans les titres) ou de traiter des situations particulières par voie de consultation. L'expression «sauf stipulation contraire» employée au *paragraphe 1* permet de donner diverses définitions d'un même terme aux fins de dispositions spécifiques de la convention. Ainsi pourrait-on, en principe, exclure des catégories déterminées de gens de mer et de navires de l'application de certaines dispositions des règles et du code en précisant dans une définition spécifique que, aux fins desdites dispositions, les catégories en question ne sont pas considérées comme faisant partie des «gens de mer» ou des «navires». Cependant, une ligne générale plus logique et préférable, qui est celle qui est prévue et suivie dans le projet de convention, consiste à utiliser à cette fin les dispositions relatives au champ d'application (article II, *paragraphe 2* (pour les gens de mer) et *paragraphe 4* (pour les navires)). C'est pourquoi les deux paragraphes en question comprennent la mention «sauf disposition stipulant expressément le contraire». Ainsi, plutôt que de décider que, sur certains points, tels gens de mer ne doivent pas être considérés comme des gens de mer et tels navires comme des navires, les dispositions traitant de ces points prévoient la possibilité d'exclure de leur application certaines catégories de gens de mer ou de navires.

2. La deuxième phrase de l'*alinéa c)* du *paragraphe 1*, qui précise le sens de «jauge brute» dans le cas des navires visés par l'ancien système de mesure des navires, ne figurait pas dans le projet de convention de la CTMP. C'était l'un des amendements

proposés à la CTMP; il a recueilli un soutien tripartite lors de la réunion d'intersession qui a suivi.

3. En ce qui concerne l'*alinéa d)* du *paragraphe 1*, qui définit le certificat de travail maritime comme «un document valide correspondant au» certificat de travail maritime visé au paragraphe 3 de la règle 5.1.3, le groupe de rédaction de la CTMP (voir paragraphe 6, introduction, partie I) a jugé superfétatoires les mots ci-dessus entre guillemets (voir annexe A, paragraphe 8).

4. L'*alinéa e)* du *paragraphe 1* contient une définition précisant que le terme «prescriptions» ne désigne que les dispositions obligatoires de la convention – à savoir celles des articles, des règles et de la partie A du code – qui, toutefois, incluent aussi les dispositions de l'article VI qui demandent aux Membres de «dûment envisager» de s'acquitter de leurs obligations de la manière prescrite dans la partie B du code (voir point 9 de l'examen général et note 6 ci-après).

5. La définition des «gens de mer» ou «marins» (*alinéa f)* du *paragraphe 1*) a fait l'objet de longues discussions tout au long de l'élaboration du projet de convention. Même si la définition actuelle ou des variantes figurent dans nombre de conventions internationales du travail, notamment les conventions n^{os} 164, 166, 178 et 179 et, plus récemment, la convention n^o 185, on est aujourd'hui davantage conscient de la diversité des personnes qui travaillent en mer, dont certaines ne sont traditionnellement pas considérées comme des gens de mer, protégés par les conventions du travail maritime. Nombre de ces conventions traitent essentiellement de l'emploi du personnel qui participe d'une manière ou d'une autre à l'exploitation du navire – «l'équipage». Dans la plupart des cas, l'équipage est engagé directement ou indirectement par l'armateur (au sens large). Un certain nombre de personnes travaillent à bord de navires, notamment de paquebots, sans appartenir à l'équipage (par exemple, esthéticiens, moniteurs de sport, monde du spectacle). La situation de ces travailleurs en matière d'emploi et la protection dont ils disposent sont moins claires. Si on laisse aux Etats le soin de déterminer, dans leur législation, quels travailleurs sont protégés par la convention, on risque de perpétuer des inégalités à l'intérieur de la main-d'œuvre du secteur maritime en ce qui concerne l'application des normes internationales. Cependant, une certaine souplesse d'application au plan national est prévue au paragraphe 3 (voir le point 8 ci-après). En outre, ainsi qu'indiqué plus haut au point 1, la question de savoir qui fait partie des «gens de mer» (définition) devrait de préférence être traitée séparément de la question de savoir quelles catégories de gens de mer devraient ou ne devraient pas être visées par certaines dispositions de la convention (champ d'application). Cette dernière question est examinée plus loin aux points 7 et 9.

6. La définition du terme «armateur» qui figure à l'*alinéa j)* du *paragraphe 1* se fonde sur la définition donnée dans la convention (n^o 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996. Elle est analogue à la définition de «compagnie» adoptée par l'OMI dans les dispositions relatives à la gestion de la sécurité internationale de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), telle qu'amendée. Le principe de base est que l'armateur est l'employeur responsable de tous les gens de mer travaillant à bord de ses navires, sans préjudice de son droit de recouvrer certains frais auprès d'autres employeurs également responsables d'un marin en particulier. Cela est indiqué expressément dans la norme A2.5 (paragraphe 4) qui porte sur le rapatriement.

7. Le *paragraphe 2* traite de la question du champ d'application de la convention conformément à l'approche indiquée aux points 1 et 5 ci-dessus, à savoir que la

convention doit s'appliquer à tous les gens de mer, selon la définition extensive énoncée au paragraphe 1 *f*). Les mots «sauf disposition stipulant expressément le contraire» permettent, dans des dispositions spécifiques, de limiter le champ d'application à certaines catégories de gens de mer (notamment les membres d'équipage affectés à la navigation) dans les cas appropriés.

8. En outre, ainsi qu'indiqué aux points 1 et 5 ci-dessus, le *paragraphe 3* donne aux gouvernements une marge de manœuvre supplémentaire en leur permettant d'exclure certaines catégories de personnes du champ d'application de la convention si leur inclusion parmi les gens de mer est totalement inappropriée. Cette décision devrait faire l'objet de consultations tripartites sur la catégorie particulière à exclure et serait assujettie aux prescriptions énoncées au paragraphe 6 au sujet des rapports à établir.

9. Une approche similaire est adoptée à l'égard de la question connexe de savoir à quels navires la convention s'applique. La réponse à cette question consiste à combiner la définition de «navire», telle qu'elle figure à l'*alinéa i*) du *paragraphe 1*, avec les dispositions des paragraphes 4 et 5 de l'article II. Conformément au *paragraphe 4*, la convention s'appliquera «sauf disposition stipulant expressément le contraire» à tous les navires (et donc à tous les gens de mer travaillant à leur bord) couverts par la convention – en d'autres termes, aux navires définis comme tels à l'*alinéa i*) du *paragraphe 1* (à savoir les navires normalement affectés à la navigation maritime commerciale, à l'exception des navires naviguant exclusivement dans des eaux intérieures ou assimilées) –, à l'exclusion des navires de pêche et des navires de construction traditionnelle (voir les alinéas *a*) et *b*) du paragraphe 4).

10. En fait, la convention en «dispose autrement» en ce qui concerne l'application de dispositions spécifiques à certains navires. A la CTMP, il a été convenu que certaines prescriptions du titre 3, relatives au logement et aux installations à bord, ne devraient pas s'appliquer aux navires anciens et qu'un certain nombre d'autres prescriptions figurant sous ce titre devraient être différentes ou ne devraient pas s'appliquer selon la jauge brute des navires concernés (voir plus loin la note 27). Cependant, la CTMP s'est retrouvée dans une impasse sur la question de savoir s'il était judicieux d'exclure en bloc certains navires du champ d'application de l'ensemble de la convention. Pour deux questions, le soin de trouver une solution a été laissé à la Réunion tripartite d'intersession.

- a*) Convient-il d'exclure entièrement du champ d'application de la convention les navires jaugeant moins d'un certain nombre de tonneaux?
- b*) Les Membres devraient-ils avoir la possibilité d'exclure les navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux?

11. Ces deux questions ont été examinées conjointement à la Réunion tripartite d'intersession. Les débats ont été guidés par les considérations suivantes. D'un côté, il ne serait pas approprié d'exclure complètement de la convention des groupes représentatifs de gens de mer simplement à cause de la taille du navire sur lequel ils travaillent ou parce que le navire n'effectue pas de voyages internationaux. D'un autre côté, la convention ne devrait pas imposer aux armateurs et aux gouvernements des charges administratives et financières inacceptables en exigeant que toutes ses dispositions s'appliquent à tous les navires, quelles qu'en soient la taille et la nature (en dehors des navires qui ne figurent pas dans la définition de navire ou qui sont déjà exclus en vertu du paragraphe 4, alinéas *a*) et *b*)). La préoccupation majeure à cet égard était l'application obligatoire du système de certification des navires mentionné au titre 5.

12. Un consensus tripartite s'est dégagé sur les principes et dispositions qui suivent, qui ont été approuvés en tant qu'ensemble de solutions liées les unes aux autres et qui se reflètent désormais dans le texte proposé. Cet ensemble de solutions se compose d'une série soigneusement équilibrée de principes élaborés selon un processus mené par des groupes de travail, considéré comme le meilleur moyen de résoudre les questions difficiles concernant le champ d'application mentionnées au point 11 ci-dessus, y compris l'application de la convention aux navires naviguant uniquement dans les eaux de l'Etat dont ils battent pavillon:

- *Il n'y aurait pas d'exclusion générale ou globale des navires jaugeant moins d'un certain nombre de tonneaux, ou des navires n'effectuant pas de voyages internationaux; cependant, la convention pourrait inclure des dispositions relatives au champ d'application dans les différents titres pour répondre à certaines préoccupations concernant l'application. Il a donc été décidé que les mots «sauf disposition stipulant expressément le contraire» figureraient au début de l'article II, paragraphe 4, de la convention (ainsi qu'indiqué plus haut).*
- *Les navires jaugeant moins d'un certain tonnage brut, qui pourrait être fixé à 200 tonneaux ou moins, pourraient être exclus de l'application de certaines dispositions du titre 3 sur le logement. Une disposition correspondant au paragraphe 20 de la norme A3.1 (voir la note 27, point 9) a été adoptée en conséquence. Elle permet aux Membres, après consultation tripartite, d'exempter les navires jaugeant moins d'un certain nombre de tonneaux des prescriptions de certaines dispositions sur le logement, compte tenu de la taille du navire et du nombre de personnes à bord et conformément à la règle générale relative aux exemptions définie au paragraphe 21 de la norme en question.*
- *L'article II ne contiendrait aucune disposition permettant d'exclure les navires n'effectuant pas de voyages internationaux.*
- *Les prescriptions relatives à la certification énoncées au titre 5 s'appliqueraient aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux qui effectuent des voyages internationaux ou opèrent dans des ports étrangers. Cette limitation du champ d'application figure dans la première partie d'un nouveau paragraphe 1 de la règle 5.1.3 (voir plus loin la note 35, point 7).*
- *Le concept de voyage international devrait être fondé sur la définition de la Convention SOLAS. Une définition conforme à cette approche figure dans la deuxième partie du nouveau paragraphe 1 auquel il vient d'être fait référence.*
- *Le système de certification mentionné au titre 5 doit être disponible pour le cas où des armateurs sollicitent un certificat, même si un tel certificat n'est pas exigé pour le navire en question. C'est ce que prévoit un nouveau paragraphe 2 de la règle 5.1.3.*
- *Les mesures de contrôle appliquées dans les Etats du port aux navires sans certificat suivraient la pratique que les Etats du port observent déjà en ce qui concerne les conventions de l'OMI pour les navires d'une taille inférieure à celle stipulée par les conventions.*

13. Le nouveau libellé élaboré sur la base de cet ensemble de solutions a été communiqué aux mandants pour commentaires conformément à l'alinéa c) de la résolution de la CTMP mentionnée au paragraphe 7 de l'introduction (partie I). Les commentaires généraux suivants ont été reçus:

- *Afrique du Sud*: La convention doit fixer les normes minimales à respecter. La question de l'application des normes à des navires de différentes tailles devrait être tranchée par l'autorité compétente et non dans la convention.
- *Argentine*: L'Argentine appuie ces propositions car elles représentent un bon compromis entre la nécessité d'éviter de laisser les gens de mer sans protection quand ils travaillent à bord de navires qui font moins d'une certaine taille ou qui n'entreprennent pas de voyages internationaux et le souci de ne pas alourdir à l'excès les tâches administratives. Cette position est sans préjudice de l'opinion exprimée par les représentants des gens de mer à la réunion tripartite nationale; selon eux, il ne faudrait limiter le champ d'application d'aucune des dispositions de la convention.
- *Australie*: L'inclusion des navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux risque d'être impossible dans la pratique et inutilement coûteux. Elle pose un problème à l'Australie en raison de son caractère fédéral et de ses relations avec ses différents Etats. Elle risque aussi d'aboutir à un manque d'harmonisation avec des conventions de l'OMI. La source du chiffre proposé (200 tonneaux de jauge brute) n'est pas claire. Il serait peut-être préférable d'utiliser les chiffres de la Convention SOLAS (300 et 140 tonneaux de jauge brute selon le cas). Il faudrait soit utiliser un seuil conforme aux conventions de l'OMI – par exemple 500 tonneaux de jauge brute –, soit limiter l'application de la convention aux navires qui effectuent des voyages internationaux⁷.
- *Brésil*: Le seuil de 200 tonneaux de jauge brute est acceptable dans le cas d'espèce.
- *Egypte* (Syndicat général des travailleurs du secteur maritime): Dans les commentaires transmis par le gouvernement, le syndicat se déclare d'accord avec le consensus qui s'est dégagé.
- *Maurice*: Pour l'application de la convention à tous les navires, il faudrait inclure une disposition qui autorise un Etat Membre à exempter les navires d'une jauge inférieure à un certain seuil (fixé par le Membre) dans des cas déterminés, après consultation, et cela devrait s'appliquer à d'autres dispositions de la nouvelle convention.
- *Nouvelle-Zélande*: L'application de la convention aux navires affectés à des activités commerciales, sauf disposition prévoyant expressément le contraire, est acceptée. Toutefois, il peut arriver que cette application soit impossible dans la pratique. Il est réaliste de limiter les exclusions suggérées aux dispositions indiquées du titre 3. Autoriser les armateurs à demander la certification d'un navire de moins de 500 tonneaux de jauge brute semble une bonne solution; cela permettrait aux armateurs qui le jugent nécessaire d'obtenir cette certification, sans que l'administration soit obligée de certifier tous les navires.
- *Panama*: Toute exclusion (navires de 200 ou de 500 tonneaux de jauge brute ou navires qui effectuent ou non des voyages internationaux) devrait être précisée dans les titres auxquels elle se rapporte. L'objectif est de garantir la protection des droits de tous les gens de mer, quelle que soit la taille du navire et qu'il entreprenne ou non des voyages internationaux. La convention devrait préciser que ses

⁷ Le gouvernement juge aussi qu'il faudrait clarifier la question de l'application de la convention aux navires de guerre.

dispositions s'appliqueront aux navires de pêche jusqu'à l'adoption de la convention sur le travail dans le secteur de la pêche.

- *Philippines*: Le gouvernement signale que, lors des consultations tripartites qu'il a organisées, les armateurs ont jugé que les navires qui n'effectuent pas des voyages internationaux devraient être totalement exclus du champ d'application de la convention car ils sont déjà couverts de manière appropriée par la législation nationale.

14. Un mandant a attiré l'attention du Bureau sur une apparente disparité entre la version anglaise et la version française au début du paragraphe 4 de l'article II. La version française utilise les mots «normalement affectés à la navigation maritime commerciale», c'est-à-dire «ordinarily engaged in commercial maritime navigation», alors que la version anglaise emploie la formule «ordinarily engaged in commercial activities». Le Bureau propose que le libellé de la version française (qui correspond, par exemple, à l'article 2 *a*) de la convention n° 22, ou à l'article 1 de la convention n° 58, avec l'adjonction du terme «commercial») soit aussi utilisé dans la version anglaise par le remplacement du mot «activities» par «maritime navigation».

15. L'*alinéa a*) du *paragraphe 4* exclut les navires de pêche (et les pêcheurs) du champ d'application de la convention. C'est l'approche adoptée par la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Cette exclusion est conforme au point de vue du Conseil d'administration du Bureau international du Travail selon lequel, même si un certain nombre de conventions du travail maritime actuelles (par exemple, la convention n° 180, article 1, paragraphe 2) encouragent expressément les Membres à appliquer leurs dispositions aux navires et aux travailleurs du secteur de la pêche commerciale, la nouvelle convention du travail maritime ne devrait pas essayer de traiter aussi des besoins et préoccupations très divers du secteur des pêches. La nouvelle convention et la nouvelle recommandation sur le travail dans ce secteur devraient, une fois adoptées, offrir une protection parfaitement adaptée aux besoins des pêcheurs. Cela n'empêcherait naturellement pas les Membres, s'ils le souhaitent, de faire profiter leurs pêcheurs d'une protection supplémentaire prévue par la convention du travail maritime.

16. Le *paragraphe 5* de l'article II est analogue au paragraphe 3 en ce qu'il apporte un supplément de souplesse au plan national pour traiter de questions susceptibles de se poser concernant l'application de la convention à un navire ou une catégorie de navires spécifique, sur la base de consultations tripartites.

17. Le *paragraphe 6* est une disposition type des conventions internationales du travail.

Note 4 (articles III et IV)

1. Ces deux articles énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer en application de l'Agenda du travail décent. L'*article III* est l'aboutissement d'une discussion approfondie et d'un accord tripartite. Il vise à ce que l'importance des droits fondamentaux soit reconnue. Son libellé est conforme à l'approche définie à l'article 2 *a*) de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, en faisant obligation à chaque Membre de «vérifier» que les dispositions de sa législation respectent, dans le contexte de la convention, les droits fondamentaux qu'il énonce. Le respect de ces principes et droits fondamentaux a été reconnu comme une condition essentielle de l'exercice effectif des droits du travail en général. Il est à noter que l'obligation imposée à un Membre par l'article III consiste non pas à appliquer les dispositions des conventions consacrant ces droits fondamentaux (auxquels il est fait référence dans le préambule), mais plutôt à

vérifier que ces principes fondamentaux trouvent leur expression dans la législation pertinente. S'agissant de l'obligation correspondante en matière d'établissement de rapports, le Conseiller juridique a informé la CTMP de ce qui suit:

L'article III sera, comme toute disposition obligatoire de la convention, l'objet de l'examen des organes de contrôle de l'application des normes de l'OIT. La question importante est de savoir sur quelle obligation portera ce contrôle. Un Membre qui ratifie la future convention aura l'obligation, en vertu de l'article III, de vérifier que sa législation respecte, dans le contexte de cette convention, les quatre catégories de droits fondamentaux. Comme toute obligation conventionnelle, celle-ci doit être exécutée de bonne foi. Sous réserve de la décision du Conseil d'administration du BIT quant aux précisions qui pourraient être demandées dans le formulaire de rapport en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'OIT, l'examen des organes de contrôle portera sur cette obligation précise. Cette disposition n'impose pas d'obligation additionnelle pour les Etats qui ont ratifié l'une ou l'autre des conventions fondamentales puisque celles-ci couvrent déjà, sans exception, les travailleurs visés par la future convention⁸.

2. L'article IV demande à chaque Membre qui ratifie la convention de garantir aux gens de mer des conditions de travail décentes dans les limites de sa juridiction. L'article IV peut être considéré comme l'énoncé des droits et principes généraux qui sont articulés plus en détail dans les règles et le code. Le *paragraphe 5* indique clairement que les droits en matière d'emploi et droits sociaux des gens de mer, définis aux *paragraphes 1 à 4*, doivent être pleinement respectés non dans l'abstrait, mais «conformément aux prescriptions de la présente convention» – c'est-à-dire conformément aux dispositions pertinentes des articles, des règles et de la partie A du code (voir plus haut la note 3, point 4).

Note 5 (article V)

1. L'article V constitue le fondement légal des dispositions relatives au respect et à l'application de la convention qui figurent au titre 5. Les obligations sont implicites dans la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, et la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996, deux instruments dont les dispositions sont reprises par la convention.

2. Les *paragraphes 2 et 6* visent à encourager les Membres à exercer effectivement leur juridiction par l'adoption d'une approche systématique de la mise en application et du respect des normes légales.

3. Le *paragraphe 4*, fondé sur l'article 4 de la convention n° 147, jette les bases des inspections, volontaires («peut»), d'un navire battant le pavillon d'un Membre lorsqu'il se trouve dans un port d'un autre Membre (mesures de contrôle par l'Etat du port), inspections visant à s'assurer qu'il respecte les prescriptions de la convention.

4. Le *paragraphe 5* s'inspire des obligations énoncées dans la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996. Il porte essentiellement sur les responsabilités complémentaires des Etats Membres dont sont originaires les gens de mer. Il leur demande d'exercer effectivement leur juridiction et leur contrôle sur les services de recrutement et de placement des gens de mer établis sur leur territoire. Cela pose les bases des prescriptions du titre 1 de la convention (voir plus loin la note 18), selon lesquelles les services du secteur privé doivent être autorisés sur la base d'une licence, d'un agrément ou d'un règlement, ainsi que des obligations découlant du titre 5, règle 5.3.

⁸ Conférence technique maritime préparatoire, *Compte rendu* n° 4(Rev.), paragr. 104.

5. Le *paragraphe 6* exige simplement, conformément aux obligations découlant d'autres conventions pertinentes, telles que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (article 217(8) dans le contexte de la pollution du milieu marin), que chaque Membre fasse respecter sa législation en prévoyant des sanctions suffisantes ou d'autres mesures correctives compatibles avec le droit international pour décourager les infractions aux prescriptions de la convention. Le champ d'application géographique de l'obligation et le niveau et la nature des sanctions ou des mesures correctives exigées en cas de violation ne sont pas précisés: il est seulement indiqué que de telles mesures doivent être prévues et être suffisamment dissuasives pour décourager toute violation.

6. Le *paragraphe 7* établit le principe, approuvé par le groupe de haut niveau et la CTMP, de l'interdiction d'un traitement plus favorable⁹. Ce principe se rencontre aussi dans les principales conventions de l'OMI. Il pourrait favoriser la ratification de la convention et contribuer à la mise en place de règles du jeu équitables en ce qui concerne les droits en matière d'emploi.

Note 6 (article VI)

1. L'*article VI* introduit deux innovations importantes en ce qui concerne les conventions internationales du travail. L'une a trait à la structure de la convention du travail maritime, déjà traitée dans l'examen général (points 1 à 9). Les *paragraphes 1* et *2* de l'*article VI* précisent la relation juridique entre les diverses parties ou les divers niveaux de la nouvelle convention. Les articles forment le premier niveau, les droits et obligations qu'ils énoncent étant précisés dans les règles, qui ont force obligatoire (titres 1 à 5, deuxième niveau). Chaque règle est ensuite mise en œuvre au moyen d'un ensemble de normes obligatoires (code, partie A, troisième niveau) et de principes directeurs, non obligatoires (code, partie B, quatrième niveau). L'autre innovation dans l'*article VI* concerne la «souplesse d'application» qui a pour but de favoriser une large ratification sans pour autant édulcorer les normes (voir point 2 c) de l'examen général).

2. Le *paragraphe 2* prévoit des interactions entre les deux parties du code: les Membres doivent «dûment envisager» de s'acquitter de leurs obligations au titre de la partie A du code «de la manière prescrite dans la partie B du code». La relation entre les parties A et B du code a fait l'objet d'un avis du Conseiller juridique à la troisième réunion du groupe de haut niveau¹⁰. Cet avis est reproduit à l'annexe D. A sa quatrième réunion, à Nantes, le groupe de haut niveau est parvenu à un accord sur les conséquences précises pour les Membres qui ratifient la convention de la suite qu'ils donnent à la partie B du code. Cette avancée a ouvert la voie au transfert d'un grand nombre de prescriptions détaillées énoncées dans les conventions existantes, des normes de la partie A aux principes directeurs de la partie B. L'accord a été formulé sous la forme d'une série de questions et de réponses:

Question: La partie B est-elle obligatoire?

Réponse: Non.

Question: Les Membres qui ratifient la convention peuvent-ils passer outre la partie B?

⁹ En d'autres termes, le principe interdit que soit accordé aux navires autorisés à battre pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié la convention un traitement plus favorable que celui accordé aux navires autorisés à battre pavillon d'un Etat qui l'a ratifiée. Voir par exemple l'article 1, paragraphe 3, du Protocole de 1988 relatif à la Convention SOLAS.

¹⁰ *Rapport final* du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, troisième réunion, Genève, 2003, TWGMLS/2003/10, paragr. 199-202.

Réponse: Non.

Question: Les inspecteurs de l'Etat du port contrôlent-ils la mise en application de la partie B?

Réponse: Non.

Question: Le Membre qui ratifie la convention doit-il suivre les orientations stipulées dans la partie B?

Réponse: Non mais, s'il ne les suit pas, il peut avoir à indiquer – aux organes compétents de l'Organisation internationale du Travail – comment il a appliqué les dispositions obligatoires correspondantes de la convention consolidée¹¹.

3. Pour aider les Membres, une «note explicative» a été placée dans le texte de la convention à la suite des articles (voir plus loin la note 14). Les paragraphes 10 et 11 de cette note explicative reflètent les accords intervenus: ils indiquent le contexte général de la partie B et donnent un exemple de l'interaction de la partie B avec la partie A. Il semble qu'une explication, plutôt qu'un texte ayant force juridique, soit la meilleure solution et conforme à ce qui a été convenu, à savoir que les points de vue énoncés au point 2 ci-dessus devraient trouver leur expression explicite dans la convention ou dans la documentation y relative.

4. Les *paragraphes 3 et 4* présentent le principal autre élément de souplesse introduit dans la convention. Pour l'application au niveau national des prescriptions de la convention, le *paragraphe 3* énonce le concept d'«équivalence dans l'ensemble», déjà présent dans la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Ce concept n'est pas défini dans cette convention et n'est pas non plus défini dans une autre convention récente (n° 185) où il a été utilisé. Après une discussion approfondie, la CTMP a décidé d'en inclure une définition dans le *paragraphe 4* et, après avoir examiné deux définitions possibles proposées dans le projet recommandé qui lui était soumis, est arrivée à un compromis concernant son libellé. Selon ce libellé de compromis, une disposition nationale prescrivant pour les droits et principes de la convention des modalités d'application différentes de celles énoncées dans la partie A du code sera réputée «équivalente dans l'ensemble» si le Membre concerné «vérifie» que la législation pertinente ou une autre mesure d'application «favorise la pleine réalisation de l'objectif et du but général de la disposition ou des dispositions concernées de la partie A du code» et «donne effet à la disposition ou aux dispositions concernées de la partie A du code». A propos du mot «vérifie», utilisé dans l'une des définitions examinées par la CTMP, l'extrait suivant d'un avis donné à la CTMP par le Conseiller juridique semble également s'appliquer au *paragraphe 4* tel qu'adopté par la CTMP:

L'obligation du Membre réside principalement dans cette «vérification» qui n'est cependant pas une autosatisfaction. En effet, il appartient aux organes chargés du contrôle de l'application, tant au niveau national qu'international, d'examiner non seulement si cette vérification a eu lieu, mais également si elle a été menée de bonne foi de manière à ce que le but visé, la mise en œuvre des principes et des droits énoncés par les règles, soit correctement atteint d'une manière autre que celle indiquée dans la partie A du code¹².

5. Il convient de noter que la définition du *paragraphe 4* de l'article VI s'appliquera seulement «aux fins des dispositions du *paragraphe 3*» (c'est-à-dire uniquement pour ce

¹¹ *Rapport final* du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, quatrième réunion, Nantes, 2004, TWGMLS/2004/19, paragr. 139.

¹² Conférence technique maritime préparatoire, *Compte rendu* n° 4(Rev.), paragr. 124.

qui concerne les dispositions de la partie A du code) et seulement «dans le contexte de la présente convention». L'intention n'est donc pas de modifier le sens qui peut être donné à la notion d'équivalence «en substance» ou «dans l'ensemble» dans d'autres conventions de l'OIT (n^{os} 147 et 185) qui peuvent rester ou entrer en vigueur pour certains Membres. Par ailleurs, selon le paragraphe 3, la notion d'équivalence dans l'ensemble peut s'appliquer «sauf disposition contraire expresse de la présente convention»; en fait, son application a été exclue en ce qui concerne les normes figurant au titre 5 (voir plus loin la note 34, point 5).

Note 7 (article VII)

L'article VII prévoit un mécanisme qui permet aux Membres d'agir dans les cas où il n'y a pas dans un pays donné d'organisation représentative des armateurs ou des gens de mer susceptible d'être consultée (ainsi que l'exigent un certain nombre de dispositions). L'impact potentiel de cette disposition a été examiné plus haut dans la partie I du présent rapport (paragraphe 16).

Note 8 (article VIII)

1. Les «dispositions finales» figurant dans les articles VIII à XII ainsi qu'à l'article XVI reprennent les dispositions types des conventions internationales du travail, notamment de la convention n^o 147. Toutefois, à la différence de l'article 5 de la convention n^o 147, il n'y a aucune condition préalable pour les Membres souhaitant ratifier la convention du travail maritime.

2. La formule exacte pour l'entrée en vigueur de la convention et de tout amendement à celle-ci est l'un des sujets sur lesquels la CTMP n'a pas trouvé de solution. La Réunion tripartite d'intersession a décidé que ces questions devraient être laissées en blanc dans le projet de convention, estimant qu'il y a lieu que la Conférence internationale du Travail les examine sur la base de suggestions du Bureau. Ainsi, le nombre de ratifications nécessaire et le tonnage requis pour l'entrée en vigueur de la convention, conformément aux dispositions du *paragraphe 3 de l'article VIII*, restent à déterminer.

3. Il pourrait être utile d'avoir à l'esprit les informations suivantes concernant d'autres conventions. La première formule – 10 Membres représentant 25 pour cent du tonnage brut de la flotte marchande mondiale – est celle utilisée dans la convention n^o 147 (article 6 2)). La seconde formule – 25 Membres représentant 50 pour cent du tonnage brut – figure dans la Convention SOLAS, à l'alinéa *a*) de son article X. Autres options possibles: celle du protocole de 1988 à la Convention SOLAS (15 Membres et 50 pour cent du tonnage) (alinéa *a*) du paragraphe 1 de l'article V) et celle de la convention (n^o 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, qui exige la ratification par «cinq Membres, y compris trois dont les flottes marchandes atteignent chacune un tonnage brut égal ou supérieur à un million [de tonnes]» (article 18, paragraphe 2). A la CTMP, les représentants des armateurs et les représentants de la plupart des gouvernements ont privilégié l'approche SOLAS, soit au moins 25 Membres et une part de 50 pour cent du tonnage brut mondial. Les représentants des gens de mer ont suggéré 30 Membres représentant au total 33 pour cent du tonnage brut mondial, en déduisant éventuellement le tonnage des Etats non Membres de l'OIT. Les armateurs se sont dits prêts à accepter le nombre minimum de 30 Membres ayant ratifié la convention, mais souhaitaient que soit maintenue la proportion de 50 pour cent du tonnage brut mondial. La principale justification du pourcentage de 50 pour cent, selon ce qui a été indiqué par les représentants des armateurs et les représentants de certains gouvernements, est l'existence, dans la convention, d'une disposition interdisant un traitement plus favorable (paragraphe 7 de l'article V): s'agissant d'inspections dans

des ports étrangers, les navires faisant escale dans un port d'un Membre ayant ratifié la convention seront couverts par celle-ci, quand bien même l'Etat du pavillon ne l'aurait pas ratifiée. Dans cette optique, ce serait probablement le tonnage brut «mondial» qui devrait être retenu, dans la mesure où la convention, du fait du contrôle par l'Etat du port, s'appliquerait aussi aux navires d'Etats non Membres de l'OIT.

4. S'agissant de déterminer la formule la plus appropriée pour l'entrée en vigueur de la convention (et pour des amendements à celle-ci, voir plus loin la note 12), il pourrait aussi être utile d'envisager un exemple en se référant au tableau qui figure à l'annexe C du présent rapport. Ce tableau, qui utilise des données tirées de *World Fleet Statistics* (2004)¹³, comprend une troisième colonne qui indique la part de chaque pays, territoire ou registre en pourcentage du tonnage brut de la flotte marchande mondiale au 31 décembre 2004. Les six Membres de l'OIT dotés du plus fort tonnage (y inclus les territoires ou régions sous leur souveraineté) représentent plus de 50 pour cent du tonnage de la flotte marchande mondiale. Il suffirait que ces quelques pays ratifient immédiatement la convention pour que son entrée en vigueur devienne effective mais avec une très faible proportion de pays possédant une importante flotte marchande. A l'opposé, si ces six pays ne ratifiaient pas la convention, la ratification des quelque 140 autres Etats Membres de l'OIT figurant sur la liste ne suffirait pas à donner effet à la convention. La solution pourrait consister, tout en conservant le pourcentage de 50 pour cent, à utiliser un système de pondération qui tienne compte du nombre de pays possédant un fort tonnage à l'exemple de la convention n° 180, qui prescrit la ratification par cinq Membres pour l'entrée en vigueur de la convention, dont trois Membres dotés d'une flotte marchande d'au moins un million de tonneaux de jauge brute.

5. En dehors du principe qui interdit d'accorder un traitement plus favorable, il convient de tenir compte de la position adoptée par les mandants concernant les effets de l'entrée en vigueur de la convention, qui découlent de son article X. Comme indiqué dans la note 10 ci-après, la convention reflète le point de vue selon lequel les conventions du travail maritime existantes devraient, dans la plupart des cas, être globalement remplacées par la convention du travail maritime consolidée. Cela signifie par exemple qu'un pays qui n'est pas en mesure de ratifier dans sa totalité la convention du travail maritime mais qui voudrait ratifier d'importantes conventions existantes telles que la convention n° 147 ne pourrait plus le faire après l'entrée en vigueur de la nouvelle convention. Cette position concernant l'article X ne serait donc justifiée que si un nombre relativement élevé de ratifications était requis avant l'entrée en vigueur de la nouvelle convention. Reprenant la proposition (compatible avec ce qui vient d'être dit), selon laquelle le nombre de Membres qui ratifient devrait être fixé à 30, le *paragraphe 3* de l'article VIII devrait être libellé comme suit:

3. La convention entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 Membres, dont au moins la moitié des Etats ayant une part en pourcentage d'au moins [1]¹⁴ pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale, aura été enregistrée.

¹³ Publication annuelle de Lloyd's Register-Fairplay. Le tableau présente la composition de la flotte marchande (navires de mer automoteurs de plus de 100 tonneaux de jauge brute).

¹⁴ Sur la base du tableau figurant dans l'annexe C, ces Etats seraient au nombre de 21 (Allemagne, Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Chine, Chypre, Corée (République de), Danemark, Etats-Unis d'Amérique, Grèce, Iles Marshall, Inde, Italie, Japon, Libéria, Malte, Norvège, Panama, Royaume-Uni, Russie (Fédération de), Saint-Vincent-et-les Grenadines, Singapour). Avec *un demi* pour cent, ils seraient 30 (Allemagne, Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Belgique, Chine, Chypre, Corée (République de), Danemark, Etats-Unis d'Amérique, France, Grèce, Iles Marshall, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Libéria, Malaisie, Malte, Norvège, Panama, Pays-Bas, Philippines, Royaume-Uni, Russie (Fédération de), Saint-Vincent-et-les Grenadines,

6. Il convient aussi de noter que, selon le *paragraphe 4* de l'article VIII, la convention, une fois entrée en vigueur, ne prendra effet pour un Membre qui décidera de la ratifier que douze mois après la date d'enregistrement de sa ratification. C'est la période normale à l'OIT, et c'est particulièrement important dans le contexte du titre 3 et de sa disposition transitoire concernant les navires anciens. Cette disposition peut avoir son importance compte tenu des ajustements à apporter aux systèmes nationaux et à la construction des navires (voir plus loin la note 27, point 7).

Note 9 (article IX)

Cette disposition concernant la procédure de dénonciation est une disposition type qui figure dans toutes les conventions de l'OIT. Elle vise à garantir que la période durant laquelle la dénonciation sera possible sera la même pour chaque Membre ayant ratifié la convention, quelle que soit la date à laquelle la convention est entrée en vigueur pour ce Membre.

Note 10 (article X)

1. L'article X contient la liste des conventions qui seront révisées par le nouvel instrument. Le taux de ratification de ces conventions est précisé à l'annexe B du présent rapport. La convention consolidée, jusqu'à ce qu'elle soit ratifiée par l'ensemble des Etats qui ont ratifié les actuelles conventions du travail maritime, coexistera nécessairement avec celles-ci à des degrés divers (en fonction des taux de ratification).

2. Dans le droit conventionnel international, il n'y a pas de moyen facile d'éliminer les conventions multilatérales existantes ou de les remplacer par une nouvelle, à moins que ces conventions elles-mêmes ne prévoient un moyen de le faire. Les conventions internationales du travail adoptées depuis 1930 contiennent en fait un article qui permet à une future convention «portant révision» d'éliminer la plupart des effets des conventions qu'elle révisé (mais pas les conventions elles-mêmes). Cet article est généralement libellé comme suit:

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

- a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant [les dispositions de l'article permettant la dénonciation à certains intervalles], dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;
- b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

3. Les alinéas *a)* et *b)* du paragraphe 1 de cette disposition type offrent deux solutions aux problèmes de coexistence mentionnés plus haut, solutions qui s'appliquent «à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement». L'alinéa *a)* permet d'éviter la situation où un Membre serait lié par des obligations semblables en vertu de deux conventions différentes: dès que les nouvelles obligations entrent en vigueur, les anciennes disparaissent. Avec l'alinéa *b)*, l'ancienne convention cesse d'être ouverte à la

Singapour, Suède, Turquie). Avec *deux* pour cent, ils seraient 12 (Bahamas, Chine, Chypre, Grèce, Iles Marshall, Japon, Libéria, Malte, Norvège, Panama, Royaume-Uni, Singapour).

ratification. Dès que la nouvelle convention entre en vigueur, l'ancienne se limite aux Membres qui l'ont déjà ratifiée (jusqu'à ce qu'ils la dénoncent).

4. Le projet de convention du travail maritime, «ne dispose pas autrement» que l'alinéa *a*) ou *b*) ci-dessus. A l'entrée en vigueur de la convention, tout Membre qui l'aura déjà ratifiée ou qui la ratifiera ultérieurement sera réputé avoir dénoncé toute convention adoptée après 1930¹⁵, qu'il a ratifiée et qui a été désignée à l'article X de la nouvelle convention comme une convention révisée. Les conventions révisées resteront donc en vigueur pour les Membres qui les ont ratifiées et qui n'ont pas ratifié la nouvelle convention mais elles seront fermées à la ratification. L'objectif de cette dénonciation ipso facto (automatique) des conventions existantes et de leur fermeture à la ratification serait d'assurer une transition aussi rapide que possible vers un ensemble unique, universellement accepté, de normes et d'obligations internationales mieux «adaptées aux besoins de tous les acteurs du secteur maritime» (voir plus haut le point 1 de l'examen général).

5. La liste des conventions figurant à l'article X inclut toutes les conventions du travail maritime, à l'exception des conventions n^{os} 108 et 185, qui appartiennent à une catégorie légèrement différente et ne sont pas visées par le présent texte de la convention. Les conventions établissent des obligations contraignantes du droit international, ce qui n'est pas le cas des recommandations internationales du travail. Si cela est jugé nécessaire ou souhaitable, les recommandations existantes (de même que les conventions de la liste qui ne sont pas encore entrées en vigueur¹⁶) pourront être retirées en temps voulu par décision de la Conférence internationale du Travail, conformément aux dispositions de l'article 45*bis* du Règlement de la Conférence. Le processus de retrait des recommandations obsolètes, identifiées par le groupe de travail du Conseil d'administration mentionné plus haut (voir paragraphe 11 de l'introduction au présent rapport), est en fait déjà en cours. En tout état de cause, si les dispositions d'une recommandation, quelle qu'elle soit, sont incompatibles avec une quelconque partie de la nouvelle convention, elles seront réputées annulées et remplacées.

Note 11 (article XIII)

1. L'article XIII invite le Conseil d'administration du BIT à mettre en place une commission tripartite spéciale. Celle-ci sera chargée d'examiner, de manière générale, l'application de la nouvelle convention et sera investie de fonctions déterminées en ce qui concerne la procédure d'amendement accélérée ou simplifiée (voir plus loin note 13). Elle se composera de représentants des gouvernements ayant ratifié la nouvelle convention et de représentants des armateurs et des gens de mer choisis par le Conseil d'administration (ces représentants pouvant en pratique être les mêmes que les membres de la Commission paritaire maritime¹⁷). Il n'y aura donc pas de délégations tripartites nationales comme il y en a à la Conférence internationale du Travail. Le dialogue social se situera plutôt à l'échelon mondial, comme c'est le cas au Conseil d'administration du BIT. Cela se justifie en raison de la mondialisation des activités du secteur maritime.

¹⁵ Jusqu'à l'entrée en vigueur de l'instrument d'amendement de la Constitution, qui permet d'abroger, sous certaines conditions, des conventions périmées, une approche pragmatique relevant du bon sens devra être adoptée à l'égard des conventions ratifiées d'avant 1930.

¹⁶ Au nombre de celles-ci figure la convention (n^o 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946, qui a été omise par inadvertance dans la liste de l'article X du projet de convention de la CTMP.

¹⁷ Voir le paragraphe 20 de l'introduction (partie I) du présent rapport.

2. Les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas ratifié la convention pourront participer aux travaux de la commission, sans droit de vote. Ils auront toutefois le droit de proposer des amendements et participeront au processus d'approbation de ces amendements dans le cadre de la Conférence internationale du Travail au même titre que les Membres ayant ratifié la convention. Le *paragraphe 4* prévoit que les gouvernements siégeant à la commission posséderont deux fois plus de voix que les représentants des armateurs et des gens de mer. Cette formule 2-1-1 implique que, dans l'éventualité (peu probable) où un vote officiel serait requis par la commission, les gouvernements détiendraient 50 pour cent des droits de vote, et les armateurs et les gens de mer 25 pour cent chacun. Par ailleurs, en cas d'adoption d'amendements au code, l'article XV, *paragraphe 4 c*), protège chacun des trois groupes contre une mise en minorité: l'amendement ne sera pas mis aux voix s'il n'a pas le soutien d'au moins la moitié des voix détenues par chacun des trois groupes.

Note 12 (article XIV)

1. Les articles XIV et XV portent sur la procédure d'amendement de la nouvelle convention. L'*article XIV* dispose que la convention peut être modifiée par la Conférence générale, en vertu de l'article 19 de la Constitution de l'OIT. Par ailleurs, le code peut être modifié par une procédure «accélérée» simplifiée qui a été élaborée pour permettre une mise à jour rapide des parties techniques du texte sans qu'il soit besoin de procéder à une révision complète de la convention.

2. L'article XIV traite de la procédure d'amendement de la convention dans son ensemble en vertu de l'article 19 de la Constitution. La procédure envisagée, qui implique la ratification expresse desdits amendements, est une innovation pour l'OIT. Elle aura cependant les mêmes effets juridiques que les procédures utilisées à l'OIT pour la révision ou la modification des instruments, à une importante exception près: il n'y aura pas de convention ou de protocole distincts portant révision de la convention; il y aura simplement une convention modifiée.

3. Le *paragraphe 1* de l'article XIV prévoit que les amendements seront adoptés par la Conférence internationale du Travail, conformément à son Règlement. Il existe déjà une disposition qui répond aux besoins de l'article XIV, à savoir l'article 44 du Règlement, intitulé «Procédure à suivre en cas de révision d'une convention», qui n'a toutefois, dans la pratique, pas encore été utilisée pour la révision des conventions¹⁸.

4. Une fois l'amendement (ou l'ensemble des amendements) adopté par la Conférence, il sera communiqué à tous les Membres de l'Organisation pour ratification expresse, qu'ils aient ou non ratifié la convention. C'est la procédure actuellement suivie à l'OIT pour les conventions portant révision, à ceci près que les Membres qui ont déjà ratifié la convention ne recevront que l'amendement à ratifier (*paragraphe 2*). Les Membres n'ayant pas ratifié la convention seront saisis de l'intégralité du texte de l'instrument modifié (*paragraphe 3*).

5. De même, comme c'est déjà le cas pour les conventions portant révision, le nombre de ratifications par l'ensemble des Membres de l'OIT sera comptabilisé afin d'en suivre l'évolution (*paragraphe 4*) car, une fois le nombre requis atteint, l'amendement sera «réputé avoir été accepté». Cette notion (empruntée aux conventions de l'OMI) est très commode pour définir le moment qui marquera l'entrée en vigueur, douze mois plus tard, de l'amendement considéré. Au *paragraphe 4*, les chiffres ont été laissés en blanc. Ils

¹⁸ En règle générale, la procédure d'adoption des nouvelles conventions est aussi utilisée pour la révision des conventions existantes.

pourraient dépendre de ce que décidera la Conférence pour l'entrée en vigueur initiale de la convention en application de l'article VIII (voir note 8). Ils pourraient être les mêmes que ceux prévus à l'article VIII ou être inférieurs (tel est le cas pour l'entrée en vigueur du protocole à la convention n° 147, par exemple, par rapport à ce qui est prévu pour l'entrée en vigueur de la convention elle-même).

6. Conformément à la pratique habituellement suivie à l'OIT, les amendements entreront en vigueur douze mois après la date à laquelle le niveau de ratifications requis est atteint (c'est-à-dire la date à laquelle les amendements sont «réputés avoir été acceptés») pour ce qui est des ratifications initiales, et douze mois après l'enregistrement des ratifications, pour ce qui est des ratifications suivantes. Cela diffère de la situation actuelle en ce que l'entrée en vigueur concerne ou l'amendement en soi pour les Membres ayant déjà ratifié la convention (*paragraphe 6*), ou la convention dans son ensemble, telle que modifiée, pour ceux qui ne l'ont pas ratifiée antérieurement (*paragraphe 7*).

7. Les Membres ayant déjà ratifié la convention ne seront liés par un amendement que s'ils ont expressément ratifié ledit amendement (*paragraphe 8*). Cette disposition s'impose car l'on ne saurait attendre d'un Membre qu'il ratifie une convention (ce qu'il ne fait qu'après en avoir soigneusement étudié le texte) et qu'il soit ensuite lié par de nouvelles obligations, du fait de l'adoption de nouveaux textes qu'il n'aurait pas approuvés. L'OIT applique ce principe en ce qui concerne la révision des conventions, lequel principe est également consacré dans la Convention SOLAS et la Convention STCW.

8. Cela étant, les Membres qui ratifieront ultérieurement la convention seront liés par tous les amendements déjà adoptés, sauf stipulation contraire desdits amendements (*paragraphe 9*). Sur le plan juridique, l'effet sera donc le même que celui de la fermeture d'une convention révisée à la ratification. Une différence de détail a toutefois été mise en lumière par le groupe de rédaction de la CTMP, qui a noté une divergence entre le paragraphe 9 de l'article XIV et le paragraphe 12 de l'article XV concernant la procédure d'acceptation tacite applicable uniquement au code (voir la note 13). Aux termes du paragraphe 12, «une fois qu'un amendement *est entré en vigueur*, la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée» (c'est nous qui soulignons), alors que le paragraphe 9 de l'article XIV prévoit la fermeture à la ratification de la précédente version de la convention après *adoption* de l'amendement par la Conférence et donc avant que l'on sache ce qu'il en adviendra. Le groupe de rédaction (voir le paragraphe 15 de l'annexe A) s'est demandé si le fait de ne pas s'aligner sur ce que prévoit la Convention SOLAS dans ce domaine était intentionnel. La Convention SOLAS (article X *c*) sur l'entrée en vigueur) prévoit que la date de ratification de la convention à la suite d'un amendement – que la procédure soit expresse ou tacite – est la date à laquelle l'amendement est réputé avoir été accepté, ce qui est établi au paragraphe 4 de l'article XIV du projet de convention (voir le point 5).

9. Les différences importantes qui existent entre les procédures prévues à l'article XIV et celles prévues à l'article XV justifieraient un traitement différent de la question; en particulier, l'article XV repose en grande partie sur la procédure prévue par les conventions de l'OMI, alors que l'article XIV définit une procédure qui a le même effet que les procédures de révision des conventions de l'OIT. C'est pourquoi il y a de bonnes raisons d'être favorable à la ratification de la convention dans sa version non modifiée, jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle version puisque, en vertu des dispositions types des conventions de l'OIT, à l'heure actuelle, les conventions révisées ne peuvent être fermées à la ratification tant que la convention portant révision n'est pas

entrée en vigueur. En outre, selon le libellé du paragraphe 9, les Membres qui ratifient la convention avant qu'un amendement ne soit réputé avoir été accepté – à savoir la date prévue à l'article X c) de la Convention SOLAS, que nous venons de mentionner – ne peuvent pas être certains de leurs obligations éventuelles dans la mesure où l'amendement pourrait ne pas obtenir le nombre de ratifications requis pour son entrée en vigueur.

10. D'un autre côté, l'énoncé du paragraphe 9 de l'article XIV peut s'interpréter aussi comme introduisant intentionnellement une différence par rapport au paragraphe 12 de l'article XV et par rapport aux dispositions de la Convention SOLAS. Cela concorde avec la procédure en vertu de laquelle les Membres qui n'ont pas ratifié la convention sont invités à ratifier cette dernière, *telle que modifiée* (voir le point 4). Cela concorde aussi avec les objectifs de la nouvelle convention, à savoir que les conventions existantes devraient être remplacées par une convention uniforme unique et que la nouvelle convention devrait être largement ratifiée par les Membres ayant des activités dans le secteur maritime. La procédure énoncée à l'article XIV peut être utilisée pour amender toute disposition de la convention, mais il est fort probable (en raison des frais et des éventuels retards que cela entraînerait) qu'elle ne sera utilisée qu'en cas d'impérieuse nécessité de modifier d'importantes dispositions de la convention (articles et règles). Les Membres qui envisagent de ratifier la convention devraient donc raisonnablement partir du principe que ces amendements majeurs entreraient, à terme, en vigueur. Toutefois, si un Membre souhaite avoir une totale certitude à cet égard, il devrait s'arranger pour ratifier la convention antérieurement. Malgré le souci de n'avoir qu'une seule convention uniforme, le droit des pays qui ont ratifié la convention de refuser d'être liés par des amendements ultérieurs ne saurait être nié pour la raison indiquée au point 7. Cela ne s'applique pas aux Membres qui n'ont pas encore ratifié la convention. Aux termes de la procédure définie à l'article XIV, les amendements pourraient mettre plusieurs années à entrer en vigueur (ou réunir les conditions pour être réputés avoir été acceptés), ce qui contribuerait ainsi à perpétuer la coexistence de différentes versions d'une même convention. Il faut aussi noter que les Membres qui n'ont pas ratifié la convention ont la possibilité d'influer sur le contenu et le sort d'un amendement relevant de l'article XIV. Contrairement à ce qui se passe pour la Convention SOLAS, en vertu de laquelle la décision d'adopter des amendements et de les accepter est exclusivement du ressort des «gouvernements contractants», tous les Membres de l'OIT (qu'ils aient ratifié la convention ou non) sont sur un pied d'égalité, à savoir qu'ils sont tous en droit de prendre part à la décision d'adopter un amendement et que l'ensemble des ratifications sont prises en compte pour l'entrée en vigueur de l'amendement.

Note 13 (article XV)

1. L'article XV introduit l'innovation la plus importante de la nouvelle convention, à savoir l'amendement de certaines dispositions (le code) par une procédure «accélérée» ou d'«acceptation tacite» plutôt que par ratification expresse. Comme noté au point 1 de l'examen général, l'élaboration d'une procédure d'amendement accélérée permettant une mise à jour plus facile des détails les plus techniques des normes du travail était l'un des objectifs initiaux de l'exercice de consolidation. Une approche analogue visant à accélérer la procédure d'amendement des parties techniques d'une convention a été adoptée par la Conférence internationale du Travail pour la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 (article 8).

2. Cette procédure d'amendement simplifiée ou accélérée mise au point pour la convention du travail maritime, 2006, est analogue à celle prévue dans les conventions adoptées dans le cadre de l'OMI, par exemple la Convention SOLAS. Toutefois, une

adaptation a été nécessaire compte tenu des caractéristiques de l'Organisation internationale du Travail, notamment de sa structure tripartite et du rôle prééminent que sa Constitution accorde à l'Organisation dans son ensemble, dans le cadre de la Conférence internationale du Travail, pour ce qui concerne l'adoption et la révision des conventions. En particulier, la révision d'une convention est l'affaire de toute l'Organisation et pas seulement des Membres qui l'ont ratifiée.

3. Le *paragraphe 1* de l'article XV confirme le droit constitutionnel du Conseil d'administration d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence une question visant l'amendement du code selon la procédure traditionnelle décrite à l'article XIV.

4. L'annexe E présente sous forme synoptique les six principales étapes de la procédure d'amendement accélérée, décrites ci-après aux points 5 à 10.

5. *Etape 1.* Une proposition d'amendement est soumise au Directeur général (*article XV, paragraphe 2*). Elle peut être soumise par le groupe des armateurs ou par le groupe des gens de mer de la commission tripartite spéciale (voir la note 11) ou par n'importe quel Membre de l'Organisation. Les propositions faites par les gouvernements doivent avoir l'appui d'un groupe ou d'un certain nombre de gouvernements d'Etats Membres ayant ratifié la convention. Ce nombre a été laissé en blanc dans le projet de convention. La CTMP et la réunion d'intersession ont en effet jugé plus approprié que cette question soit examinée à la Conférence. La question appelle deux observations principales. Premièrement, il faut que les propositions aient un certain poids avant d'être soumises, compte tenu du temps et du coût que cela représentera pour le Bureau et les mandants lors des étapes 2 et 3, décrites plus loin (examen, traduction et distribution de la proposition par le Bureau, examen de la proposition par les gouvernements, après consultation probable des partenaires sociaux, formulation de commentaires par les gouvernements, préparation par le Bureau d'un résumé des commentaires et examen de la proposition par la commission tripartite spéciale. Celle-ci pourrait même devoir être convoquée pour l'examen d'une seule proposition). Deuxièmement, certains gouvernements pourraient rencontrer des difficultés pratiques pour coordonner leurs idées ou positions et obtenir ensuite l'appui nécessaire. A la CTMP, les représentants des armateurs et des gens de mer sont convenus que les amendements doivent être proposés ou appuyés par au moins dix gouvernements (soit 1 + 9 si celui qui fait la proposition a ratifié la convention) ou par le groupe des armateurs ou celui des gens de mer. Cette formule a été approuvée par la plupart des représentants gouvernementaux lors de la Réunion tripartite d'intersession. A noter toutefois que certains gouvernements étaient favorables à d'autres solutions – notamment, appui de quatre autres gouvernements (1 + 4). Il est suggéré d'adopter la formule 1 + 9, sous réserve d'un examen des difficultés à cet égard qui pourraient être portées à l'attention de la Conférence. Le libellé de la deuxième phrase du *paragraphe 2* serait donc le suivant:

Un amendement proposé par un gouvernement doit avoir été proposé ou être appuyé par au moins **dix** gouvernements ayant ratifié la convention ou par le groupe des représentants des armateurs ou par le groupe des gens de mer susvisés.

6. *Etape 2.* Le Directeur général s'assure que la proposition est recevable et la communique à tous les Membres de l'Organisation, avec toutes observations ou suggestions jugées appropriées (*paragraphe 3*), en les invitant à faire connaître leurs observations et suggestions.

7. *Etape 3.* Au bout d'une période qui est normalement de six mois, la proposition, accompagnée d'un résumé des observations ou suggestions éventuellement reçues, est transmise, conformément aux dispositions du *paragraphe 4*, à la commission tripartite

spéciale pour examen en vue de son adoption (sous réserve de l'approbation de la Conférence internationale du Travail). La présence d'au moins la moitié des Membres qui ont ratifié la convention (*alinéa a*) et une majorité des deux tiers (*alinéa b*) sont nécessaires pour l'adoption d'un amendement. Comme indiqué plus haut (voir note 11, point 2), tous les Membres de l'Organisation ont la possibilité de participer aux discussions, mais seuls les membres de la commission (c'est-à-dire, dans le cas des gouvernements, les Membres qui ont ratifié la convention) peuvent prendre part au vote; les dispositions prévues à l'*alinéa c*) éliminent le risque que l'un des trois groupes soit mis en minorité¹⁹.

8. *Etape 4.* Le *paragraphe 5* établit la principale différence avec les procédures utilisées à l'OMI: un amendement adopté doit être soumis à la Conférence internationale du Travail pour approbation afin que l'Organisation dans son ensemble puisse s'assurer de sa légalité et de sa conformité à la politique générale de l'OIT. Cette procédure devrait prendre très peu de temps, la Conférence ayant pour seule tâche d'approuver l'amendement (à la majorité des deux tiers) ou de le rejeter. Elle ne peut pas reformuler l'amendement. Celui-ci, si elle ne l'approuve pas, sera renvoyé à la commission tripartite spéciale.

9. *Etape 5.* Le reste de la procédure – soumission des amendements approuvés aux Membres pour examen – est très semblable aux procédures de l'OMI. Les amendements ne sont notifiés qu'aux Membres ayant ratifié la convention, qui disposent d'un certain temps, normalement deux ans, pour faire connaître leur position, avec copie aux autres Membres (*paragraphe 6*). L'amendement sera réputé avoir été accepté, sauf si un certain nombre de Membres représentant un certain tonnage de la flotte marchande mondiale manifestent leur désaccord avant la fin du délai prescrit (*paragraphe 7*). La formule précise pour empêcher qu'un amendement ne soit accepté en vertu du *paragraphe 7* n'a ni été résolue par la CTMP ni examinée par la Réunion tripartite d'intersession. La question a été renvoyée à la Conférence sur la suggestion du Bureau. Le *paragraphe 7*, tel que présenté à la CTMP, contient en fait une erreur. Ce *paragraphe* était censé suivre la même approche que celle des conventions de l'OMI, lesquelles prévoient le rejet d'un amendement si un tiers des Membres ayant ratifié la convention s'y opposent *ou* si les Membres qui s'y opposent représentent 50 pour cent du tonnage brut de la flotte marchande mondiale. Le *paragraphe 7*, tel que libellé, requiert que ces deux conditions soient remplies, et non uniquement l'une ou l'autre, de sorte qu'il est quasiment impossible de faire opposition à des amendements au titre de l'article XV, à tout le moins dans les premiers stades de l'entrée en vigueur de la convention. Pour rester fidèle au contenu des dispositions des conventions de l'OMI, tout en tenant compte de la formule concernant le tonnage proposée au point 5 de la note 8, l'énoncé suivant est proposé:

¹⁹ Des questions ont été soulevées quant à savoir dans quelle mesure l'*alinéa c*) peut être une aide pour les gouvernements, qui, normalement, ne votent pas en tant que groupe. Si l'on part du principe (pour des raisons de commodité de calcul) que la convention est entrée en vigueur avec 25 Etats Membres, la commission devrait être composée de 50 (2 x 25) représentants gouvernementaux. Le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer de la commission auraient alors 25 voix chacun (voir le *paragraphe 4* de l'article XIII), ce qui, avec les 50 voix des gouvernements, ferait un total de 100. L'*alinéa c*) aurait les effets suivants:

- 1) un amendement ne pourrait pas être adopté si le groupe des armateurs ou celui des gens de mer s'y opposait;
- 2) un amendement appuyé à la fois par le groupe des armateurs et celui des gens de mer ne pourrait pas être adopté à moins de recueillir au moins 25 des 50 voix des représentants gouvernementaux; en d'autres termes, à cause de l'*alinéa c*), il faudrait 25 votes gouvernementaux favorables, contre seulement 17, pour atteindre la majorité des deux tiers (soit un total de 67 (25+25+17) sur 100 votes), requise par l'*alinéa b*).

7. Un amendement approuvé par la Conférence générale est réputé avoir été accepté sauf si, avant la fin du délai prescrit, soit plus d'un tiers des Membres ayant ratifié la convention, soit des Membres ayant ratifié la convention, dont au moins la moitié détiennent au moins [1] pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale, expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général.

10. *Etape 6.* Six mois après qu'il est réputé avoir été accepté, l'amendement entre en vigueur pour tous les Membres qui ont ratifié la convention, sauf ceux qui, avant la fin du délai prescrit, ont exprimé leur désaccord (*paragraphe 8*) ou ont fait savoir qu'ils ne seront liés par l'amendement que lorsqu'ils notifieront expressément leur acceptation (*paragraphe 8 a*). Un Membre peut aussi, avant l'entrée en vigueur de l'amendement, déclarer qu'il dérogera à son application pendant une période donnée ne dépassant normalement pas un an (*paragraphes 8 b*) et *10*).

11. On notera que cette procédure «simplifiée» ou «accélérée» comporte un certain nombre de limites ou protections qui n'existent pas dans le cadre des conventions de l'OMI. C'est au cours des étapes 5 et 6, qui suivent de près les procédures de l'OMI, que l'on obtiendra le principal gain de temps (plusieurs années). L'examen interne des amendements (étapes 1 à 4) sera particulièrement approfondi et, comme indiqué plus haut, favorisera le consensus tripartite. Le fait que les principales discussions auront lieu à la commission tripartite spéciale plutôt qu'à la Conférence internationale du Travail, dont la décision se limiterait à un «oui» ou à un «non», permettra toutefois de gagner quelques mois et de faire des économies substantielles.

12. Le projet de convention respecte le principe (mentionné au point 7 de la note précédente) selon lequel un Membre qui a accepté le texte d'une convention par ratification ne saurait être lié, contre son gré, par les éventuels changements apportés à ce texte. Les Membres qui n'auront pas ratifié le texte initial et qui décideront de ratifier le texte amendé seront évidemment liés par ce dernier (*paragraphe 12*).

13. Comme évoqué plus haut aux points 8 à 10 de la note 12 portant sur les amendements en vertu de l'article XIV, le groupe de rédaction de la CTMP a noté une divergence entre le paragraphe 12 de l'article XV et le paragraphe 9 de l'article XIV. Le paragraphe 12 prévoit que la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée une fois qu'un amendement est entré en vigueur. Il semblerait préférable de choisir la date d'approbation d'un amendement par la Conférence générale (paragraphe 5 de l'article XV) ou, à tout le moins, la date à laquelle l'amendement est «réputé avoir été accepté» (paragraphe 7 de l'article XV), comme c'est le cas dans les conventions de l'OMI. Tel que l'article est libellé, les Membres n'ayant pas ratifié la convention ont un avantage sur ceux qui l'ont ratifiée, en ce sens que ces derniers seront liés par l'amendement en question à moins d'exprimer leur désaccord au Directeur général dans le délai prescrit, alors que ces conditions ne s'appliquent pas aux Membres qui ratifient la convention après l'approbation d'un amendement par la Conférence. Le raisonnement exposé au point 10 de la note 12, contre le choix de la date d'entrée en vigueur ou de la date à laquelle l'amendement est réputé avoir été accepté, est beaucoup moins convaincant en ce qui concerne la présente procédure. Aux termes de la procédure définie à l'article XV, le temps d'attente avant qu'un amendement soit réputé être accepté est relativement court. En outre, même si les Membres qui n'ont pas ratifié la convention jouent un rôle dans les propositions d'amendements et l'examen de ces derniers et prennent part à la décision de la Conférence concernant l'approbation d'un amendement adopté, ils n'interviennent pas (contrairement à ce que prévoit la procédure définie à l'article XIV) dans la décision initiale d'adopter un amendement ni dans la procédure d'acceptation tacite ultérieure.

14. Si le paragraphe 12 est conservé dans les termes actuels (à savoir «une fois qu'un amendement est entré en vigueur, la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée»), il doit s'entendre comme n'empêchant pas un Membre qui n'aurait pas ratifié la convention de décider volontairement de la ratifier sous sa forme modifiée avant la date d'entrée en vigueur.

15. Une question se pose: qu'advient-il lorsqu'un Membre ayant ratifié la convention décide de ne pas accepter un amendement et que des navires battant son pavillon entrent dans le port d'un Membre qui, lui, est lié par l'amendement? Le *paragraphe 13* reprend la solution adoptée dans la Convention SOLAS, à savoir que le Membre lié par l'amendement aura le droit d'appliquer la disposition pertinente sous sa forme amendée (sauf durant la période d'exemption mentionnée au *paragraphe 8 b*). Cette disposition, qui a été reformulée par le groupe de rédaction de la CTMP, est en substance la même que celle qui figure dans le projet de convention de la CTMP, à ceci près qu'elle est présentée de façon plus claire et en des termes plus proches de ceux de la disposition correspondante de la Convention SOLAS (voir *paragraphe 16* de l'annexe A).

Examen détaillé: note explicative, règles et code

Note 14 (note explicative)

Les règles et le code sont précédés de la «note explicative» mentionnée dans la note 6, point 3. Cette note explicative fait la synthèse des accords auxquels est parvenu le groupe de haut niveau et qui ont été adoptés par la CTMP sur la conception et la structure de la nouvelle convention ainsi que sur les rapports entre les articles, les règles et le code et entre la partie A et la partie B de ce dernier. Cette note est incluse dans la convention mais il y est précisé (au *paragraphe 1*) qu'elle ne doit pas être considérée comme faisant partie intégrante de celle-ci d'un point de vue juridique. Son statut sera analogue à celui du préambule, c'est-à-dire qu'elle facilitera l'interprétation de la convention. Elle devrait permettre aussi d'éclaircir un certain nombre de points (par exemple le statut de la partie B du code) à l'intention des parlements nationaux envisageant de ratifier la convention.

Note 15 (titre 1, règle 1.1)

1. Le *titre 1* énonce les normes minimales devant être respectées avant qu'un marin puisse travailler à bord d'un navire: il doit avoir un âge qui n'est pas inférieur à l'âge minimum, être en possession d'un certificat médical attestant son aptitude à exécuter les tâches qui lui seront confiées et posséder la formation et les qualifications nécessaires à cet effet. En outre, pour obtenir un emploi en mer, il est en droit de s'adresser à une agence de recrutement et de placement dûment réglementée.

2. Conformément aux normes du travail maritime existantes, la *règle 1.1* fixe à 16 ans l'âge minimum pour tout type de travail en mer. Elle consolide la convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920, et la convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936, ainsi que certains éléments de la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, qui, dans sa partie III relative aux effectifs des navires, fixe à 16 ans l'âge minimum requis pour travailler à bord d'un navire. La règle 1.1 de la convention proposée fixe à 16 ans l'âge minimum requis. Cette prescription pourrait ultérieurement être modifiée par l'ajout d'une disposition dans la partie A du code fixant un âge minimum plus élevé. Une prescription aussi précise ne figure pas en règle générale dans des règles. Si elle a été

inscrite dans la règle 1.1, c'est en raison de l'importance que pourraient lui accorder les parlements nationaux envisageant de ratifier la convention.

Note 16 (règle 1.2)

1. La *règle 1.2* a trait au certificat médical et aux examens correspondants. Elle consolide les prescriptions de la convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921, ainsi que de la convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946. Son objet est d'«assurer que tous les gens de mer sont médicalement aptes à *exercer leurs fonctions en mer*». Les mots en italique ont été proposés dans un amendement qui a recueilli un soutien tripartite lors de la réunion d'intersession.

2. Le *paragraphe 3* de la *norme A1.2* reconnaît expressément les prescriptions en matière de certificat médical de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (Convention STCW).

3. Le *paragraphe 9* couvre les cas où la validité d'un certificat médical vient à expiration dans le courant d'un voyage. Dans le projet de convention de la CTMP, la disposition permettait que cette validité soit prolongée «jusqu'à la fin du voyage». Par suite d'un amendement ayant obtenu un soutien tripartite lors de la réunion d'intersession, ce membre de phrase a été remplacé par le suivant: «jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que cette période n'excède pas trois mois».

Note 17 (règle 1.3)

1. La *règle 1.3* porte sur la formation et les qualifications des gens de mer. Elle reconnaît expressément d'autres prescriptions applicables en la matière, notamment celles de la Convention STCW, telle qu'amendée (voir paragraphe 3).

2. La CTMP a décidé qu'il n'y avait pas lieu que cette règle soit suivie de la précision selon laquelle ses dispositions pourraient faire l'objet de normes ou de principes directeurs. Cela faisait suite à une communication de l'OMI, qui se disait prête à assumer la responsabilité des prescriptions en matière de formation et de délivrance des brevets des matelots qualifiés si l'OIT lui transférait ces responsabilités. La CTMP a accepté ce transfert, mais est néanmoins convenue qu'il était nécessaire d'inclure des dispositions générales sur la formation dans la convention du travail maritime compte tenu du caractère global de cette convention consolidée, et pour justifier la fermeture à ratification de la convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936, et de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, mentionnées à l'article X (voir plus haut note 10), et par ailleurs d'assurer que toute personne qui ne serait pas couverte par les dispositions de la Convention STCW de l'OMI serait formée ou posséderait une qualification. Ainsi, une personne embauchée comme infirmière ou comme médecin à bord d'un navire devrait satisfaire aux normes nationales régissant ces professions. Toutefois, ni la responsabilité de la formation de cette personne ni l'évaluation de sa capacité à remplir le poste n'incombera à l'autorité compétente d'un Membre: celle-ci sera simplement tenue d'exiger des armateurs qu'ils s'assurent que les normes nationales sont bien respectées. Ce principe est énoncé au *paragraphe 1* de la règle.

3. Il convient de noter que le transfert de la responsabilité de la formation et de la qualification des gens de mer à l'OMI ne s'étend pas à la formation des cuisiniers,

laquelle demeurera de la compétence de l'OIT et est traitée au titre 3 de la convention (voir note 28 ci-après).

4. Le *paragraphe 2* contient une disposition garantissant que tous les gens de mer posséderont une formation de base à la sécurité individuelle à bord des navires. Cette prescription figure déjà dans la Convention STCW. Au cours des consultations, il a été recommandé que la terminologie déjà employée dans la Convention et le Code STCW soit utilisée dans la convention ou qu'il y soit fait référence. La disposition proposée reflète l'avis de l'OMI sur le libellé à adopter pour que les termes de cette disposition ne soient pas en contradiction avec ceux de la STCW. Toutefois, dans ses commentaires, l'OMI souligne que, à la différence du texte proposé, la Convention STCW n'autorise pas une «équivalence dans l'ensemble», ce qui pourrait avoir son importance du point de vue des mécanismes de contrôle de l'OIT.

5. Le *paragraphe 3* ouvre la voie au transfert à l'OMI de ces responsabilités, car il dispose que les formations et brevets conformes aux instruments adoptés par l'OMI seront considérés comme répondant aux prescriptions de la règle. Dans ses commentaires, l'OMI indique que, à sa 80^e session (mai 2005), le Comité de la sécurité maritime a approuvé la création par le Sous-comité des normes de formation et de veille (STW) d'un groupe de travail intersessions par correspondance coordonné par le Royaume-Uni pour faciliter l'élaboration de normes de compétence des équipages. Le Sous-comité STW a aussi proposé que l'OIT examine le statut juridique des pays qui ont ratifié la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946. Dans ces conditions, si l'élaboration des dispositions de l'OMI n'est pas à un stade suffisamment avancé lors de l'adoption de la convention, il serait peut-être sage d'ajouter une disposition transitoire appropriée à cette règle pour tenir compte des Membres ayant ratifié la convention n° 74. Si tel n'était pas le cas, du fait qu'elle prévoit la dénonciation *ipso facto* des conventions révisées (voir note 10, point 4), la convention aurait pour effet de diminuer la protection existant à l'heure actuelle pendant l'intervalle précédant l'adoption d'arrangements appropriés en vertu des instruments de l'OMI. On pourrait donc envisager d'inclure à la fin de la règle le paragraphe 4 suivant:

4. Tout Membre qui, au moment où il ratifie la présente convention, est lié par les dispositions de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, doit continuer à s'acquitter des obligations découlant de cet instrument, sauf si l'objet sur lequel il porte est couvert par des instruments adoptés par l'Organisation maritime internationale ou jusqu'à ce que tel soit le cas, ou jusqu'à ce que cinq ans se soient écoulés depuis l'entrée en vigueur de la présente convention conformément au paragraphe 3 de l'article VIII, la date la plus rapprochée étant retenue.

Note 18 (règle 1.4)

1. La *règle 1.4* énonce le droit fondamental des gens de mer d'avoir accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver gratuitement un emploi à bord d'un navire (*paragraphe 1*) et indique que tout Membre doit veiller à ce que les services de recrutement et de placement opérant éventuellement sur son territoire se conforment aux normes énoncées dans le code (*paragraphe 2*). Le *paragraphe 3* de la règle fait obligation aux Etats du pavillon d'exiger des armateurs ayant recours à des services de recrutement et de placement établis dans des pays où la convention n'est pas applicable de veiller à ce que ces services soient conformes aux prescriptions énoncées dans le code. Il convient de relever que cette règle et cette norme ne font pas obligation à l'armateur de recourir à un service de recrutement et de placement, mais que s'il a recours à un tel service, celui-ci doit être agréé ou certifié ou réglementé conformément à la convention. Le *paragraphe 8* de la *norme A1.4* explicite cette obligation et prescrit clairement que

les armateurs doivent s'acquitter de leur obligation à cet égard «dans la mesure du possible».

2. Le paragraphe 3 de la règle, tel qu'explicité par le paragraphe 8 de la norme, impose une certaine obligation aux Etats du pavillon concernant le recours par leurs armateurs à des services de recrutement et de placement établis dans des pays n'ayant pas ratifié la convention. Une question a été posée durant la Réunion tripartite d'intersession, lors de l'examen des points devant faire l'objet d'une inspection, quant à la nature des obligations de l'Etat du pavillon lorsque ses armateurs ont recours à des services de recrutement et de placement établis dans des pays étrangers ayant ratifié la convention. Cette question est traitée dans la note 38, point 3, ci-après.

3. La norme A1.4 établit une distinction entre services publics et services privés. Le *paragraphe 1* dispose que les services publics doivent être gérés dans les règles de façon à protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi. Des indications sur la manière dont cette obligation peut être mise en œuvre sont données dans le principe directeur B1.4. Le *paragraphe 2* de la norme prévoit la mise en place obligatoire d'un système normalisé de licence ou d'agrément ou d'une autre forme de réglementation, qui n'est toutefois applicable qu'aux services privés et seulement s'ils sont établis sur le territoire du Membre. Le *paragraphe 3* précise que l'obligation concernant la mise en place d'un tel système de réglementation n'impose pas à un Membre d'établir un système de gestion des services privés de recrutement et de placement. Le *paragraphe 4* énonce les prescriptions minimales applicables aux systèmes de réglementation des services privés.

4. Le *paragraphe 7* de la norme A1.4 contient une prescription importante reprise de l'article 3 de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, qui va bien au-delà de la question des services de recrutement et de placement. Il y est fait état de l'information devant être donnée aux ressortissants d'un Membre sur les problèmes pouvant résulter d'un engagement sur un navire d'un Etat n'ayant pas ratifié la convention. Le groupe de rédaction de la CTMP s'est demandé s'il ne vaudrait pas mieux que ce paragraphe figure dans la norme A5.3 relative aux responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre (voir annexe A, paragraphe 20).

5. Les membres du groupe de rédaction de la CTMP se sont également interrogés sur ce qu'il fallait entendre par les «documents d'identité des gens de mer» visés au paragraphe 2 a) du principe directeur B1.4.1 (voir annexe A, paragraphe 21).

Note 19 (titre 2, règle 2.1)

1. Le *titre 2* porte sur les conditions d'emploi: conditions dans lesquelles le contrat est conclu, salaires, congés annuels, rapatriement, obligation que le navire dispose d'effectifs qualifiés en nombre suffisant pour garantir la sécurité du milieu du travail, etc.

2. La *règle 2.1* porte sur les conditions dans lesquelles un marin conclut un contrat d'engagement maritime. Elle consolide les obligations énoncées dans la convention n° 22. Elle a pour objet de garantir, dans la mesure du possible, que le marin signe son contrat d'engagement en toute connaissance de cause. Bien entendu, la mesure dans laquelle un Membre peut le vérifier est limitée, mais c'est là un problème qui se pose dans tous les domaines d'activité réglementaire.

3. Cela étant, un premier pas important consiste à adopter des normes nationales conformes aux normes minimales énoncées dans la convention et, en cas d'inobservation, de prendre des mesures. La norme A2.1, dans son *paragraphe 1*, fait obligation aux Membres de réglementer différents aspects des contrats dont sont titulaires les gens de

mer sur les navires qui battent leur pavillon. L'une des conditions (énoncée à l'*alinéa a*) est que les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime «signé par le marin et l'armateur ou le représentant de l'armateur». Ce membre de phrase a été ajouté au projet de convention de la CTMP par suite d'un amendement ayant recueilli un soutien tripartite lors de la réunion d'intersession. Il convient de noter que cet alinéa couvre également le cas des travailleurs indépendants. C'est un point important pour garantir que tous les gens de mer seront couverts et éviter d'encourager la conclusion de contrats qui échapperaient aux prescriptions de la convention.

4. A l'*alinéa d*), par suite d'un autre amendement ayant recueilli un soutien tripartite, un membre de phrase a été ajouté afin qu'il ressorte clairement que les contrats d'engagement des marins doivent figurer parmi les informations auxquelles peuvent avoir accès les fonctionnaires de l'autorité compétente. Etant donné que l'inspection de ces documents pourra être effectuée dans un port étranger, une traduction en anglais de ces contrats sera nécessaire (*paragraphe 2*), sauf sur les navires n'effectuant que des trajets domestiques.

5. Le *paragraphe 4* de la norme exige des Membres qu'ils adoptent une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime régis par le droit national, notamment l'identité du marin et de l'armateur signataires du contrat, les conditions de la cessation du contrat ainsi que les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur.

6. Le *paragraphe 4 j*) (fondé sur le *paragraphe 3* de la *règle 2.1*) indique que le contrat d'engagement maritime peut faire référence aux dispositions des conventions collectives applicables visant les questions traitées par la convention. Il n'est donc pas nécessaire que l'intégralité du texte de la convention collective régissant la relation de travail soit reproduite dans le contrat d'engagement de chacun des marins; un simple renvoi à la convention applicable suffira.

7. Les *paragraphes 5* et *6* de la norme ont trait à la question des durées minimale et maximale du préavis devant être donné en cas de résiliation anticipée du contrat d'engagement par le marin ou l'armateur; les circonstances pouvant justifier la cessation immédiate et sans préavis du contrat en vertu de la législation nationale ou d'une convention collective y sont notamment indiquées.

Note 20 (règle 2.2)

1. La *règle 2.2* traite des salaires et énonce la prescription fondamentale, et que nul ne saurait contester, selon laquelle les gens de mer doivent être rétribués pour leur travail. Dans le projet de convention de la CTMP, il était demandé au *paragraphe 1* que les sommes dues soient versées tous les mois ou à d'autres intervalles réguliers. Par suite d'un amendement ayant recueilli un soutien tripartite lors de la réunion d'intersession, ce libellé a été modifié et remplacé par les termes «à des intervalles n'excédant pas un mois». Concernant les modes de paiement, la *norme A2.2* contient des prescriptions obligatoires qui ne sont reprises d'aucune convention internationale du travail en vigueur mais que nul ne saurait contester.

2. Le libellé du *paragraphe 6* fait ressortir que certains pays peuvent réglementer le salaire des gens de mer par voie législative, et d'autres non. L'objectif est qu'il ressorte clairement que le *principe directeur 2.2*, dans la partie B du code, ne s'adresse qu'aux pays choisissant de réglementer les salaires des gens de mer par voie législative car la norme de la partie A n'exige pas que les salaires soient réglementés. Le principe directeur vise les méthodes de calcul des salaires et des heures supplémentaires ainsi que

d'autres sujets. Il a pour base la recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

3. A l'*alinéa d)* du *paragraphe 1* du *principe directeur B2.2.2*, l'émargement par le marin du registre de ses heures supplémentaires «à des intervalles n'excédant pas un mois» plutôt que simplement «à intervalles réguliers», comme dans le projet de convention de la CTMP, résulte d'un amendement ayant recueilli un soutien tripartite lors de la réunion d'intersession.
4. Le *principe B2.2.4* contient une disposition relative à la négociation internationale du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés mentionnée au *paragraphe 9* de l'introduction du présent rapport.

Note 21 (règle 2.3)

1. La *règle 2.3* traite de la durée du travail et du repos et consolide les obligations énoncées dans la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996. La CTMP a souscrit à l'opinion du groupe de travail tripartite de haut niveau selon laquelle la nouvelle convention devrait suivre de près les dispositions de la convention n° 180 dont l'adoption a été précédée de longs débats et de difficiles compromis.
2. Les *paragraphes 13* et *14* de la *norme A2.3* tiennent compte des situations spécifiques qui peuvent exister au niveau national ainsi que des cas d'urgence. Lors de la CTMP, certains gouvernements ont estimé qu'il leur faudrait exclure de l'application des dispositions relatives à la durée du travail et du repos le capitaine et le chef mécanicien. L'opinion prépondérante est toutefois que le texte actuel fondé sur la convention n° 180 (en particulier les paragraphes 13 et 14) offre une souplesse suffisante et qu'il ne faut pas prévoir de dérogation, compte tenu notamment de la préoccupation croissante que suscite l'incidence de la fatigue sur la sécurité.
3. Le *principe directeur B2.3.1* contient des dispositions concernant spécifiquement les jeunes gens de mer. Il est précisé au *paragraphe 4* que ces derniers ne sont toutefois pas dispensés de l'obligation générale faite à l'ensemble des gens de mer de travailler dans toute situation d'urgence, conformément au *paragraphe 14* de la *norme A2.3*. Le groupe de rédaction a suggéré qu'il soit tenu compte de ce *paragraphe* dans le libellé de la norme étant donné l'importance de ces dispositions (voir annexe A, *paragraphe 25*).

Note 22 (règle 2.4)

1. La *règle 2.4* traite des congés annuels et pose aussi (*paragraphe 2*) le principe selon lequel les permissions à terre doivent être considérées comme un élément important pour garantir la santé et le bien-être des gens de mer.
2. Vu que les trente jours civils de congés annuels prévus par la convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976, (article 3, *paragraphe 3*) posent un problème à certains gouvernements, le projet de convention utilise l'équivalent mensuel de ces trente jours par an. Le *paragraphe 2* de la *norme A2.4* mentionne donc un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi, ce qui devrait être une solution acceptable pour les gouvernements auxquels la mention de trente jours pose un problème.
3. Le groupe de rédaction de la CTMP a demandé ce qu'il convenait d'entendre par «service effectué en dehors du contrat d'engagement maritime devant être compté dans la période de service, formule utilisée au *paragraphe 1* du *principe directeur B2.4.1* de la version antérieure du projet de convention (voir annexe A, *paragraphe 26*).

Note 23 (règle 2.5)

1. La *règle 2.5* traite du rapatriement et consolide les obligations énoncées dans la convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987. Les difficultés qu'entraîne pour les gens de mer l'inobservation, par l'amateur ou l'Etat du pavillon, des obligations découlant des normes du travail en vigueur constituent un grave problème qu'il convient de régler. Vu que le caractère très détaillé des prescriptions de l'actuelle convention n° 166 pose des problèmes aux gouvernements, il a été décidé de placer beaucoup de ces détails dans la partie B du code (*principe directeur B2.5*) qui donne des orientations pour la mise en œuvre de la convention au niveau national. Certains gouvernements se sont inquiétés d'une possible confusion entre les droits au rapatriement et les droits en matière d'immigration. Il est clair que le choix du lieu de rapatriement ne donne pas aux gens de mer des droits nouveaux ou supplémentaires en matière d'immigration. Ce sont des questions qui relèvent de la législation nationale régissant les migrations, et qui n'entrent pas dans le champ d'application de la nouvelle convention.
2. Compte tenu des graves préoccupations que suscite la question du rapatriement et des discussions en cours 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, la CTMP a introduit une nouvelle disposition dans la règle (*paragraphe 2*), qui fait obligation à chaque Membre d'exiger que les navires battant son pavillon fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés conformément au code.
3. Les *paragraphes 3 et 5 c)* de la *norme A2.5* indiquent clairement que, sauf dans le petit nombre de cas précisés au paragraphe 3, les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin.
4. Les frais de rapatriement de tous les gens de mer à bord de leurs navires sont à la charge des armateurs, mais le *paragraphe 4* de la norme reconnaît leur droit de recouvrer ces frais auprès d'autres parties contractuellement responsables à cet égard.
5. Les *paragraphes 5 et 6* indiquent que les Membres qui sont obligés de rapatrier des marins ont le droit de recouvrer les coûts correspondants auprès de l'armateur ou auprès de l'Etat du pavillon concernés.
6. Le groupe de rédaction de la CTMP a considéré que le libellé du *principe directeur B2.5.2* concernant les «gens de mer restés dans un port étranger» ou «débarqués dans un port étranger» ne faisait pas ressortir précisément quels marins étaient couverts; il a par ailleurs suggéré de remplacer «port» par «lieu» (voir annexe A, paragraphe 30).

Note 24 (règle 2.6)

1. La *règle 2.6* traite de l'indemnisation des gens de mer en cas de naufrage ou perte du navire. La *norme A2.6* indique que les marins ont le droit d'être indemnisés en cas de chômage résultant de la perte du navire ou d'un naufrage, selon les dispositions figurant dans la convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufrage), 1920.
2. Le groupe de rédaction de la CTMP s'est demandé si le terme «naufrage» repris de la convention de 1920 ne devrait pas être actualisé (voir annexe A, paragraphe 31).
3. Le *paragraphe 2* de la norme précise que l'indemnité de chômage n'est pas le seul remède auquel les gens de mer peuvent avoir recours en vertu de la législation nationale en cas de pertes ou de lésions découlant d'un naufrage.

Note 25 (règle 2.7)

1. La *règle 2.7* actualise les obligations énoncées dans la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996. Cette règle et les dispositions correspondantes du code concernant les effectifs, telles qu'approuvées par la CTMP, reflètent l'idée que le texte ne doit pas se limiter pas à la sécurité de la navigation: il doit aussi tenir compte de la fatigue des gens de mer et des problèmes de sécurité à bord. Il est également nécessaire de tenir compte du nombre de marins nécessaire pour assurer l'alimentation et le service de table à bord. Dans ses commentaires, l'ONU a estimé que les prescriptions relatives aux effectifs pourraient, une fois adoptée la convention proposée, faire partie des normes et règles internationales mentionnées dans l'article 217 de la Convention sur le droit de la mer.
2. Le *paragraphe 3* de la *norme A2.7*, dans lequel il est demandé que les besoins de personnel pour l'alimentation et le service de table soient pris en compte lorsqu'il s'agit de déterminer le nombre minimum de marins devant servir à bord, a été ajouté au projet de convention de la CTMP par suite d'un amendement ayant recueilli un soutien tripartite lors de la réunion d'intersession.

Note 26 (règle 2.8)

1. La *règle 2.8* et les normes et principes directeurs correspondants ayant trait au développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi qu'aux possibilités d'emploi des gens de mer ont été élaborés par la CTMP. L'objectif de ces dispositions est de consolider les principes énoncés dans la convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976, tout en tenant compte de l'opinion de nombreux gouvernements selon laquelle une telle politique concernant une catégorie de main-d'œuvre n'est plus appropriée, bien que la nécessité d'attirer des travailleurs dans ce secteur soit reconnue. Les dispositions ont été élaborées pour répondre à la préoccupation suscitée par la mise en œuvre d'une telle politique pour un seul secteur et sont aussi considérées comme de nature à promouvoir l'insertion des gens de mer dans les politiques de plein emploi à un niveau national plus large du fait qu'elles sont focalisées sur la promotion de l'emploi dans le secteur et sur le développement des carrières ainsi que sur la formation continue des gens de mer et l'amélioration de leurs compétences.
2. Le *principe directeur B2.8.2* offre une orientation aux Membres ayant recours à des registres ou à des listes nationales pour régir l'emploi des gens de mer.

Note 27 (titre 3, règle 3.1)

1. Le *titre 3* «Logement, loisirs, alimentation et service de table» consolide en les actualisant des obligations énoncées principalement dans les normes internationales du travail concernant le logement des équipages ainsi que l'alimentation et le service de table. Sont également abordées certaines questions qui sont traitées peu ou pas dans le contexte maritime en ce qui concerne la prévention du bruit et des vibrations sur les lieux de travail et de vie.
2. Les dispositions de la *règle 3.1*, qui traitent du logement et des loisirs à bord, sont parmi les dispositions les plus détaillées et les plus techniques de la convention et contiennent de nombreuses prescriptions concernant la conception technique ou la disposition structurelle des navires. Dans certains cas, sont inclus des droits spécifiques qui sont liés aux responsabilités et aux fonctions particulières des gens de mer. Ces dispositions sont reprises essentiellement de la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et de la convention (n° 133) sur le logement des équipages

(dispositions complémentaires), 1970, ainsi que des recommandations n^{os} 140 et 141 qui accompagnent ces deux conventions, mais elles ont été mises à jour compte tenu des avis donnés par les représentants des armateurs et des gens de mer au sujet des normes modernes et des besoins actuels du secteur. Le texte reflète les accords intervenus à la CTMP sur certaines dispositions spécifiques, par exemple la superficie des cabines ou encore l'application des dispositions selon le type et la taille des navires.

3. Le *paragraphe 1* de la règle énonce le droit fondamental des gens de mer de disposer à bord d'installations décentes pour leur logement et leurs loisirs, de nature à promouvoir leur santé et leur bien-être. Un amendement ayant recueilli un soutien tripartite lors de la réunion d'intersession fait apparaître clairement que le droit énoncé dans cette règle (ainsi que dans la norme et le principe directeur correspondants) doit s'appliquer aux gens de mer travaillant et vivant à bord des navires ou ne faisant qu'y travailler.

4. On se souviendra (voir note 3, point 12) que, en vertu de l'article II, paragraphe 4, la convention s'applique à tous les navires au sens de l'article II, paragraphe 1 *i*), sous réserve des exceptions qui sont mentionnées et «sauf disposition stipulant expressément le contraire». Etant donné que les prescriptions énoncées au titre 3 peuvent avoir des conséquences importantes sur la conception et la construction des navires, les paragraphes 2 et 3 de la règle 3.1 contiennent des dispositions transitoires (qui peuvent être un exemple de «dispositions stipulant expressément le contraire») excluant du champ d'application de certaines dispositions du code, relatif à la mise en application de la règle, les navires construits avant une certaine date.

5. L'exclusion mentionnée au *paragraphe 2* vise les navires autres que ceux «construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la convention pour le Membre concerné» – c'est-à-dire douze mois (ou davantage si la convention elle-même n'était pas encore en vigueur) après que le Membre concerné a ratifié la convention (voir paragraphes 3 et 4 de l'article VIII). Cette exclusion concerne les prescriptions du code ayant trait à «la construction et à l'équipement des navires». Les autres dispositions du code appliquant la règle 3.1 continueront à s'appliquer à ces navires et les gens de mer pourront toujours se prévaloir du droit fondamental énoncé au paragraphe 1 de cette règle.

6. Lors de la Réunion tripartite d'intersession, il a été reconnu que les dispositions du paragraphe 1 diminueraient temporairement la protection dont bénéficient les gens de mer en vertu des normes internationales du travail. Un grand nombre des navires concernés peuvent en effet être déjà couverts par les prescriptions détaillées des conventions n^{os} 92 et 133 susmentionnées ou de la convention n^o 147 et du Protocole y relatif exigeant qu'au minimum des dispositions «équivalant, dans l'ensemble» à celles des conventions n^{os} 92 et 133 soient appliquées, quand celles-ci n'ont pas été ratifiées par le Membre concerné. En vertu de l'article X (voir note 10, point 4, ci-dessus), les Etats du pavillon dont relèvent ces navires seront réputés avoir dénoncé toutes ces conventions et ne seront plus liés par leurs dispositions dès que la nouvelle convention entrera en vigueur à leur égard. L'exclusion de tous les navires existants de l'application des dispositions du code concernant la construction et l'équipement des navires entraînerait donc un amoindrissement de la protection existante. Or cela ne serait pas conforme à l'intention qui a présidé à l'élaboration de la nouvelle convention ni à l'article 19, paragraphe 8, de la Constitution de l'OIT. La Réunion tripartite d'intersession a accepté en substance l'amendement proposé à la CTMP pour corriger cette lacune. Il a été suggéré que cet amendement soit réécrit en suivant les conseils du Bureau puis examiné par la Conférence. Un nouveau libellé du paragraphe 2 est proposé

ci-après (la première phrase restant la même en substance que dans le paragraphe correspondant du projet de convention de la CTMP):

2. Les prescriptions du code appliquant la présente règle qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la présente convention pour le Membre concerné. Les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer aux navires construits avant cette date, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique du Membre concerné.

7. L'exclusion au *paragraphe 3* de la *règle 3.1* vise les navires autres que ceux construits à la date ou après la date à laquelle un amendement au code relatif aux dispositions ayant trait aux installations destinées au logement et aux loisirs des gens de mer prend effet pour le Membre concerné – c'est-à-dire six mois après que l'amendement est réputé accepté (article XV, paragraphe 8), à supposer que la procédure d'amendement simplifiée soit suivie. Ces navires ne seront pas soumis aux nouvelles prescriptions énoncées dans l'amendement. Toutefois, cette exclusion s'appliquera «sauf disposition stipulant expressément le contraire»: cette précision permet donc que soit fixée dans l'amendement lui-même la mesure dans laquelle il s'appliquera aux navires existants.

8. Concernant les *paragraphes 2* et *3*, il y a peut-être lieu de s'interroger sur ce que l'on entend précisément par l'idée de navire «construit» avant une certaine date. L'article 1, paragraphe 1, de la convention n° 133 fait référence dans ce contexte à un navire dont la quille a été posée «ou dont la construction se trouve à un stade équivalent». Il y a aussi lieu de noter que les conventions de l'OMI contiennent des définitions à ce sujet. Sauf si le terme «construit» ne prête à aucune équivoque dans l'industrie de la construction navale ou si les périodes de douze mois suivant l'entrée en vigueur de la convention ou de six mois après un amendement sont jugées en tout état de cause suffisantes, la phrase suivante pourrait être ajoutée à la fin du paragraphe suggéré au point 6 ci-dessus:

Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

9. D'autres dispositions figuraient dans le titre 3 du projet de convention de la CTMP qui ne s'appliquaient pas à l'ensemble des navires car il s'agissait de prescriptions spécifiques telles que celles visées au *paragraphe 9* de la *norme A3.1*, qui ne sont applicables ni aux navires à passagers ni aux navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute, ni aux navires spéciaux. Compte tenu de l'ensemble de solutions relatives au champ d'application et à la jauge des navires convenu lors de la Réunion tripartite d'intersession (voir ci-dessus, note 3, point 12), un nouveau paragraphe a été ajouté à la *norme A3.1* pour en rendre l'application plus souple. Ce paragraphe, à savoir le *paragraphe 20*, autorise un Membre à exempter les navires d'une jauge inférieure de l'application de certaines dispositions de la norme après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées, «lorsque cela est raisonnable», et «en tenant compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord». Cette possibilité doit être envisagée à la lumière du *paragraphe 21*, qui dispose que: «Des dérogations aux prescriptions de la présente norme ne seront possibles que dans les cas expressément prévus dans la présente norme et seulement dans des circonstances particulières dans lesquelles des motifs solides peuvent être invoqués pour les justifier *et sous réserve de protéger la santé et la sécurité des gens de mer.*» Les derniers mots en italique ont été

ajoutés au texte du projet de convention de la CTMP dans le cadre de l'ensemble de solutions convenu.

10. Concernant le paragraphe 20, le principe de la non-application de certaines prescriptions de la norme A3.1 à des navires de jauge inférieure a été approuvé mais aucun accord ne s'est dégagé lors de la réunion d'intersession au sujet de la jauge à retenir. Le chiffre de 200 tonneaux de jauge brute figurant au paragraphe 20 de la norme A3.1 dans le rapport I(1B) semble être généralement acceptable. L'une des préoccupations a été que ce chiffre corresponde aux dispositions devant être adoptées dans la convention sur le travail dans le secteur de la pêche, inscrite à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail en juin 2004 (et qui le sera de nouveau en juin 2007).

11. Le *paragraphe 12* de la norme se trouvait auparavant dans le titre 4. Il a été transféré dans le titre 3 par suite d'un amendement ayant recueilli un soutien tripartite lors de la réunion d'intersession. Il y est fait référence aux navires affectés à la «navigation côtière», expression qui n'est pas définie dans la convention. Il est possible que cette expression ne prête pas à équivoque au niveau national, même si certains paramètres peuvent varier, et qu'il soit inutile de l'examiner de manière plus approfondie.

12. Hormis le transfert du paragraphe 12, l'adoption du nouveau paragraphe 20 et l'ajout du nouveau membre de phrase à la fin du paragraphe 21, comme indiqué au point 9, le texte de la norme A3.1 reste en substance identique au texte figurant dans le projet de convention de la CTMP. Le groupe de rédaction de la CTMP en a toutefois modifié de manière substantielle l'ordre des dispositions. On trouvera au paragraphe 35 de l'annexe A les explications nécessaires à ce sujet. Le groupe de rédaction a également soulevé une question concernant l'intitulé du *principe directeur B3.1.1* «Conception et construction» (voir annexe A, paragraphe 36).

13. Dans le *principe directeur B3.1.5*, le libellé des *paragraphes 11 et 12* a été légèrement modifié par suite d'un amendement ayant recueilli un soutien tripartite lors de la réunion d'intersession.

14. Dans la mesure du possible, les détails techniques ont été placés dans les principes directeurs de la partie B du code, ce qui offre aux Membres plus de souplesse tout en respectant les prescriptions minimales essentielles pour que soient assurées des conditions de vie à bord décentes. Leur inclusion dans le code (dans la partie A ou la partie B) permettra aussi une actualisation plus rapide en fonction de l'évolution de la technologie et de la conception des navires. Dans ses commentaires, l'OMS propose que les principes directeurs du titre 3 fassent référence, en un endroit approprié, au *Guide d'hygiène et de salubrité à bord des navires*, de préférence en indiquant son lien avec le Règlement sanitaire international.

Note 28 (règle 3.2)

La *règle 3.2* et les dispositions du code correspondantes consolident et actualisent les obligations énoncées dans la convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946, ainsi que dans la convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, concernant la qualité de l'alimentation, de l'eau potable et du service de table, y compris les prescriptions relatives à la formation des cuisiniers de navire. Dans ses commentaires, l'OMS suggère que la norme A3.2 ou le principe directeur B3.2 indiquent expressément que les *Directives de qualité OMS pour l'eau de boisson* sont la référence acceptée pour ce qui touche à la sécurité de l'eau de boisson.

Note 29 (titre 4, règle 4.1)

1. Le *titre 4* reprend en substance un large éventail de normes internationales du travail et porte à la fois sur la situation à bord et à terre, notamment l'accès aux soins médicaux (au sens large) et la responsabilité financière de ces soins, la santé et la sécurité au travail et le bien-être à terre. Une approche réaliste a par ailleurs été adoptée concernant la promotion d'une protection en matière de sécurité sociale afin d'éviter tout obstacle à une large ratification de la convention.
2. La *règle 4.1* porte sur le droit des gens de mer d'accéder à des soins médicaux adéquats à bord des navires et à terre. L'obligation de fournir des soins médicaux gratuits en vertu de la convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987, a été légèrement assouplie par l'adjonction des mots «en principe» au *paragraphe 2*. Le *paragraphe 3* énonce l'obligation des Etats côtiers concernant les installations médicales à terre; leur obligation se borne à autoriser l'accès aux installations à terre existantes (étant entendu que ces Etats ne sont pas tenus de mettre en place de telles installations).
3. Les dispositions de la *norme A4.1* précisent les droits, notamment ceux ayant trait au personnel médical à bord et au contenu de la pharmacie de bord et d'autres questions d'assistance médicale. La norme renvoie aux normes internationales, et les recommandations figurant dans des instruments internationaux, tels que le *Guide médical international de bord* de l'OMS, sont mentionnées dans les principes directeurs.
4. Le *paragraphe 4* de la norme figurant dans le projet de convention de la CTMP contient aussi un alinéa relatif aux infirmeries. Cet alinéa a été transféré dans le titre 3 (voir note 27, point 11). Concernant l'alinéa *a*) énonçant l'obligation de disposer d'une pharmacie, de matériel médical et d'un guide médical, l'OMS a suggéré l'ajout de la phrase suivante: «En l'absence d'un guide médical national, le guide médical conservé à bord du navire sera le *Guide médical international de bord* publié par l'Organisation mondiale de la santé.» Il existe déjà une disposition sur ce sujet, mais elle est inscrite dans un principe directeur (au *paragraphe 4* du principe directeur B4.1.1 lu conjointement avec le *paragraphe 3*), et non dans une norme et fait référence au *Guide médical international de bord* parmi un certain nombre d'autres guides de ce type. L'*alinéa c*), qui a trait à la formation des personnes responsables des soins médicaux à bord en l'absence d'un médecin, s'attache à concilier le libellé de l'article 9 de la convention n° 164 sur les besoins en matière de formation médicale et celui du Code STCW lié à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée.

Note 30 (règle 4.2)

1. La *règle 4.2* traite de la responsabilité des armateurs en ce qui concerne les conséquences financières des maladies ou accidents subis par les gens de mer au cours de leur engagement. Ces dispositions visent à régler la couverture de sécurité sociale à court terme, qui relève pour l'heure de la convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, et de la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987. Elles complètent les dispositions relatives à la protection de sécurité sociale à long terme de la règle 4.5. Comme la «responsabilité» dont il s'agit (qui couvre à la fois les frais médicaux et le versement du salaire) ne découle pas d'un tort quelconque de l'armateur, le *paragraphe 2* indique clairement que les dispositions de la règle sont sans effet sur la responsabilité éventuelle de ce dernier pour faute ou imprudence en application du droit civil/privé.

2. La CTMP n'a pas arrêté la formulation des deux premiers alinéas de la *norme A4.2*, notamment parce qu'il a semblé nécessaire d'attendre pour ce faire l'issue des discussions 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. Un accord est toutefois intervenu à la CTMP sur le contenu de la règle concernant la responsabilité d'«assurer aux gens de mer ... le droit à une assistance et à un soutien matériels de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant le service des gens de mer dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat». Aucun accord n'a été trouvé en revanche sur la formulation précise des normes minimales rattachées à l'obligation générale énoncée dans la règle, qui concernent les frais médicaux (paragraphe 1 *a*) de la norme A4.2) et l'indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée (paragraphe 1 *b*) de cette norme).

3. A la réunion d'intersession, un consensus tripartite est intervenu au sujet du libellé de ces alinéas, issu d'un accord entre le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer. La nouvelle formulation, qui figure aux *alinéas a*) et *b*) de la *norme A4.2* de la convention proposée, accorde aux armateurs davantage de souplesse que ce que prévoyaient les projets de texte précédents en ce qui concerne l'obligation d'une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée. L'expression «couverture d'assurance» a notamment laissé la place à la formule, plus large, de «couverture financière», qui inclut la couverture d'assurance. Il ressort par ailleurs de la nouvelle formulation que le montant de l'indemnisation ne sera pas nécessairement fixé par la législation nationale applicable, c'est-à-dire celle de l'Etat du pavillon.

4. A la réunion d'intersession, certains représentants des gouvernements ont rappelé que l'indemnisation ne devrait pas être inférieure au niveau prévu par la législation nationale. Il a été rappelé à cet égard que les dispositions visées ne constituent que des normes minimales pour les Membres, qui peuvent fixer par voie législative leurs propres niveaux planchers. Tout accord d'indemnisation ne respectant pas ce plancher serait alors illégal. La formulation a été approuvée compte tenu de cet éclaircissement. Ce point a été soumis aux Membres, pour commentaires, après la réunion d'intersession. Les observations suivantes ont été reçues:

- *Afrique du Sud*. Le principe et l'intention du texte proposé à l'alinéa *a*) du paragraphe 1 de la norme A4.2 sont clairs mais le libellé «toute maladie et tout accident» pourrait donner à penser que la disposition ne se limite pas aux accidents et maladies liés au travail. L'Afrique du Sud appuie l'intention du texte dans la mesure où il vise les accidents ou maladies liés au travail, c'est-à-dire qui se produisent pendant que les gens de mer sont à bord, et leurs conséquences (transport, etc.). Tel qu'il est actuellement libellé, le texte n'établit pas de distinction entre ce qui vient d'être mentionné et les autres accidents ou maladies se produisant pendant la période d'emploi mais pas à bord d'un navire, ce qui implique que les employeurs devraient mettre en place, à leurs frais, des systèmes d'assistance médicale aux gens de mer. Le coût d'une assistance médicale étendue au monde entier rendrait cette formule prohibitive pour les nations en développement.
- *Argentine*. Le gouvernement de l'Argentine approuve le critère qui sous-tend l'idée d'une «couverture financière pour garantir une indemnisation» à l'alinéa *b*) du paragraphe 1 de la norme.

- *Bangladesh*. Il est proposé que la responsabilité de l'armateur, mentionnée à l'alinéa *a*) du paragraphe 1 de la norme, commence à la «date d'engagement des gens de mer» plutôt qu'à la «date stipulée pour le commencement du service». Il est par ailleurs proposé d'ajouter à l'alinéa *b*) du paragraphe 1 les mots «la politique de la compagnie» en plus de «la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective» et de préciser que, pour l'indemnisation, c'est la somme la plus élevée qui sera retenue.
- *Brésil*. Le libellé est acceptable étant donné que, au Brésil, les gens de mer bénéficient déjà de ces droits en vertu du régime de sécurité sociale auquel cotisent l'employeur et le travailleur. Il est à noter qu'il y a aussi un précédent dans la législation brésilienne pour ce qui concerne le secteur de la pêche dans lequel, en plus de la sécurité sociale, l'armateur doit prendre une assurance contre les accidents.
- *Egypte* (Syndicat général des travailleurs du secteur maritime). Dans les commentaires transmis par le gouvernement, ce syndicat approuve les dispositions proposées.
- *Nouvelle-Zélande*. Le gouvernement de la Nouvelle-Zélande appuie totalement le principe établi dans ces dispositions. Le régime contributif de la Nouvelle-Zélande pour l'indemnisation des accidents vise les accidents du travail qui se produisent en Nouvelle-Zélande et s'étend aussi aux gens de mer résidents qui travaillent à bord de navires appartenant à la Nouvelle-Zélande ou exploités par elle lorsqu'ils se trouvent hors du territoire de celle-ci. Ce système vise les accidents et exclut donc d'autres indemnités. La sécurité financière devrait se limiter, conformément à la législation de la Nouvelle-Zélande, au décès, à la maladie et aux accidents qui ne sont pas couverts par le système actuel.
- *Panama*. Le libellé de la norme A4.2 est approprié et clair.

5. Le *paragraphe 3* de la norme prévoit le versement de la totalité du salaire pendant la durée de l'incapacité de travail tant que le marin demeure à bord ou est débarqué sur le territoire d'un Etat étranger, puis (*alinéa b*) le versement de «la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoient la législation nationale *ou les conventions collectives*». Le membre de phrase en italiques a été ajouté en application d'un amendement ayant obtenu un appui tripartite à la réunion d'intersession.

Note 31 (règle 4.3)

1. La *règle 4.3*, qui traite de la protection de la santé et de la sécurité au travail ainsi que de la prévention des accidents, s'inspire des textes de la convention (n° 134) et de la recommandation (n° 142) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, qui visent à faire en sorte que les salariés disposent du matériel et de la protection voulus pour pouvoir exécuter leurs tâches en toute sécurité et qu'ils reçoivent la formation nécessaire à cet effet. Elle comporte par ailleurs des prescriptions relatives à la déclaration des accidents, qui s'inscrivent dans le cadre d'un système de suivi de l'observation constante des règles en vigueur et des conditions à bord des navires. La CTMP est convenue de la nécessité de prévoir des dispositions encourageant l'évaluation et la gestion des risques ainsi que la collecte et l'exploitation des données statistiques. La règle 4.3 et les dispositions correspondantes du code reflètent en grande partie une recommandation formulée par le bureau du groupe de haut niveau, telle qu'adoptée par la CTMP, à savoir qu'il convenait de moderniser le texte en y inscrivant certains éléments relatifs à l'élément humain pouvant affecter la santé et la sécurité au travail (fatigue et

consommation de drogues ou d'alcool par exemple) ainsi que d'autres problèmes comme l'exposition aux substances chimiques et autres risques liés au lieu de travail.

2. Les dispositions portant sur le bruit et les vibrations, qui complètent celles de la norme A3.1 (voir le paragraphe 6 h) et le principe directeur B3.1.12), sont également traitées sous l'angle de la protection de la santé. Le texte de la règle et des dispositions correspondantes du code tient compte de l'avis des experts du BIT en matière de sécurité et de santé au travail tant pour le contenu que pour la perspective adoptée. Ainsi, conformément à leurs recommandations, les dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail à bord s'inspirent de l'approche des *Principes directeurs concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail, 2001* (ILO-OSH 2001). Il a en outre été suggéré que la règle 4.3 et les dispositions correspondantes du code s'appuient sur les notions et normes visées dans d'autres instruments de l'OIT et les autres textes auxquels ils se réfèrent. Le texte du projet de convention tient compte de ces recommandations (en précisant par exemple que les navires doivent disposer d'un système pour la gestion de la sécurité et de la santé au travail) s'agissant des dispositions issues des conventions maritimes relatives à la santé au travail et à la prévention des accidents.

3. Le groupe de rédaction de la CTMP s'est interrogé sur le sens précis qu'il convient de donner au *paragraphe 3* du *principe directeur B4.3.7* (voir annexe A, paragraphe 44).

Note 32 (règle 4.4)

1. La *règle 4.4* reprend les obligations contenues dans la convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987, et traite de l'accès des gens de mer à des installations de bien-être à terre. Les Membres qui ratifieront la convention auront l'obligation de coopérer et de favoriser l'accès des gens de mer à de telles installations à terre, dans les limites, bien évidemment, des prescriptions nationales éventuellement applicables, en matière de sécurité notamment. La règle et les dispositions du code qui s'y rattachent reflètent le souci exprimé par certains gouvernements, pour lesquels le texte doit faire obligation aux Membres de favoriser le développement des installations de bien-être à terre mais non pas les contraindre à assumer les coûts liés à la fourniture ou à la création de telles installations.

2. Le groupe de rédaction de la CTMP s'est interrogé sur le bien-fondé des mots «impôts (...) spéciaux (...) prévus afin de financer les services de bien-être», au *paragraphe 2* du *principe directeur B4.4.4*, ainsi que sur l'utilisation du pluriel dans «autorités compétentes», aux *paragraphes 3* et *4* du *principe directeur B4.4.5* (voir annexe A, paragraphes 50 et 51).

Note 33 (règle 4.5)

1. La *règle 4.5* et les dispositions correspondantes du code portent sur la protection en matière de sécurité sociale, plus particulièrement sur la couverture assurée par les régimes nationaux. Pour l'heure, cette question relève notamment de la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987, texte qui n'a été ratifié que par trois pays. Initialement, la règle et les dispositions correspondantes du code étaient jugées très controversées. Le groupe de haut niveau a estimé cependant qu'en l'absence de dispositions en la matière la convention ne serait pas véritablement exhaustive, notamment parce que la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, fait déjà mention d'un «régime approprié de sécurité sociale» (article 2 a) ii)), même si elle précise que les modalités de la couverture relèvent de la législation nationale de l'Etat du pavillon.

2. Les discussions approfondies qui ont eu lieu avant la CTMP ont porté sur la nécessité de répondre sous une forme acceptable au problème complexe posé par la situation des gens de mer employés à bord d'un navire battant pavillon étranger qui n'ont pas droit à la couverture prévue par le régime de l'Etat du pavillon alors que leur pays de résidence ou de nationalité n'accorde de son côté aucune protection de sécurité sociale. Le souci était avant tout d'éviter que ces gens de mer soient dépourvus de toute protection, pour eux-mêmes comme pour les personnes à leur charge, du fait d'une législation nationale ne prévoyant pas la couverture des non-résidents ou des non-nationaux ou de l'absence de tout système adéquat dans le pays de résidence ou de nationalité. On relève dans ce domaine un autre problème, plus général, à savoir que les régimes de sécurité sociale des différents pays ne prévoient pas tous le même niveau de couverture.

3. Un compromis a pour finir été trouvé, notamment grâce à l'approche novatrice et pragmatique d'un groupe tripartite d'experts sur la sécurité sociale qui s'est réuni en avril 2004. Les dispositions élaborées en conséquence ont formé la base d'un texte accepté à la CTMP, à l'exception d'un principe directeur pour lequel le consensus tripartite ne s'est dégagé que par la suite, à la réunion d'intersession. Compte tenu de l'ampleur du désaccord de fond existant à l'origine et des efforts considérables consentis de bonne foi pour parvenir à un accord tripartite, efforts qui transparaissent dans chacune des dispositions de la règle 4.5, il semble difficile de viser le consensus pour d'éventuelles modifications à ce texte si ces modifications sont de nature à altérer l'équilibre obtenu ²⁰.

4. La règle contient les principes suivants:

- Les dispositions du code sont sans préjudice des conditions plus favorables qui pourraient être déjà applicables aux gens de mer en application de la législation nationale ou d'accords internationaux (*paragraphe 1*).
- Tout Membre doit prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète (*paragraphe 2*).
- Les gens de mer qui sont soumis à la législation de sécurité sociale d'un Membre et, dans la mesure prévue par la législation nationale de ce dernier, les personnes à leur charge doivent être admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre (*paragraphe 3*).

5. Le *paragraphe 1* de la *norme A4.5* indique clairement que la couverture décrite dans la règle et les dispositions correspondantes du code ne doit pas faire double emploi avec la protection de sécurité sociale dont les armateurs sont redevables à court terme en application des règles 4.1 et 4.2, protection qu'il s'agit simplement de compléter.

6. Le *paragraphe 4* introduit une souplesse supplémentaire en précisant que d'autres règles pourront être établies en application d'accords bilatéraux ou multilatéraux ou de dispositions adoptées dans le cadre des organisations régionales d'intégration économique.

7. Une disposition est restée en suspens à l'issue de la CTMP. Il s'agit du *paragraphe 5* du *principe directeur B4.5*, qui porte sur les responsabilités de l'Etat du

²⁰ Cette remarque tend à être confirmée par les discussions tenues sur le sujet à la CTMP – voir Conférence technique maritime préparatoire, *Compte rendu* n° 6(Rev.), paragr. 271 à 416.

pavillon en matière de protection de sécurité sociale. La formulation de ce paragraphe a fait l'objet d'un accord tripartite à la réunion d'intersession et se fonde sur un texte de compromis proposé par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer. Elle a été soumise aux mandants, pour commentaires, après la réunion d'intersession. Les observations suivantes ont été reçues:

- *Afrique du Sud.* La sécurité sociale des gens de mer nationaux devrait relever de la législation nationale. La couverture des non-nationaux pose un problème car elle est normalement financée par le compte national des recettes: il risque d'être prohibitif de couvrir les non-nationaux s'ils ne cotisent pas au système. Ces questions devraient être réglées par la législation nationale et/ou par les accords multinationaux ou binationaux. Le maintien des droits à la sécurité sociale devrait être réglementé par des accords binationaux ou multinationaux. Les termes «nationaux» et «non-nationaux» sont préférables à «résidents» et «non-résidents».
- *Argentine.* Quels que soient les mérites du choix de la résidence comme critère d'accès à la sécurité sociale, les Etats du pavillon ne sauraient s'exonérer de toute responsabilité dans ce domaine. Le choix du critère de la résidence habituelle a pour conséquence que, dans le cas d'un pays fournisseur de main-d'œuvre, en général, la sécurité sociale n'est accessible qu'aux gens de mer travaillant sur des navires qui battent le pavillon de ce pays et non à ceux qui travaillent sur des navires qui battent d'autres pavillons, le cas échéant des pavillons de complaisance. Comme, évidemment, peu de navires battent le pavillon du pays de résidence, la couverture est presque inexistante. En l'absence de systèmes contributifs, l'engagement à bas coût de travailleurs de ces pays entraîne une distorsion du marché mondial du travail dans les secteurs de la pêche et de la navigation maritime ainsi qu'une concurrence déloyale vis-à-vis d'autres navires de pêche sur lesquels travaillent les gens de mer qui «coûtent plus cher» parce qu'ils bénéficient d'une couverture sociale. Le texte de compromis, qui a fait l'objet, à la Réunion tripartite d'intersession, d'un consensus pour ce qui concerne la responsabilité de l'Etat du pavillon dans le domaine de la sécurité sociale représente une grande avancée, même si le gouvernement de l'Argentine préférerait, comme il l'a indiqué lors des discussions, que cette disposition soit placée dans la partie obligatoire de la convention.
- *Brésil.* Le gouvernement du Brésil appuie cette disposition. En vertu de la législation brésilienne, tous les gens de mer salariés ou indépendants qui sont assurés bénéficient d'une couverture universelle pour ce qui concerne la santé, la sécurité sociale et le bien-être, qu'il s'agisse de Brésiliens ou d'étrangers résidant et travaillant dans le pays. Les droits en matière de santé et de bien-être ne sont pas assujettis au versement de cotisations tandis que le droit à la sécurité sociale est acquis par le paiement de cotisations et couvre tous les gens de mer, qu'il s'agisse de Brésiliens ou d'étrangers résidant et travaillant dans le pays ou sur des navires battant le pavillon brésilien.
- *Egypte* (Syndicat général des travailleurs du secteur maritime). Dans les commentaires transmis par le gouvernement, le syndicat insiste sur l'importance de la protection sociale assurée par les Etats du pavillon.
- *Panama.* La protection garantie en matière de sécurité sociale devrait être conforme au système de chaque pays et il faudrait définir clairement les obligations qui incombent à l'armateur vis-à-vis des gens de mer qui ne sont pas couverts par le système de l'Etat du pavillon afin d'assurer leur sécurité et leur protection

sociale. En vertu de la législation du Panama, une caisse d'assurance sociale couvre les travailleurs de nationalité panaméenne (ou mariés à des nationaux ou ayant des enfants de mère panaméenne) qui résident au Panama et travaillent sur des navires immatriculés dans ce pays. Le système national protège les travailleurs à l'étranger aussi longtemps que les travailleurs et les employeurs versent leurs cotisations. Cela signifie que les armateurs doivent assurer l'affiliation de ces travailleurs au régime national d'assurance. L'incapacité résultant d'un risque professionnel de même que l'invalidité, la maladie et la maternité sont couvertes. En vertu de la législation du Panama, les armateurs sont tenus de prendre une couverture d'assurance privée pour les gens de mer étrangers travaillant à bord de navires battant le pavillon panaméen et de faire figurer dans le contrat d'engagement maritime tous les renseignements concernant cette assurance, notamment les risques couverts et les limites de cette couverture.

Note 34 (titre 5)

1. Le *titre 5*, qui porte sur le respect et la mise en application des dispositions, traite des obligations qui incombent aux Membres ayant ratifié la convention en application de l'article V. Il comprend trois règles: la règle 5.1, relative aux responsabilités de l'Etat du pavillon, la règle 5.2, relative à l'inspection dans les ports étrangers (contrôle des navires par l'Etat du port), et la règle 5.3, relative aux responsabilités des pays qui fournissent des gens de mer pour travailler à bord de navires.
2. Le groupe de haut niveau a arrêté l'essentiel de cet élément clé de la convention du travail maritime avant même que les dispositions de fond des titres 1 à 4 n'aient été examinées. Il a généralement été considéré que la définition de cet aspect du système de réglementation du travail maritime était essentielle au succès de l'exercice de consolidation (tout comme l'était l'élaboration de la procédure d'amendement simplifiée).
3. En ce qui concerne les pratiques traditionnelles pour assurer le respect de la réglementation applicable au secteur maritime – inspections par l'Etat du pavillon et l'Etat du port et mesures correctives –, les dispositions du titre 5 s'appuient sur les normes internationales du travail pertinentes, à savoir la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, ainsi que la convention (n° 178) et la recommandation (n° 185) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996. En ce qui concerne les pratiques plus modernes, qui visent à assurer le respect des dispositions entre deux inspections, le dispositif décrit au titre 5 s'inspire pour partie du système faisant appel à un certificat adopté par l'OMI, système bien accepté et prescrit par des conventions maritimes importantes, notamment par la Convention SOLAS, telle qu'amendée, et les codes qui y sont rattachés, en particulier le Code ISM, et par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) et ses différentes annexes. Toutefois, le système de l'OMI sous sa forme actuelle, qui vise l'observation constante des dispositions et s'intéresse aux questions relatives à la gestion du système et des ressources humaines, a été adapté au contexte particulier de l'OIT et aux principes défendus par les normes internationales du travail. Ce souci a débouché notamment sur l'introduction de dispositions appelées à renforcer et compléter les prescriptions sur les inspections qui instaurent des procédures de plainte à bord et à terre et auprès de l'Etat du pavillon et prévoient l'établissement de rapports. Le système de certification prescrit par le titre 5 sera étroitement coordonné avec les certifications et inspections maritimes connexes, notamment celles exigées par les conventions de l'OMI, et il s'appuiera sur les procédures prévues par les protocoles d'accord régionaux sur le contrôle des navires par l'Etat du port. Cette approche intégrée est jugée essentielle au

succès de la convention. Elle ne devrait pas entraîner de surcharge administrative importante pour les Etats ni pour les armateurs compte tenu du fait qu'elle s'inscrira autant que possible dans le cadre existant pour l'inspection et la certification des navires.

4. La plupart des éléments novateurs du titre 5 s'inscrivent en fait dans le prolongement des mesures prévues par les actuelles conventions internationales du travail, notamment la mise en place d'un système de certification qui vient s'ajouter au système d'inspection, l'introduction, par rapport à la convention n° 147, de nouveaux motifs pouvant entraîner l'immobilisation d'un navire dans un port étranger et, enfin, les procédures de traitement des plaintes ou réclamations présentées par les gens de mer et les dispositions relatives aux rapports à soumettre au Directeur général du BIT. C'est par la façon d'aborder la question du respect et de la mise en application des dispositions que la convention se démarque véritablement²¹. En effet, le titre 5 comprend un ensemble détaillé de dispositions relatives à des principes et des droits qui n'ont rien de secondaire. Ces dispositions se placent au même niveau que celles des autres titres concernant des droits fondamentaux, dont elles sont indissociables.

5. Le *paragraphe 2* de l'introduction au titre 5 exclut l'utilisation de dispositions équivalentes dans l'ensemble (autorisée par l'article VI, paragraphes 3 et 4, voir note 6, point 4) pour l'application de la partie A du code du titre 5. Les Membres ayant ratifié la convention ne disposeront donc pas exactement de la même souplesse que pour l'application des droits fondamentaux énoncés dans les autres titres. La CTMP a jugé cette restriction nécessaire pour favoriser l'uniformité des mesures prises par les Membres pour ce qui concerne la mise en application des dispositions.

6. Aucun accord n'a pu être trouvé à la CTMP sur le paragraphe figurant précédemment en troisième position dans les dispositions introductives au titre 5 de la convention. Ce paragraphe indiquait que les dispositions de la partie A du code relevant de ce titre ne pourraient être modifiées que par la procédure visée à l'article XIV, à savoir la ratification expresse, et non suivant la procédure simplifiée décrite à l'article XV. Comme indiqué précédemment (voir note 13, point 11), les restrictions et garanties applicables à l'adoption d'amendements en vertu de l'article XV sont comparables à celles qui assortissent la procédure visée à l'article XIV, à cette différence près qu'avec la ratification expresse l'entrée en vigueur d'un amendement, même nécessaire au plus haut point, peut prendre plusieurs années. A la réunion d'intersession, l'idée selon laquelle il devrait être possible de modifier les dispositions du code relevant du titre 5 de la même façon que celles du code relevant des titres 1 à 4 a fait l'objet d'un accord tripartite. Cette conclusion a été soumise aux mandants, pour commentaires, après la réunion d'intersession. Les observations suivantes ont été reçues:

- *Argentine*. Le gouvernement de l'Argentine approuve la solution de la Réunion tripartite d'intersession. Il ne voit pas la nécessité d'inclure l'ancien paragraphe 3 des dispositions introductives.
- *Nouvelle-Zélande*. Le gouvernement de la Nouvelle-Zélande approuve la solution de la Réunion tripartite d'intersession. Peut-être conviendrait-il «d'affiner» le titre 5, comme tous les autres titres. La procédure simplifiée permettra de régler rapidement les questions non controversées qui risqueraient d'entraver

²¹ Plusieurs conventions internationales du travail relatives à des droits fondamentaux présentent déjà des dispositions concernant la mise en application des prescriptions fondamentales qu'elles contiennent, mais celles-ci restent au second plan par rapport aux droits et obligations énoncés par ailleurs.

l'application de la convention. Cette procédure s'assortit de garanties importantes propres à éviter l'adoption d'amendements ne bénéficiant pas d'un large soutien.

- *Panama.* Le gouvernement du Panama approuve la solution de la Réunion tripartite d'intersession. Pour éviter toute confusion, il faudrait que les procédures d'amendement soient les mêmes pour l'ensemble de la convention.

Note 35 (règle 5.1)

1. La *règle 5.1* traite des responsabilités des Membres ayant ratifié la convention vis-à-vis des gens de mer à bord de navires battant leur pavillon.

2. La *règle 5.1.1* énonce les principes généraux devant être respectés par l'Etat du pavillon. Celui-ci doit coordonner les activités relatives au respect et à la mise en application des dispositions à bord des navires, conformément à l'article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, mentionné dans le préambule (voir note 1). Le *paragraphe 1* établit que les Membres doivent, à titre général, faire en sorte que les navires battant leur pavillon respectent l'ensemble des normes de la convention. Le *paragraphe 2* précise à cet égard que les Membres doivent veiller à ce que les conditions de travail et de vie des gens de mer soient conformes aux normes de la convention à bord des navires battant leur pavillon. Cette obligation découle des conventions n^{os} 147 (article 2 g)) et 178. Les Membres doivent pour ce faire instaurer un système efficace d'inspection et de certification. Une distinction est faite ainsi entre les conditions de travail et de vie, qui relèvent du système de certification, et les autres questions plus générales traitées par la convention, dont la responsabilité incombe à l'Etat du pavillon.

3. Le *paragraphe 3* reflète les dispositions du paragraphe 3 de l'article 2 de la convention (n^o 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996, qui permet aux gouvernements d'autoriser des institutions publiques ou d'autres organismes à effectuer des inspections en leur nom. Cette délégation ou «autorisation» accordée à des organismes reconnus – sociétés de classification des navires par exemple – en ce qui concerne les tâches de contrôle et d'inspection, voire la délivrance des certificats maritimes requis, figure aussi dans des conventions de l'OMI telles que les Conventions SOLAS et MARPOL. Outre les dispositions de ces conventions qui prennent acte de cette pratique et exigent des gouvernements qu'ils fassent connaître ces délégations à l'OMI pour que celle-ci les communique aux autres Etats parties à la convention considérée, l'OMI a défini, dans ses résolutions A.739(18) et A.789(19), les conditions minimales requises des «organismes reconnus» et les différents points que les gouvernements doivent prendre en compte quand ils leur délèguent des pouvoirs. Le paragraphe 3 indique clairement (conformément à la disposition citée de la convention n^o 178) que l'Etat du pavillon conserve en tout état de cause la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie à bord des navires qui battent son pavillon. Une telle délégation est possible également à l'endroit d'institutions publiques ou organismes relevant d'un autre Etat sous réserve que celui-ci ait ratifié la convention.

4. Le *paragraphe 4* énonce le principe de base, à savoir que les documents de certification, soit le certificat de travail maritime complété par une déclaration de conformité du travail maritime, attestent, sauf preuve contraire, que les prescriptions de la convention concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ont été suivies. Cela devrait faciliter dans une grande mesure le travail des inspecteurs (voir à ce sujet le paragraphe 4 du principe directeur B5.1.3). Du fait de ce principe, la possession

des documents est pour les armateurs un droit (voir point 7 ci-dessous) et non plus simplement une obligation.

5. Le *paragraphe 5*, qui porte sur le contenu des rapports sur l'application de la convention que les Membres sont tenus de présenter en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'OIT, constitue l'un des liens entre le système d'application des prescriptions de la convention au plan national et le système de contrôle international tel que mentionné au *paragraphe 17* de l'introduction au présent rapport.

6. La *règle 5.1.2* et la norme et le principe directeur qui s'y rattachent précisent par des dispositions détaillées le principe énoncé au *paragraphe 3* de la *règle 5.1.1*, qui porte sur la délégation à des organismes reconnus (voir point 3 ci-dessus).

7. La *règle 5.1.3* et les dispositions correspondantes du code décrivent de façon détaillée le système de certification que les Membres doivent instaurer en application des dispositions de la convention. Les deux premiers paragraphes de cette règle ne figuraient pas dans le projet de convention de la CTMP. Ils mettent en application trois des principes constituant l'«ensemble de solutions» relatives au champ d'application tel qu'élaboré à la réunion d'intersession (voir note 3, point 12). Le système de certification prévu par la *règle 5.1.3* ne sera obligatoire que pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 effectuant des voyages internationaux (cette expression est définie) ou opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays (*paragraphe 1*). Cependant, l'armateur peut demander la certification d'un navire d'une jauge brute inférieure à 500.

8. La *norme A5.1.3* décrit dans le détail le système, qui peut se résumer comme suit:

- a) Chaque navire doit détenir:
 - i) un *certificat de travail maritime* (*paragraphe 3* de la *règle*) confirmant que les conditions de travail et de vie à bord du navire ont fait l'objet d'une inspection et sont conformes aux prescriptions de la législation de l'Etat du pavillon qui donnent effet à la convention et que les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect de cette législation sont satisfaisantes;
 - ii) une *déclaration de conformité du travail maritime* (*paragraphe 4* de la *règle*) indiquant quelles sont les prescriptions nationales qui s'appliquent et comment elles doivent être appliquées.
- b) L'inspection et la certification doivent porter sur les prescriptions de la législation nationale car c'est celle-ci qui contient les normes détaillées obligatoires donnant effet à la convention; le souci de garantir la souplesse nécessaire à une large ratification a conduit à placer beaucoup des dispositions détaillées relatives à l'application des normes dans la partie B, non obligatoire, du code (voir point 9 de l'examen général figurant dans la partie II du présent rapport).
- c) Le *paragraphe 1* de la *norme A5.1.3* renvoie à l'annexe A5-I, qui contient la liste des points qui doivent faire l'objet d'une inspection et d'une vérification aux fins de la certification par l'Etat du pavillon. Il sera question des éléments de cette liste à la note 38. Le *paragraphe 1* indique en outre que la période de validité du certificat sera au maximum de cinq ans sous réserve (*paragraphe 2*) d'au moins une inspection intermédiaire qui sera aussi étendue et approfondie que l'inspection initiale et visera à vérifier que les normes continuent d'être appliquées.
- d) Dans un nombre limité de cas, indiqués au *paragraphe 5* de la *norme A5.1.3*, un certificat pourra être délivré à titre provisoire. Sa durée de validité n'excédera pas

quelques mois (*paragraphe 6*). Ce certificat sera délivré une fois établi que le navire a été inspecté «dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des prescriptions énumérées à l'annexe A5-1» (*paragraphe 7*). Une inspection complète devra avoir lieu à la fin de la période de validité et aucun nouveau certificat provisoire ne pourra être délivré (*paragraphe 8*).

- e) Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime ainsi que les documents provisoires éventuels doivent suivre le modèle indiqué à l'annexe A5-II (*règle 5.1.3, paragraphe 5, et norme A5.1.3, paragraphe 9*). Le libellé des certificats nationaux sera déterminé par ce modèle mais cela ne sera le cas que dans une certaine mesure des déclarations nationales de conformité du travail maritime, dont la formulation dépendra en grande partie des prescriptions nationales adoptées par chaque Membre pour appliquer la convention.
- f) Le *paragraphe 10* présente dans les grandes lignes le contenu de la déclaration de conformité du travail maritime, qui comprend deux parties. La partie I est établie par l'autorité compétente du Membre. Elle indique les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la convention, y compris toute disposition équivalente dans l'ensemble adoptée en vertu du *paragraphe 3* de l'article VI. La partie II est établie par l'armateur et certifiée par l'autorité compétente. C'est grâce à cette partie de la déclaration, notamment parce qu'elle vise la mise à jour des registres et la conformité permanente des navires avec les prescriptions nationales entre deux inspections, que les armateurs et les capitaines deviennent parties prenantes du système de mise en application prévu par la convention (voir *paragraphe 17* de l'introduction au présent rapport). Le principe directeur *B5.1.3* contient des orientations relatives à la déclaration et renvoie à l'annexe B5-I, en indiquant que celle-ci présente un exemple des informations pouvant figurer dans la déclaration.
- g) Aucune décision n'a été prise à la CTMP au sujet des *paragraphes 9 et 10* de la *norme A5.1.3* et du *paragraphe 1* du *principe directeur B5.1.3*, qui traitent de la présentation des documents. Les dispositions sous leur forme actuelle sont issues des travaux d'un groupe de travail du groupe gouvernemental qui s'est réuni pendant la CTMP. A la réunion d'intersession, le texte élaboré à cette occasion a reçu un appui tripartite. Il a été soumis aux mandants, pour commentaires, après la réunion d'intersession. Les observations suivantes ont été reçues:
- *Argentine et Panama*. Aucune objection à aucune des dispositions proposées.
 - *Australie*. Certains des détails figurant à l'alinéa *b*) du *paragraphe 10* proposé semblent faire double emploi avec les principes énoncés à l'article 1.2 du Code ISM. Pour y remédier et par souci d'efficacité administrative, il faudrait reformuler le texte en mentionnant la nécessité de disposer de systèmes qui assurent une amélioration continue, ainsi que l'exige le Code ISM.
 - *Brésil*. Le gouvernement du Brésil approuve la solution de la Réunion tripartite d'intersession. Il importe de recommander de la rigueur dans l'utilisation des termes «équivalent dans l'ensemble» dans le contexte des droits acquis en vertu des conventions du travail actuelles qui sont révisées par la nouvelle convention afin de garantir que le nouvel instrument ne porte pas atteinte à des droits précédemment garantis.
 - *Nouvelle-Zélande*. Le degré de détail prévu de la déclaration de conformité du travail maritime est important: trop de détails risquent de rendre le texte

incompréhensible; peut-être serait-il préférable de se limiter aux informations les plus importantes, présentées sous une forme claire et simple. La disposition figurant à l'alinéa *b*) du paragraphe 10 de la norme A5.1.3, qui renvoie à la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime, envisage des mesures propres à assurer une amélioration continue. Or la partie II ne mentionne d'amélioration continue et exige simplement d'un armateur qu'il mentionne les mesures qu'il a prises «pour assurer la conformité du navire à chacun des éléments énoncés dans la partie I». Les indications figurant à l'alinéa *b*) du paragraphe 10 ne semblent pas correspondre à la partie II. Certes, une amélioration continue est souhaitable mais les armateurs qui appliquent scrupuleusement la législation nationale, comme l'exige la partie II, risquent d'avoir peu de possibilités d'amélioration continue. Continuer à respecter scrupuleusement la législation pourrait être le but à leur assigner. D'autres armateurs, en revanche, auront toujours des possibilités d'amélioration. Compte tenu de cette diversité des situations, il est suggéré d'envisager d'ajouter les mots «s'il y a lieu» avant les mots «pour assurer une amélioration continue» à l'alinéa *b*) du paragraphe 10 de la norme A5.1.3.

- h*) La norme se termine par une description des situations dans lesquelles le certificat cesse d'être valide (*paragraphes 14 et 15*) et par des dispositions (*paragraphes 16 et 17*) qui indiquent que le certificat sera retiré s'il apparaît que le navire n'est pas conforme aux prescriptions et qu'aucune mesure n'a été prise pour remédier à la situation. Aucune décision n'a été adoptée à la CTMP quant aux dispositions relatives au retrait du certificat. Un consensus tripartite s'étant dégagé sur la question à la réunion d'intersession, les paragraphes 16 et 17 ont pour finir été retenus. Ils ont été soumis aux mandants, pour commentaires, après la réunion d'intersession. Les observations suivantes ont été reçues:
- *Afrique du Sud.* Le retrait d'un certificat de travail maritime est extrêmement coûteux pour un navire immobilisé. Le libellé du texte proposé au paragraphe 16 devrait être légèrement modifié: il faudrait remplacer les mots «s'il est avéré» par les mots «si l'autorité ou l'organisme a établi» afin d'éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé sur la base d'une plainte infondée.
 - *Argentine.* Le libellé est suffisamment souple pour couvrir dans leur ensemble les situations dans lesquelles un certificat doit être retiré, y compris le cas où le manquement est observé pour la première fois mais présente une grande gravité ainsi que le cas où les manquements sont moins graves mais répétés. Les paragraphes 16 et 17 définissent de façon appropriée les conditions requises, à savoir la preuve d'un manquement et l'absence de mesures correctives, et les critères applicables pour juger de la gravité et de la fréquence des manquements.
 - *Australie.* Compte tenu des conséquences du retrait et vu que des organismes reconnus peuvent être appelés à retirer un certificat, il faudrait clairement définir ces organismes à l'article II, et leurs obligations et pouvoirs devraient être définis de la même manière que dans la règle I/6 de la Convention SOLAS.
 - *Nouvelle-Zélande.* Le texte proposé, qui établit un lien entre le retrait et l'absence de mesures correctives, renforcera le principe selon lequel les

mesures de mise en application doivent avant tout viser à ce qu'il soit remédié aux manquements.

- *Panama*. Il faudrait préciser que le retrait du certificat devrait être le fait de l'organisme reconnu qui l'a délivré.

9. La *règle 5.1.4* exige des Etats du pavillon qu'ils disposent d'un système efficace et coordonné d'inspections régulières. Il convient de noter que des inspections sont requises par la convention aussi dans des cas qui sont sans rapport avec la validité d'un certificat. En particulier, la norme A3.1 sur le logement exige des inspections au titre de la règle 5.1.4 lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation et en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord.

10. En outre, le *paragraphe 5* de la *norme A5.1.4* exige qu'une enquête soit effectuée en cas de plainte ou s'il est établi que des mesures figurant dans la déclaration de conformité du travail maritime ou des prescriptions de la convention ne sont pas appliquées.

11. Le *paragraphe 7* de la norme énumère ce à quoi les inspecteurs (y compris le personnel des «organismes reconnus») doivent notamment être autorisés. Ainsi, en vertu de l'alinéa *c*), ils doivent être habilités «à exiger qu'il soit remédié à tout défaut et à interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'ils ont des raisons de croire que les défauts constituent une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer, ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer». La norme établie dans cette disposition est importante car elle définit le cadre des dispositions relatives aux inspections et aux immobilisations qui se rattachent aux mesures de contrôle dans des ports étrangers en application de la règle 5.2 et de la norme correspondante. Dans ses commentaires, l'ONU souligne que, en vertu du paragraphe 2 de l'article 217 de la Convention sur le droit de la mer, les Etats du pavillon doivent interdire à leurs navires de naviguer s'ils ne respectent pas les prescriptions des règles et normes internationales applicables, y compris les prescriptions relatives aux effectifs.

12. Les *paragraphes 15* et *16* de la norme, qui établissent la nécessité d'éviter qu'un navire ne soit indûment retenu ou retardé ainsi que le droit à des indemnités en cas d'exercice illicite des pouvoirs des inspecteurs, se fondent sur l'article 6 de la convention n° 178, relatif aux inspections par l'Etat du pavillon, mais des dispositions analogues quant au fond figurent aussi dans des conventions de l'OMI (Conventions STCW et MARPOL).

13. Le *paragraphe 17* exige des Membres qu'ils prévoient des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives en cas, notamment, d'infraction «aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer». Il se fonde sur le paragraphe 1 de l'article 7 de la convention n° 178, qui prévoit des sanctions en cas de violation des «dispositions légales dont l'application incombe aux inspecteurs».

14. La *règle 5.1.5* constitue un élément important et novateur du dispositif établi par la convention pour assurer la conformité permanente des navires. Elle crée une nouvelle obligation en exigeant qu'il existe à bord des procédures de plainte et que les plaintes et les suites qui leur seront données soient consignées par écrit. Cette règle reprend pour l'essentiel l'approche proposée par les armateurs et les gens de mer dans une proposition conjointe présentée à la troisième réunion du groupe de haut niveau, et elle a pour objet d'établir des procédures efficaces pour le règlement des conflits à bord des navires ou

par l'armateur. Aucune décision n'a été prise à la CTMP au sujet de cette règle et des dispositions correspondantes du code. A la Réunion tripartite d'intersession, la question a fait l'objet d'un nouvel examen conjointement avec les procédures de plainte à terre (voir note 36, point 3). Un consensus tripartite s'est dégagé sur la question et il a été décidé de retenir les dispositions relatives aux procédures de plainte à bord figurant dans le texte actuellement proposé. Ces dispositions s'inspirent dans une large mesure des dispositions correspondantes du projet recommandé de convention du travail maritime consolidée présenté à la CTMP. Le texte a été soumis aux mandants, pour commentaires, après la réunion d'intersession. Les observations suivantes ont été reçues:

- *Allemagne.* Les procédures de plainte à bord semblent compliquées et bureaucratiques, notamment en ce qui concerne les coordonnées de l'autorité compétente dans le pays de résidence des gens de mer et la recommandation, figurant dans le principe directeur, d'enregistrer les plaintes et les décisions auxquelles elles ont donné lieu, avec copie aux gens de mer concernés.
- *Argentine.* Les dispositions proposées semblent satisfaisantes.
- *Brésil.* Dans les pays où les organismes représentatifs des gens de mer sont puissants, cette procédure de plainte à bord pourrait être efficace mais, en réalité, c'est la procédure de plainte à terre, qui fait intervenir dans la plupart des cas les représentants des syndicats nationaux ou internationaux de gens de mer et qui est suivie par des inspecteurs ayant une bonne connaissance de la législation du travail et plus particulièrement des dispositions détaillées de la convention de l'OIT, qui permet finalement de trouver une solution aux problèmes qui sont à l'origine des plaintes, notamment lorsqu'il s'agit de navires battant un pavillon de complaisance. Cette observation est sans préjudice de l'adoption de la solution proposée à la Réunion tripartite d'intersession. La législation brésilienne exige la mise en place d'un Groupe de la sécurité et de la santé au travail sur les navires marchands pour les navires battant pavillon national d'au moins 500 tonneaux de jauge brute, l'un des objectifs étant de contribuer à l'amélioration des conditions de travail et du bien-être à bord. Les considérations de santé et de sécurité sont primordiales. Le traitement des plaintes des gens de mer contribuerait certainement à améliorer les conditions.
- *Egypte* (Syndicat général des travailleurs du secteur maritime). Dans les commentaires transmis par le gouvernement, le syndicat déclare approuver cette disposition; il mentionne la nécessité de protéger les gens de mer des pressions résultant du dépôt d'une plainte, ainsi que le droit de se plaindre directement auprès du capitaine.
- *Panama.* La procédure devrait aussi viser les cas dans lesquels le capitaine fait l'objet d'une intimidation ou de menaces de la part de l'équipage.

15. La règle 5.1.6 est issue de la convention n° 147 (article 2 g)) et exige des Membres qu'ils fassent une enquête sur tous les accidents maritimes graves, au cours desquels il y a eu blessure ou perte de vies humaines, impliquant des navires battant leur pavillon, et qu'ils rendent publiques les conclusions de ces enquêtes.

Note 36 (règle 5.2)

1. La règle 5.2 instaure un système pour l'inspection des navires dans des ports étrangers (contrôle par l'Etat du port) et les procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer. Les dispositions de la règle 5.2 découlent pour partie de l'article 4 de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, qui traite du

contrôle par l'Etat du port, et pour partie des pratiques dans l'application d'autres conventions maritimes. L'expression «fonctionnaires autorisés» est utilisée pour indiquer que les inspections peuvent être effectuées par diverses catégories de personnel selon les pratiques de chaque Membre. La question s'est posée de savoir s'il convenait de préciser cette expression dans la règle en indiquant qu'il doit s'agir d'une personne autorisée par l'autorité compétente (voir article II, paragraphe 1 a)).

2. La règle 5.2.1 porte sur les inspections dans les ports étrangers. Elle énonce les principes suivants:

- a) Il n'est pas fait obligation aux Membres d'inspecter le navire d'un autre Etat faisant escale dans leurs ports (contrôle par l'Etat du port). Ce principe ressort du paragraphe 4 de l'article V de la convention ainsi que de l'utilisation de la formule «... est susceptible d'être inspecté...» au *paragraphe 1* de la règle.
- b) Lorsqu'un Membre procède à l'inspection d'un navire étranger en application de la convention du travail maritime, il a l'obligation d'accepter le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, sous réserve que ces documents soient valides, comme attestant, sauf preuve contraire, de la conformité du navire aux «prescriptions de la (...) convention, y compris des droits des gens de mer» (*paragraphe 2*). La formule «attester, sauf preuve contraire», qui est également utilisée au paragraphe 4 de la règle 5.1.1 (voir note 35, point 4), rend compte de la nature juridique du contrôle initial par l'Etat du port tel que prévu par d'autres conventions maritimes. En outre, elle garantit l'équilibre du système de certification en conciliant des intérêts divergents en la matière, notamment parce qu'elle prend acte de la suprématie de la compétence de l'Etat du pavillon pour ce qui concerne les navires qui battent son pavillon. En conséquence, comme le paragraphe 2 le précise par la suite, l'inspection initiale doit se limiter au contrôle du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime, «sauf dans les cas précisés dans le code» (voir alinéa e) ci-dessous).
- c) Les inspections doivent être effectuées conformément aux dispositions du code et aux «autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées ... au titre du contrôle des navires par l'Etat du port», dernier membre de phrase qui vise notamment les mémorandums d'accord régionaux (première phrase du *paragraphe 3*). Les inspections doivent viser à vérifier la conformité du navire avec les prescriptions de la convention autres que celles figurant dans la partie B du code (seconde phrase du *paragraphe 3* – voir les questions et réponses de la note 6, point 2). Il convient de tenir compte de toute disposition équivalente dans l'ensemble, que les Membres ayant ratifié la convention doivent indiquer dans la déclaration de conformité du travail maritime (voir note 35, point 8 f)).
- d) Les Membres qui procèdent à des inspections dans leurs ports sont tenus d'avoir un système efficace d'inspection et de surveillance (*paragraphe 4*). Toutefois, comme c'est déjà le cas en vertu de la convention n° 147, ils n'ont aucune obligation d'inspecter tel ou tel navire.
- e) Comme indiqué à l'alinéa b) ci-dessus, l'inspection se résume au contrôle des documents, sauf dans quatre cas visés au *paragraphe 1* de la norme A5.2.1.
- f) Le premier de ces cas (*alinéa a*) du *paragraphe 1*) survient si les «documents requis» ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour. Ce cas ne concerne évidemment pas les navires d'une jauge brute inférieure à 500, pour lesquels les documents considérés ne sont pas obligatoires (voir point 7 de la note 35). C'est

pour cela qu'il a été décidé d'ajouter la mention «le cas échéant», qui ne figurait pas dans le projet de convention de la CTMP, dans l'introduction au paragraphe 1. Cependant, si un navire qui n'est pas tenu de détenir un certificat en présente un, et si ce certificat est valide, il conviendra d'accepter ce document comme attestant, sauf preuve contraire, que les prescriptions de la convention sont respectées à bord. Conformément au principe interdisant l'octroi d'un traitement plus favorable tel qu'établi au paragraphe 7 de l'article V (voir note 5, point 6), les dispositions de la règle 5.2 s'appliquent aux navires battant le pavillon d'Etats n'ayant pas ratifié la convention du travail maritime. En règle générale, ces navires ne seront pas en mesure de produire les certificats et les documents requis par la convention et seront donc soumis à des inspections plus approfondies. C'est ce qui se produit aujourd'hui en application d'autres conventions en vigueur pour ce secteur et, dans le cas des accords régionaux entre Etats du port, par exemple du Mémoire de Paris, de la convention n° 147.

- g) Le deuxième cas de figure (*alinéa b*) se présente lorsque des documents valides ont été produits mais qu'il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention. Ces «solides raisons» peuvent être inspirées au fonctionnaire autorisé par les documents produits ou les observations qu'il aura faites dans l'exercice de ses fonctions alors qu'il est à bord. Elles peuvent aussi surgir lors du traitement d'une plainte par l'inspecteur (voir *alinéa l*) ci-dessous).
- h) Le troisième cas de figure (*alinéa c*) se présente lorsqu'il existe des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à l'obligation de respecter les dispositions de la convention.
- i) Enfin, une inspection plus approfondie pourra être menée si une plainte a été déposée au motif que certaines conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention (*alinéa d*), comme dans le cas des inspections par l'Etat du port prévues par la convention n° 147 (article 4, paragraphe 1).
- j) La seconde partie du paragraphe 1 indique que, dans les circonstances décrites dans l'énumération susmentionnée, une inspection plus approfondie *peut être* effectuée. Il ressort cependant de la suite du texte qu'une telle inspection est obligatoire («Une telle inspection sera en tout état de cause effectuée») «lorsque les conditions de travail et de vie jugées ou alléguées non conformes pourraient constituer un réel danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou lorsque le fonctionnaire autorisé a des raisons de croire que tout défaut constitue une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris aux droits des gens de mer». Aucun accord n'a été trouvé à la CTMP sur les circonstances devant rendre obligatoire une inspection plus approfondie. La disposition telle qu'elle figure dans le projet de convention a été arrêtée à la réunion d'intersession, à l'issue d'un consensus tripartite sur la question. Cette nouvelle formulation est parallèle à celle du paragraphe 7 *c*) de la norme A5.1.4, qui porte sur les circonstances pouvant conduire l'Etat du pavillon à interdire à un navire de quitter le port (voir note 35, point 11). Elle reflète l'opinion selon laquelle le régime de l'Etat du port doit autant que possible compléter et étayer le mécanisme applicable par l'Etat du pavillon mais non pas aller au-delà. Elle a été soumise aux mandants, pour commentaires, à la suite de la réunion d'intersession. Les observations suivantes ont été reçues:

- *Allemagne.* L'inspection ne devrait être obligatoire que s'il y a de bonnes raisons de l'effectuer. Cela devrait être précisé dans ce paragraphe qui pourrait par exemple indiquer «dans les cas où le fonctionnaire autorisé a de *bonnes* raisons de croire que...».
 - *Argentine.* Compte tenu des discussions qui ont eu lieu lors de la réunion d'intersession et vu qu'il est clairement indiqué que le non-respect des droits des gens de mer fait partie des motifs qui justifient une inspection plus approfondie, le libellé proposé est approprié car il couvre toutes les situations possibles.
 - *Australie.* Le gouvernement n'a aucun commentaire à formuler sur le texte proposé mais souhaiterait des éclaircissements quant à la manière dont la convention s'appliquerait à un navire battant le pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié la convention.
 - *Japon.* Le gouvernement suggère d'utiliser dans la version anglaise le mot «non-conformity» à la place de «non-compliance» (utilisé dans une précédente version de la deuxième partie du paragraphe 1) car cela correspondrait mieux au mot «deficiency» utilisé dans le paragraphe et traduirait l'idée qu'il s'agit d'une non-conformité spécifique à une norme de la convention.
 - *Nouvelle-Zélande.* Le gouvernement approuve les motifs qui justifient une inspection.
 - *Panama.* Il importe que les inspections du travail maritime tiennent compte des règles applicables aux inspections par l'Etat du port. La convention devrait indiquer, aux fins des annexes A5-I et A5-III, quels manquements sont graves et quels manquements le sont moins au lieu de laisser aux inspecteurs du port le soin d'en décider. Les rapports des inspecteurs devraient tous passer par les organismes reconnus et être évalués par eux en vue d'une communication plus directe entre la compagnie technique et l'autorité compétente. La politique d'inspection devrait intégrer les accords régionaux et ne devrait pas être laissée à la discrétion des Etats Membres. Le libellé du paragraphe 2 du principe directeur B5.2.1 est assez confus lorsqu'il s'agit d'interpréter le type de défaut observé durant une inspection.
- k) L'inspection approfondie qui sera effectuée dans les circonstances indiquées aux alinéas a) à c) du paragraphe 1 portera «en principe» sur les points énumérés à l'annexe A5-III (*paragraphe 2* de la norme).
- l) Le *paragraphe 3* de la norme précise la portée des inspections effectuées du fait d'une plainte relevant de l'alinéa d) du paragraphe 1 et donne du terme «plainte» dans ce contexte une définition qui reprend celle figurant à l'article 4 de la convention n° 147. Il est indiqué que l'inspection n'est pas restreinte aux éléments énumérés à l'annexe A5-III mais qu'elle «doit se limiter en général à l'objet de la plainte, sauf si la plainte, ou son instruction, fournit de solides raisons de procéder à une inspection approfondie, conformément au paragraphe 1 b)». Il en ressort donc que les solides raisons mentionnées à l'alinéa b) du paragraphe 1 peuvent surgir du fait d'une plainte. En pareil cas, le paragraphe 1 de la norme s'appliquerait et une inspection visant les nouveaux éléments mis au jour pourrait être effectuée. Une inspection devrait être effectuée en cas de réel danger ou d'infraction ainsi qu'il est indiqué dans la deuxième partie du paragraphe 1 (voir

plus haut *j*)). La formulation citée ne figurait pas dans le projet de convention de la CTMP, la question n'ayant pas été résolue à l'époque. Elle a fait l'objet d'un consensus tripartite à la réunion d'intersession et a été soumise aux mandants, pour commentaires, par la suite. Aucun commentaire détaillé n'a été reçu.

- m*) En vertu du paragraphe 1 de l'article 4 de la convention n° 147, s'il est constaté que le navire n'est pas conforme aux normes de la convention, l'Etat du port peut adresser un rapport au gouvernement de l'Etat du pavillon avec copie au Directeur général du BIT. Deux éléments développent ce mécanisme dans la convention (*paragraphes 4 et 5* de la norme). Premièrement, il est prévu que l'Etat du pavillon doit être informé de tels faits mais aussi avoir la possibilité d'exprimer sa position et de prendre les mesures qui s'imposent. Les alinéas *b*) et *c*) du paragraphe 4 prévoient en outre que l'information doit être communiquée au prochain port d'escale ainsi qu'aux organisations de gens de mer et d'armateurs appropriées. Aucun accord n'a pu être trouvé à la CTMP au sujet de l'ancien alinéa *b*) du paragraphe 4 de la norme, qui indiquait qu'un représentant de l'Etat du pavillon devait être invité à assister à l'inspection. A la réunion d'intersession, il a été décidé, en application d'un consensus tripartite, de ne pas faire figurer dans le projet de convention l'obligation en question, qui ne semblait pas appropriée à ce stade de la procédure. La présence d'un représentant n'est donc obligatoire que lorsqu'un navire a l'interdiction d'appareiller (voir alinéa *o*) ci-dessous). Cette solution a été soumise aux mandants, pour commentaires, à la suite de la réunion d'intersession. Aucun commentaire détaillé n'a été reçu.
- n*) Deuxièmement, conformément au *paragraphe 5*, et si les mesures adoptées par l'Etat du pavillon pour régler le problème ne sont pas satisfaisantes, le Directeur général peut prendre les mesures nécessaires «pour s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les moyens de recours dont elles disposent» (en application des procédures de réclamation et de plainte visées aux articles 24 et 26 de la Constitution de l'OIT par exemple). Des craintes ont été exprimées quant à la charge que pourrait supposer pour l'Etat du port le recours systématique à une telle procédure lorsqu'un défaut de conformité est constaté. Il semble cependant que tous les Membres ayant ratifié la convention ont intérêt à ce que soit tenu un registre des navires ayant commis des violations graves ou répétées. Ce mécanisme relève du reste de la même philosophie que la base de données internationale dont il est question dans l'introduction du présent rapport (*paragraphe 17*).
- o*) Le *paragraphe 6* de la norme, qui précise les défauts de conformité pouvant justifier l'immobilisation d'un navire, n'a pas été arrêté à la CTMP. C'est au cours de la réunion d'intersession qu'un consensus tripartite s'est dégagé sur la formulation figurant dans l'actuel projet de convention. Ce paragraphe fait obligation au fonctionnaire autorisé de l'Etat du port, s'il constate après une inspection (effectuée à titre facultatif – voir alinéa *a*) ci-dessus) certains défauts de conformité, de prendre des mesures assurant que le navire ne prend pas la mer tant que les non-conformités graves n'auront pas été rectifiées ou encore «tant qu'il n'aura pas accepté un plan visant à les rectifier et qu'il est convaincu de la mise en œuvre rapide du plan». Le premier cas de figure mentionné dans ce paragraphe figurait déjà à l'article 4 de la convention n° 147, qui prévoit que l'Etat du port *peut* immobiliser un navire tant que les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue «clairement un danger pour la sécurité ou la santé» n'ont pas été prises. Cette première catégorie est visée à l'*alinéa a*) du

paragraphe 6, qui fait mention en outre des non-conformités présentant un danger pour la sûreté. Le deuxième type de défaut est visé à l'*alinéa b)*, qui porte sur les non-conformités constituant «une infraction grave ou répétée des prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer». Cet alinéa, dont la formulation est parallèle à celle de l'*alinéa c)* du paragraphe 7 de la norme A5.1.4 et à celle du paragraphe 1 de la norme A5.2.1, reflète la façon d'envisager l'articulation entre les mécanismes de surveillance qui relèvent de l'Etat du port et ceux qui relèvent de l'Etat du pavillon dont il a déjà été question à l'*alinéa j)*. Le paragraphe 6 prévoit ensuite le même type de mécanisme de suivi que celui dont il est question à l'*alinéa m)* ci-dessus, à cette différence près qu'un représentant de l'Etat du pavillon doit être invité à assister à l'inspection. Dans ses commentaires, l'ONU fait observer que la Convention sur le droit de la mer contient une disposition qui a un rapport avec l'immobilisation des navires, à savoir l'article 292 («Prompte mainlevée de l'immobilisation du navire ou prompte libération de son équipage»). La formulation du paragraphe 6 a été soumise aux mandants, pour commentaires, à la suite de la réunion d'intersession. Les observations ont été reçues:

- *Argentine*. Globalement, la disposition est appropriée et complète. Les parties à informer en cas d'immobilisation devraient toutefois inclure l'autorité maritime compétente lorsqu'elle n'est pas identique à celle qui a effectué l'inspection. Dans le principe directeur B5.2.1, la définition de ce qu'il faut entendre par «infraction grave» semble appropriée mais il serait utile de donner des orientations à propos des autres concepts traités dans la précédente version du principe directeur, notamment l'idée de répétition. Le représentant de la marine marchande estime que les définitions générales de ce qui constitue une infraction grave devraient figurer dans la partie obligatoire de la convention.
 - *Australie*. Le gouvernement n'a pas de commentaire à formuler au sujet du texte proposé mais souhaiterait avoir des éclaircissements quant à la manière dont la convention s'appliquerait à un navire battant le pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié la convention.
 - *Japon*. Les mots «sans délai» sont utilisés deux fois dans le paragraphe 6. La première fois, ils semblent appropriés car l'Etat du port doit effectivement informer rapidement l'Etat du pavillon. En revanche, la seconde fois, la situation ne semble pas requérir une action rapide et, en fait, il vaudrait sans doute mieux attendre de connaître la réponse de l'Etat du pavillon. En outre, cela risque d'alourdir encore la charge des inspecteurs. Il faudrait donc supprimer dans ce deuxième cas les mots «sans délai».
 - *Nouvelle-Zélande*. Le texte proposé pour le paragraphe 6 de la norme A5.2.1 établit des critères clairs et appropriés pour l'immobilisation d'un navire.
 - *Panama*. Le gouvernement approuve le libellé proposé qui est conforme à la terminologie employée («infraction grave»).
- p) Le *paragraphe 7* de la norme contient une prescription importante, à savoir que les fonctionnaires autorisés des Membres doivent recevoir des orientations, du type indiqué dans la partie B du code, concernant la nature des circonstances qui justifient l'immobilisation d'un navire. La formulation de ce paragraphe n'a pas été arrêtée à la CTMP, non pas que le principe d'une instruction des fonctionnaires soit controversé mais parce que ce point dépendait de certains alinéas encore non

résolus du paragraphe 2 du principe directeur B5.2.1. Grâce au consensus tripartite qui s'est dégagé sur la question à la réunion d'intersession, le paragraphe 7 a pour finir été intégré dans la norme A5.2.1. Le *paragraphe 2* du *principe directeur B5.2.1* a lui aussi été modifié pour donner suite au consensus tripartite recueilli par le texte du paragraphe 6 de la norme (voir alinéa *o*) ci-dessus) et pour refléter un amendement ayant recueilli l'appui des trois groupes, à savoir la modification de l'exemple illustrant l'«infraction grave», qui n'est plus l'emploi d'un marin «d'un âge inférieur de plus de six mois à l'âge prescrit» (formulation précédente) mais simplement d'un marin d'un âge inférieur à l'âge prescrit. Le paragraphe 7 et les conclusions de la réunion d'intersession en ce qui concerne les modifications apportées au texte du paragraphe 2 du principe directeur B5.2.1 ont été soumis aux mandants, pour commentaires, à la suite de cette réunion. Les observations suivantes ont été reçues:

- *Nouvelle-Zélande*. Il faut que les orientations soient utilisables dans toutes les situations. A cette fin, il serait souhaitable que l'Organisation les élabore en consultation avec les partenaires tripartites.
- *Panama*. Une formation des fonctionnaires autorisés à effectuer des inspections dans l'Etat du port est essentielle pour éviter les immobilisations injustifiées.

q) Le *paragraphe 3* du *principe directeur B5.2.1* prévoit l'adoption de directives relatives aux politiques d'inspection reconnues au niveau international, notamment en ce qui concerne les circonstances justifiant l'immobilisation d'un navire. L'importance et le caractère urgent de ces directives sont soulignés dans l'introduction du présent rapport (paragraphe 18 et 19).

3. La *règle 5.2.2* porte sur les procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer se trouvant dans un port étranger. A l'exemple des dispositions relatives aux procédures de plainte à bord (voir note 35, point 13 a)), cette règle constitue l'un des éléments mis en place par la nouvelle convention pour assurer la conformité permanente des navires. Elle remplace la notion de plainte telle qu'énoncée dans l'article 4 de la convention n° 147 dans un contexte plus large. Le texte de la règle et des dispositions du code qui y sont associées n'a pas été arrêté lors de la CTMP; il a été examiné à la Réunion tripartite d'intersession conjointement avec les paragraphes relatifs aux procédures de plainte à bord. La controverse sur ces dispositions a duré des années, tout au long des travaux préparatoires. C'est la solution suivante qui a pour finir fait l'objet d'un consensus tripartite à la réunion d'intersession: les dispositions ne mentionnent ni de façon implicite ni de façon explicite le droit des gens de mer de faire recours devant un tribunal ni d'autres questions similaires ayant posé problème à certains pays par rapport à la législation nationale ou au droit international. Elles tiennent compte de la nécessité d'offrir une voie de recours concrète aux gens de mer tout en établissant clairement les limitations inhérentes au contrôle des navires par l'Etat du port. Ainsi, le fonctionnaire autorisé de l'Etat du port n'est pas tenu de régler l'ensemble des plaintes. Il a pour seule obligation d'entreprendre une enquête sur la plainte, qu'il ne règlera que si possible. Ces dispositions précisent en outre, au *paragraphe 2* de la *norme A5.2.2*, la relation entre cette procédure et les procédures relatives à l'inspection et à l'immobilisation des navires visées à la règle 5.2.1. Les *paragraphes 5* et *6* de la *norme A5.2.2* prévoient que, lorsqu'une plainte n'a pas été réglée, l'Etat du pavillon doit en être avisé, de même que le Directeur général du BIT et les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées. En outre, des statistiques concernant les plaintes résolues doivent être communiquées au Directeur général. Ce mécanisme relève de la même

philosophie que la base de données internationale dont il est question dans l'introduction du présent rapport (voir paragraphe 17 de la partie I). La formulation de cette règle et de la norme et des principes directeurs correspondants, qui a fait l'objet d'un consensus tripartite, a été soumise aux mandants, pour commentaires, après la réunion d'intersession. Les observations suivantes ont été reçues:

- *Allemagne*. Il importe de reconnaître les limitations du contrôle par l'Etat du port. Le fonctionnaire autorisé ne devrait pas être tenu de régler toutes les plaintes mais seulement de les étudier et, si possible, de leur trouver une solution. L'Etat du port ne saurait se substituer à l'Etat du pavillon quand des gens de mer affirment que les prescriptions de la convention ne sont pas respectées.
- *Argentine*. La solution de la Réunion tripartite d'intersession représente une nette amélioration par rapport aux versions précédentes. Toutefois, quand une plainte n'est pas réglée, l'Etat du prochain port d'escale du navire devrait aussi être informé afin de pouvoir poursuivre l'enquête.
- *Brésil*. Le gouvernement approuve le texte. Il vise à répondre à la nécessité de s'assurer que les gens de mer ont les moyens de faire face aux situations dans lesquelles leurs droits ne sont pas respectés, compte tenu des limitations inhérentes du système de contrôle mis en place par les Etats du port pour ce qui concerne les navires étrangers. Le fonctionnaire responsable (qui traitera les plaintes visant la non-application des dispositions de la convention par l'Etat du port) n'est pas tenu de régler toutes les plaintes mais seulement de les étudier et, si possible, de proposer une solution. Il est important que cette considération se reflète dans les dispositions de la convention: notamment lorsqu'il s'agit de navires étrangers, l'inspecteur doit faire usage de tous les moyens possibles de persuasion et, même ainsi, il n'est pas toujours possible de régler le problème de non-conformité; en l'absence de sanctions immédiates, le problème doit être transmis aux autorités de l'Etat du pavillon ou au BIT. Etant donné que les gens de mer risquent de s'attendre à ce que leur plainte soit réglée rapidement à l'issue de cette action, le gouvernement juge nécessaires les éclaircissements ci-dessus concernant les limitations de l'action immédiate des inspecteurs.
- *Japon*. Il faudrait supprimer, au paragraphe 6, l'obligation qui est faite à l'Etat du port de communiquer régulièrement des statistiques et des informations concernant les plaintes résolues au Directeur général. Cette prescription n'a pas fait l'objet d'un consensus à la Réunion tripartite d'intersession en raison de divergences d'opinion à ce sujet.
- *Nouvelle-Zélande*. Le projet de texte prévoit des moyens qui devraient permettre aux Etats du port d'agir en cas de plaintes des gens de mer.
- *Panama*. Le libellé du principe directeur semble plus clair et offre plus de souplesse que la norme: il faudrait envisager de l'adopter pour la norme.

Note 37 (règle 5.3)

1. La *règle 5.3* traite des responsabilités des Etats fournisseurs de main-d'œuvre et complète l'obligation concernant par exemple les services de recrutement et de placement.
2. Au cours des discussions qui ont abouti au texte de la convention, l'accent a été mis sur le rôle important des Etats considérés pour ce qui est du respect des prescriptions, notamment en ce qui concerne les agences de recrutement et de placement, les contrats

d'engagement et la protection sociale. S'il est aisé de répertorier les principaux pays d'où sont originaires les gens de mer, l'expression «Etats fournisseurs de main-d'œuvre» ne saurait être définie à des fins juridiques. En effet, de même que la plupart des pays – si ce n'est la totalité – sont appelés à agir à la fois en qualité d'Etat du pavillon et d'Etat du port (à moins qu'ils soient enclavés), ils peuvent aussi agir en tant que fournisseurs de gens de mer, même si c'est à une échelle modeste, en ce sens que certains de leurs ressortissants peuvent être employés à bord de navires immatriculés hors de leur territoire. Ils devraient donc également assumer les responsabilités liées à ce rôle. Pour éviter tout risque d'interprétation erronée car limitative de l'expression «Etats fournisseurs de main-d'œuvre», la convention fait mention simplement des «responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre». Il convient de rappeler que les gens de mer ont exprimé la crainte que des Etats autres que les Etats du pavillon soient investis de responsabilités en ce qui concerne leurs conditions de travail, considérant qu'une telle situation pourrait bien aller à l'encontre de l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qu'il s'agit plutôt de compléter (voir note 1). Cependant, les premiers mots de la règle («Sans préjudice ...») suppriment le problème en soulignant que c'est l'Etat du pavillon qui est responsable au premier chef.

3. Comme le paragraphe 5 de la règle 5.1.1 (voir note 35, point 5), le *paragraphe 3* de la règle 5.3 crée un lien entre le système d'application des prescriptions de la convention au plan national et le système de surveillance au plan international. Il fait obligation aux Membres de mettre en place un système d'inspection et de surveillance efficace pour veiller au respect des règles prévues par la convention en ce qui concerne les responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre. Des informations sur ce système doivent être communiquées au BIT en application de l'article 22 de la Constitution.

4. Le «projet recommandé» soumis à la CTMP contenait une disposition indiquant que toute clause d'un contrat d'engagement maritime non conforme aux prescriptions de la convention serait jugée nulle et non avenue et que le contrat serait réputé inclure ces prescriptions. L'inclusion de cette disposition n'a pas été appuyée lors de la réunion d'intersession. Elle ne figure donc pas dans le texte proposé. Dans leurs commentaires sur les solutions apportées aux questions non résolues, deux gouvernements (Brésil et Panama) approuvent sa suppression. Le gouvernement de l'Argentine indique que la disposition supprimée aurait été très utile pour accroître la sécurité des gens de mer et propose de l'inclure dans la partie non obligatoire de la convention.

Note 38 (annexes)

1. Les annexes à la convention concernent toutes le système de certification visé au titre 5. Elles n'avaient pas été incluses dans le projet de convention de la CTMP, non pas à cause de désaccords sur le sujet mais faute de discussions suffisantes. Un consensus tripartite s'est dégagé sur le contenu et la présentation des annexes à la réunion d'intersession.

2. Les *annexes A5-I* et *A5-III* dressent la liste des éléments devant être inspectés. L'annexe A5-I porte sur les points qui doivent être inspectés par les Etats du pavillon avant qu'un certificat puisse être délivré; elle est mentionnée au paragraphe 1 de la norme A5.1.3. L'annexe A5-III porte sur les éléments généraux sujets à un contrôle détaillé lorsqu'un Membre effectue une telle inspection à bord d'un navire étranger (contrôle par l'Etat du port) en vertu des dispositions de la norme A5.2.1. La liste figurant dans l'une et l'autre de ces annexes est identique. A la réunion d'intersession, un consensus tripartite s'est dégagé sur la teneur de ces deux listes, mais il a été considéré que leur formulation devait être réexaminée, notamment en vue d'assurer la cohérence

entre leurs différents éléments et les expressions utilisées pour désigner le même aspect dans le titre de la règle correspondante. Dans certains cas cependant, une telle modification pourrait élargir indûment la portée de l'inspection requise. Ainsi, le titre de la règle 1.3 «Formation et qualifications», a une acception plus large que l'intitulé «Qualifications des gens de mer», qui figure sur la liste.

3. La Réunion tripartite d'intersession a discuté de l'inclusion sur les listes du point intitulé «Recours à des services de recrutement et de placement privés agréés». Il a été dit notamment que cet intitulé devrait se rapprocher davantage de la formule retenue par la CTMP au deuxième paragraphe de la norme A1.4 pour décrire la nature de l'obligation, soit un «système de licence ou d'agrément ou d'une autre forme de réglementation» (le texte envisagé par les participants à la CTMP, mais abandonné pour finir, contenait uniquement le mot «agréés»). Il a été convenu, conformément aux dispositions de la règle 1.4 et des normes correspondantes, que l'inscription de ce point sur la liste ne signifie pas qu'un armateur doit avoir recours à des services privés mais bien que tout service privé qui pourrait être utilisé doit détenir une licence ou être agréé ou réglementé conformément à la convention (voir la discussion à la note 18). Les Membres dans lesquels il est fait recours à des services de recrutement et de placement privés ont des obligations importantes en matière de réglementation et de contrôle, obligations énoncées à la règle 1.4. Une question a été posée à la réunion sur la portée de l'inspection devant être effectuée par l'Etat du pavillon en ce qui concerne l'utilisation par ses armateurs de services de recrutement et de placement privés étrangers. On trouvera à l'annexe F au présent rapport la réponse fournie par le secrétaire général de la réunion.

4. Les observations suivantes, relatives au contenu des deux listes, ont été reçues après la réunion d'intersession:

- *Brésil*. Les listes prévoient la possibilité de recourir à des services privés et dûment agréés de recrutement et de placement des gens de mer, services qui n'existent pas au Brésil (les gens de mer doivent être embauchés directement et l'externalisation du recrutement n'est pas autorisée). A la réunion, il a été indiqué que le libellé utilisé dans les listes devrait être réexaminé en février 2006 durant la session maritime de la Conférence. Le gouvernement du Brésil juge important que le texte de la nouvelle convention indique, chaque fois que ces services de recrutement et de placement des gens de mer sont mentionnés, que cela ne concerne que les pays où il existe de tels services et que la mention de ces services ne signifie pas que la convention encourage les pays à en créer.
- *Egypte* (Syndicat général des travailleurs du secteur maritime). Dans les commentaires transmis par le gouvernement, ce syndicat approuve la suggestion d'aligner le libellé des listes sur les rubriques utilisées dans la convention proposée.
- *Nouvelle-Zélande*. Le gouvernement n'a aucun commentaire à formuler (sauf peut-être que les éléments figurant sur les listes ne représentent qu'un minimum et que d'autres points peuvent faire l'objet d'une inspection et d'une approbation).
- *Panama*. Il faudrait dans la mesure du possible utiliser la même terminologie dans les annexes et dans les titres. Les deux listes devraient faire référence à la sécurité sociale ou à d'autres mécanismes de couverture utilisés par l'armateur pour s'acquitter de ses obligations en la matière.

5. En application du paragraphe 9 de la norme A5.1.3, les documents prescrits par la convention doivent être établis conformément aux modèles présentés à l'*annexe A5-II*. Ces documents sont les suivants:

- a) le certificat de travail maritime;
- b) la déclaration de conformité du travail maritime, qui est annexée au certificat de travail maritime;
- c) le certificat de travail maritime provisoire.

6. Les modèles ont été établis par un groupe de travail du groupe gouvernemental à la CTMP. Ils tiennent compte d'une proposition formulée à la réunion d'intersession. L'OMI a estimé qu'une référence, dans le certificat de travail maritime, au numéro d'identification unique des compagnies et propriétaires inscrits ainsi qu'au numéro OMI du navire, aiderait à déterminer qui est responsable, aux termes de la convention, de l'exploitation du navire et des conditions de vie et de travail des gens de mer à bord. Elle a ajouté que cette référence devrait toutefois tenir compte des paramètres du système qui résulte d'un amendement du régime SOLAS applicable aux navires qui sont tenus de tenir une documentation en vertu des Codes ISM et ISPS et de tenir compte aussi du fait que ce système ne devrait pas devenir obligatoire avant 2009.

7. Un soin particulier a été apporté à la rédaction du modèle de déclaration de conformité du travail maritime, qui doit être parfaitement clair compte tenu du caractère de nouveauté du document. Il convient pour commencer de lire ce modèle conjointement avec les dispositions correspondantes du corps de la convention, soit le paragraphe 10 de la norme A5.1.3 et le principe directeur B5.1.3 (voir note 35, point 8 *f*). En outre, l'*annexe B5-I*, dont il est fait mention au paragraphe 5 du principe directeur B5.1.3, fournit un exemple du type d'informations pouvant figurer sur la déclaration de conformité du travail maritime. Comme il ne s'agit que d'un exemple, destiné à aider les intéressés à remplir la déclaration, et non pas d'un modèle à respecter, seuls ont été traités dans cette annexe les deux premiers domaines devant être couverts par la déclaration.

8. Les observations suivantes, relatives aux annexes A5-II et B5-I, ont été reçues après la réunion d'intersession:

- *Allemagne*. Les listes devraient s'assortir d'indications quant à l'étendue des inspections à effectuer. Ces précisions devraient être mises au point en consultation avec le Mémorandum d'accord de Paris.
- *Nouvelle-Zélande*. La teneur du document doit être conforme à la description ci-dessus concernant l'alinéa *b*) du paragraphe 10 de la norme A5.1.3.
- *Panama*. Les deux formats semblent acceptables.

Annexe A

Rapport sur les travaux du groupe de rédaction de la CTMP

1. En septembre 2004, la Conférence technique maritime préparatoire (CTMP) sur la convention du travail maritime consolidée a nommé un groupe de rédaction tripartite qu'elle a chargé de réviser dans sa totalité le texte du projet d'instrument adopté par la CTMP et de vérifier la concordance des versions anglaise et française de la convention proposée, selon le mandat confié aux comités de rédaction nommés en vertu du Règlement de la Conférence générale¹. Elle a demandé que ce groupe se réunisse entre la CTMP et la session maritime de la Conférence internationale du Travail qui se saisira du projet d'instrument.
2. Le groupe de rédaction était composé de MM. A. Moussat, P. Sadler et D. Roussel (représentants gouvernementaux), de MM. D. Lindemann et G. Suplice et de M^{me} N. Wiseman (représentants des armateurs) et de MM. P. McEwen, C. Narelli et J. Whitlow (représentants des gens de mer). Il s'est réuni une première fois du 22 au 26 février 2005 et a mené à leur terme ses travaux à une réunion qui a eu lieu du 28 au 30 avril 2005, juste après la Réunion tripartite d'intersession sur le suivi de la Conférence technique maritime préparatoire. Ses membres ont ensuite été consultés par correspondance sur quelques points résultant de la réunion précédente.
3. Les principaux résultats des travaux du groupe de rédaction sont présentés ci-après. Pour plus de facilité, les références au projet de convention renvoient au texte proposé par le Bureau dans le rapport I (1B).

Généralités

4. L'article I commence par les mots «Tout Membre qui ratifie la présente convention». Dans le reste du texte, et conformément à l'usage de l'OIT, les Membres qui ratifient la convention sont chaque fois que possible simplement désignés par «tout Membre» ou par le mot «Membre» au singulier. Lorsqu'il s'agit des Membres de l'Organisation dans leur ensemble, le libellé le précise et utilise normalement le mot «Membres» au pluriel.
5. Les renvois ont été rendus plus précis par l'indication de la partie de la convention à laquelle ils se rapportent.
6. Quand une règle ne s'accompagne pas d'une norme ou d'un principe directeur (par exemple la règle 1.1), le groupe de rédaction a jugé souhaitable de faire suivre la rubrique «Norme» ou «Principe directeur» de la mention «Pas de dispositions», comme c'est l'usage dans les conventions de l'OMI, à moins qu'il ne soit clair que la règle en question ne doit s'assortir d'aucune norme et d'aucun principe directeur (par exemple, règle 1.3). La raison en est qu'il faut éviter que le lecteur puisse penser qu'une partie du texte a été omise par

¹ Conférence technique maritime préparatoire, *Compte rendu* n° 10.

erreur; par ailleurs, il faut aussi tenir compte du fait que des dispositions pourraient être ajoutées ultérieurement par la procédure d'amendement tacite.

Préambule

7. Dans le paragraphe du préambule qui commence par les mots «Déterminée à faire en sorte...», les mots «mis en application» ont été remplacés par «appliqué et respecté» par souci de cohérence avec les articles I et V.

Article II

8. A l'alinéa *d*), le «certificat de travail maritime» est défini comme «un document valide correspondant au certificat de travail maritime visé au [titre 5]», tandis qu'à l'alinéa *b*) la «déclaration de conformité du travail maritime» est définie comme la «déclaration visée au [titre 5]». Le groupe de rédaction s'est inquiété de cette incohérence qui persiste dans le projet de convention depuis que des définitions y ont été introduites. Sur un plan général, les mots «un document valide correspondant au» semblent inutiles étant donné que les certificats prévus par la convention doivent nécessairement être valides pour pouvoir être considérés comme des certificats.
9. Le paragraphe 4 de l'article II indique que «la présente convention s'applique à tous les navires», après quoi un certain nombre de précisions et de dérogations sont énoncées. Pour éviter une possible incohérence entre l'application à tous les navires et certaines dispositions sur le logement qui figurent dans le titre 3, le groupe de rédaction a ajouté les mots «sauf disposition stipulant expressément le contraire» au début du paragraphe.
10. Au paragraphe 6 de l'article II, les mots «toute exemption ou exclusion opérée par un Membre» ont été remplacés par «toute décision prise par un Membre» car les paragraphes 3 et 5 de cet article ne traitent pas à proprement parler d'exemption ou d'exclusion.

Article IV

11. Le groupe de rédaction a aligné l'énoncé du droit mentionné au paragraphe 4 de l'article IV avec le libellé actuel du titre 4, à savoir «Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale».

Article V

12. Aux paragraphes 2 et 5 de l'article V, les mots «exercera [doit exercer] une compétence et un contrôle effectifs» ont été remplacés par les mots «exerce effectivement sa juridiction et son contrôle» afin de mieux aligner le texte sur le libellé de l'article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer.

Articles XIV et XV

13. Les modifications apportées par le groupe de rédaction aux articles XIV et XV (qui concernent les amendements selon la procédure de ratification expresse et la procédure d'acceptation tacite) visent essentiellement à rendre le texte plus clair.
14. A l'article XV, le mot «formellement» qui figurait déjà au paragraphe 7 a été ajouté aux paragraphes 6, 8 et 11 pour préciser la nature du désaccord.
15. Le paragraphe 12 de l'article XV («Une fois qu'un amendement est entré en vigueur, la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée.») a suscité un certain nombre

de questions. Il n'y a pas de disposition équivalente dans l'article XIV. Selon la procédure d'acceptation tacite (article XV), environ trente-trois mois s'écouleraient entre l'approbation d'un amendement au code par la Conférence internationale du Travail et l'éventuelle entrée en vigueur de cet amendement. Il y a lieu de se demander si les Membres ratifiant la convention durant cette période seraient liés par l'amendement. Deux questions ont été soulevées par le groupe de rédaction:

- a) L'intention est-elle que tout Membre ratifiant la convention après l'adoption d'un amendement au code selon la procédure prévue à l'article XV mais avant l'entrée en vigueur de cet amendement puisse décider si sa ratification inclura ou non cet amendement?
- b) La divergence à ce sujet entre le paragraphe 9 de l'article XIV et le paragraphe 12 de l'article XV est-elle volontaire? La date à partir de laquelle la convention ne peut être ratifiée que sous sa forme modifiée est définie à l'article XIV comme la date de l'adoption de l'amendement par la Conférence et, à l'article XV, comme la date d'entrée en vigueur de l'amendement (par ailleurs, le paragraphe 9 de l'article XIV, à la différence de l'article XV, permet des dérogations à cette règle).

En outre, comme les procédures d'amendement se fondent en partie sur les dispositions de l'article VIII de la Convention SOLAS, le groupe de rédaction s'est demandé si la différence avec cette convention dans ce domaine était volontaire. La Convention SOLAS (alinéa c) de l'article X sur l'entrée en vigueur) dispose que la date pour les ratifications de la convention à la suite d'un amendement – selon la procédure expresse comme selon la procédure tacite – est la date à laquelle cet amendement est réputé avoir été accepté (soit, dans le cas de la convention consolidée, douze mois (article XIV) ou six mois (article XV) avant l'entrée en vigueur de l'amendement).

16. Le paragraphe 13 de l'article XV traite de l'application du principe qui interdit un traitement plus favorable dans le cas de la procédure d'amendement tacite. Il se fonde sur la disposition correspondante de la Convention SOLAS. Ce paragraphe a été remplacé par une disposition:
 - a) qui précise, à l'alinéa a), la signification des mots «un Membre qui n'est pas lié par ledit amendement» figurant dans le libellé précédent;
 - b) qui, à l'alinéa b), indique d'une manière positive, comme l'article VIII d) ii) de la Convention SOLAS, que les Membres doivent étendre le bénéfice de la convention aux navires des Etats qui ont décidé de ne pas appliquer l'amendement pendant une période déterminée, conformément à l'alinéa b) du paragraphe 8 de l'article XV (ce nouveau texte évite la double négation, assez peu claire, du libellé précédent).

Norme A1.1 – Age minimum

17. Au paragraphe 1 de la norme A1.1, par souci de cohérence avec le paragraphe 1 de la règle 1.1, les mots «ou le travail» ont été ajoutés après les mots «l'emploi ou l'engagement».
18. Pour la même raison, la première phrase du paragraphe 4 a été modifiée comme suit: «L'emploi ou l'engagement ou le travail des gens de mer de moins de 18 ans est interdit lorsque le travail est susceptible de compromettre leur santé et leur sécurité.» Toujours dans ce paragraphe, la notion de travail «dangereux» a été supprimée car les dispositions pertinentes renvoient au travail «susceptible de compromettre ... santé ou ... sécurité» et non pas au travail «dangereux».

Norme A1.2 – Certificat médical

19. Le paragraphe 3 de la norme A1.2 contient la première référence à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille («Convention STCW»), telle que modifiée. Des modifications ont été apportées au libellé dans l'idée que l'intention est de renvoyer à la Convention STCW dans sa version la plus récente (y compris de futurs amendements) chaque fois que cette convention est mentionnée dans la convention consolidée. Le groupe de rédaction a également suggéré que l'on examine si les références dans la convention à d'autres instruments internationaux devraient aussi viser les futurs amendements.

Norme A1.4 – Recrutement et placement

20. Le groupe de rédaction s'est demandé si le paragraphe 7 de la norme A1.4 figure à la bonne place. Ce paragraphe concerne les avis que les Membres devraient donner à leurs ressortissants à propos des problèmes qui pourraient résulter d'un engagement sur un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié la convention. Ce paragraphe provient de l'article 3 de la convention n° 147 dans lequel les problèmes en question sont loin de se limiter aux questions de recrutement et de placement. Le groupe de rédaction a jugé que son insertion dans la norme A1.4 restreint le champ d'application de la disposition de la convention n° 147; il s'est demandé s'il ne vaudrait pas mieux placer ce paragraphe dans la norme A5.3 qui concerne les responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre.
21. Le groupe de rédaction s'est interrogé sur la signification des mots «documents d'identité des gens de mer» qui figurent à l'alinéa a) du paragraphe 2 du principe directeur B1.4.1 parmi les éléments sur lesquels devraient porter les «pratiques de fonctionnement des services privés de recrutement et de placement des gens de mer». Le groupe de rédaction s'est demandé si l'intention était de renvoyer expressément dans ce contexte aux documents d'identité des gens de mer visés par les conventions n°s 108 et 185, vu qu'il avait été décidé que la convention consolidée ne contiendrait aucune disposition traitant de cette question. Le groupe de rédaction a aussi noté que le projet de convention utilise en français le mot «documents», qui a une signification plus large que le mot «pièces» utilisé dans les conventions n°s 108 et 185.

Norme A2.2 – Salaires

22. L'alinéa f) du paragraphe 4 du principe directeur B2.2.2 dispose que les salaires devraient être versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf si celui-ci a demandé par écrit qu'il en soit autrement. La recommandation n° 187 (alinéa f) du paragraphe 6) indique que les salaires devraient être versés «*au marin ou* sur le compte bancaire désigné par lui». Les mots en italique ont été omis dans le premier projet de 2003 de la convention consolidée. Le groupe de rédaction imagine que cette obligation de verser les salaires sur un compte bancaire, sauf si le marin demande qu'il en soit autrement, est intentionnelle compte tenu des pratiques modernes.
23. Le groupe de rédaction a jugé qu'il serait peut-être utile d'harmoniser les diverses références existant dans le texte actuel aux salaires, à la solde, à la rémunération et autres émoluments.

Norme A2.3 – Durée du travail ou du repos

24. Le groupe de rédaction a apporté un certain nombre de changements à la norme A2.3 afin d'aligner son libellé sur celui de la convention n° 180, conformément à des préoccupations exprimées tout au long de l'élaboration des différentes versions de cette norme. Il a également changé deux renvois afin de les rendre plus précis. Sur la base du texte de la

convention n° 180, il a supposé que le mot «normes» figurant dans la première phrase du paragraphe 12 de la norme A2.3 renvoyait aux paragraphes 5 à 11 de la norme et que les mots «rien dans la présente norme», figurant au paragraphe 13, renvoyaient aux paragraphes 5 et 6 de la norme.

25. Le principe directeur B2.3.1 contient des dispositions spéciales pour les jeunes gens de mer. Le paragraphe 4 indique que les jeunes gens de mer ne sont pas dispensés de l'obligation générale, faite à l'ensemble des gens de mer, de travailler dans toute situation d'urgence, conformément aux dispositions du paragraphe 14 de la norme A2.3 (dans la version du groupe de rédaction). Le groupe de rédaction a suggéré que l'on envisage de refléter la teneur de ce paragraphe dans la norme compte tenu de son importance.

Norme A2.4 – Droit à un congé

26. Le groupe de rédaction s'est interrogé sur la signification du paragraphe 1 du principe directeur B2.4.1. Le libellé de la version française a été modifié. La version anglaise utilise les mots «off-articles». Des éclaircissements sont nécessaires vu que la convention consolidée ne renverra plus aux «articles of agreement» mais au «seafarers' employment agreement» («contrat d'engagement maritime») (voir alinéa g) du paragraphe 1 de l'article II).
27. Au paragraphe 2 du principe directeur B2.4.1, les mots «indépendants de la volonté des gens de mer intéressés» ont été supprimés car ils sont inutiles pour ce qui concerne les maladies et les accidents et incorrects pour ce qui concerne la maternité.
28. Le principe directeur B2.4.4 concerne le rapatriement d'un jeune marin, dans certaines circonstances, «au lieu de son engagement d'origine dans le pays de son domicile». Il a été noté qu'ils n'ont pas le choix du lieu de leur rapatriement, contrairement à ce qui est recommandé pour les gens de mer en général aux paragraphes 6 et 7 du principe directeur B2.5.1. Le groupe de rédaction a supposé que cette restriction était intentionnelle compte tenu de l'âge des gens de mer concernés.

Norme A2.5 – Rapatriement

29. Le paragraphe 4 de la norme A2.5 mentionne le droit de l'armateur de recouvrer le coût du rapatriement «au titre d'autres accords contractuels». Cette formule a été remplacée par «au titre d'arrangements contractuels avec des tiers» afin que cette disposition ne risque pas d'être interprétée comme renvoyant à «d'autres accords contractuels» avec le marin.
30. En ce qui concerne le principe directeur B2.5.2, la question s'est posée de savoir quels sont les marins restés ou débarqués dans un port étranger qui bénéficient de ces dispositions. Le groupe de rédaction a noté que la recommandation n° 107 sur laquelle se base le paragraphe 2 de ce principe directeur vise les gens de mer sur le territoire du Membre concerné. Il s'est donc demandé si la disposition ne devrait pas préciser que les responsabilités en question sont des responsabilités vis-à-vis des nationaux et résidents de chaque Membre. Le groupe de rédaction s'est aussi demandé si le mot «port» – notamment lorsqu'il s'agit du rapatriement des gens de mer – ne devrait pas être remplacé par le mot «lieu» du fait qu'il est courant aujourd'hui que les marins soient rapatriés par avion.

Norme A2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

31. Le groupe de rédaction s'est demandé s'il ne faudrait pas actualiser le terme «naufrage» qui provient de la convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufrage), 1920, afin de l'étendre à des situations analogues, par exemple l'échouement d'un navire.

Norme A3.1 – Logement et loisirs

32. Il a été noté que, dans le titre 3, la version anglaise devrait utiliser les mots «gross tonnage» au lieu de «gross tons».
33. Au début du paragraphe 2 de la norme A3.1, le groupe de rédaction a remplacé les mots «ces normes» par «la présente norme» en supposant que l'intention des rédacteurs était de renvoyer aux dispositions de la norme A3.1 elle-même.
34. Conformément à la décision prise par la CTMP, les mots «water closet» ont été remplacés par «toilettes» dans la norme A3.1 et dans les principes directeurs B3.1.7 et B3.1.8.
35. La longue suite de dispositions figurant au paragraphe 5 de la norme A3.1 du projet de convention de la CTMP a été répartie entre les actuels paragraphes 6 à 16, et les anciens paragraphes 6 à 9 ont été renumérotés. La liste qui suit indique précisément la place actuelle de chacun des alinéas du paragraphe 5 du projet de convention de la CTMP:
- | | |
|---|---|
| Ancien paragraphe 5 <i>a</i>): paragraphe 6 <i>a</i>) | Ancien paragraphe 5 <i>r</i>): paragraphe 13 |
| Ancien paragraphe 5 <i>b</i>): paragraphe 6 <i>e</i>) | Ancien paragraphe 5 <i>s</i>): paragraphe 15 |
| Ancien paragraphe 5 <i>c</i>): paragraphe 6 <i>b</i>), <i>f</i>) et <i>g</i>) | Ancien paragraphe 5 <i>t</i>): paragraphe 6 <i>h</i>) |
| Ancien paragraphe 5 <i>d</i>): paragraphe 8 | Ancien paragraphe 5 <i>u</i>): paragraphe 11 <i>c</i>) |
| Ancien paragraphe 5 <i>e</i>): paragraphe 7 <i>a</i>), <i>d</i>) et <i>b</i>) | Ancien paragraphe 5 <i>v</i>): paragraphe 11 <i>d</i>) |
| Ancien paragraphe 5 <i>f</i>): paragraphe 16 | Ancien paragraphe 5 <i>w</i>): paragraphe 11 <i>e</i>) |
| Ancien paragraphe 5 <i>g</i>): paragraphe 9 <i>c</i>) | Ancien paragraphe 5 <i>x</i>): paragraphe 11 <i>f</i>) |
| Ancien paragraphe 5 <i>h</i>): paragraphe 9 <i>a</i>) | Ancien paragraphe 5 <i>y</i>): paragraphe 7 <i>c</i>) |
| Ancien paragraphe 5 <i>i</i>): paragraphe 9 <i>d</i>) | Ancien paragraphe 5 <i>z</i>): les paragraphe 9 <i>f</i>) et <i>g</i>) |
| Ancien paragraphe 5 <i>j</i>): paragraphe 9 <i>e</i>) | Ancien paragraphe 5 <i>aa</i>): paragraphe 9 <i>h</i>) |
| Ancien paragraphe 5 <i>k</i>): paragraphe 6 <i>c</i>) | Ancien paragraphe 5 <i>bb</i>): paragraphe 9 <i>i</i>) et <i>j</i>) |
| Ancien paragraphe 5 <i>l</i>): paragraphe 6 <i>d</i>) | Ancien paragraphe 5 <i>cc</i>): paragraphe 9 <i>k</i>) |
| Ancien paragraphe 5 <i>m</i>): paragraphe 11 <i>a</i>) | Ancien paragraphe 5 <i>dd</i>): paragraphe 9 <i>l</i>) |
| Ancien paragraphe 5 <i>n</i>): paragraphe 11 <i>b</i>) | Ancien paragraphe 5 <i>ee</i>): paragraphe 9 <i>m</i>) |
| Ancien paragraphe 5 <i>o</i>): paragraphe 10 <i>a</i>) | Ancien paragraphe 5 <i>ff</i>): paragraphe 9 <i>n</i>) |
| Ancien paragraphe 5 <i>p</i>): paragraphe 10 <i>b</i>) | Ancien paragraphe 5 <i>gg</i>): paragraphe 9 <i>o</i>) |
| Ancien paragraphe 5 <i>q</i>): paragraphe 14 | |
36. La question a été posée de savoir si l'intitulé du principe directeur B3.1.1 («Conception et construction») devrait être aligné sur le libellé utilisé au paragraphe 6 de la norme A3.1 (qui mentionne «les exigences générales relatives aux logements»), d'autant que le mot «construction» pourrait avoir des implications en ce qui concerne le champ d'application du paragraphe 2 de la règle 3.1.
37. Les mots «s'il y a lieu» qui figuraient aux alinéas *i*) et *m*) du paragraphe 5 (désormais alinéa *a*) du paragraphe 11) de la norme A3.1 ont été supprimés. Ces dispositions traitent de la question des installations séparées pour les hommes et pour les femmes. Le groupe de rédaction a jugé inutiles les mots «s'il y a lieu» dans ce contexte car, au moment de la construction d'un navire, il est impossible de connaître la proportion, de toute façon variable, de femmes qui travailleront à bord.
38. En ce qui concerne le principe directeur B3.1.2 sur la ventilation, le groupe de rédaction a supposé que l'entretien et la désinfection mentionnés à l'alinéa *b*) du paragraphe 2 avaient pour objet «de prévenir ou contrôler la propagation des maladies». La notion de prévenir a donc été ajoutée dans la version anglaise et le mot «contrôler» a été ajouté dans la version française.

Norme A3.2 – Alimentation et service de table

39. Pour les raisons indiquées plus haut aux paragraphes 17 et 18, le paragraphe 7 de la norme A3.2 a été modifié comme suit: «Aucun marin de moins de 18 ans ne doit être employé ou engagé ou travailler comme cuisinier de navire.»
40. Au début du principe directeur B3.2.1, il est fait référence aux organisations d'armateurs et de gens de mer «s'il en existe». Ces mots entre guillemets ont été supprimés dans l'idée que l'intention est que l'approche de la convention consolidée à cet égard devrait aussi être suivie ici.

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

41. Une incohérence a été relevée au paragraphe 2 du principe directeur B4.1.1: un certain nombre de guides sont mentionnés, mais l'organisation qui les a publiés n'est mentionnée que dans un seul cas. Pour remédier à ce problème et vu que les titres des publications sont suffisants pour qu'on puisse les identifier, le groupe de rédaction a supprimé les mots «publié par l'Organisation maritime internationale» aux paragraphes 2, 5 et 6 du principe directeur ainsi qu'une mention du même genre à l'alinéa *a*) du paragraphe 1 du principe directeur B4.1.4.
42. L'alinéa *b*) du paragraphe 1 du principe directeur B4.1.4 recommande, dans le contexte de l'assistance médicale, d'utiliser de façon optimale les navires de pêche disposant d'un médecin. Etant donné qu'il y a aujourd'hui beaucoup d'autres types de navires qui disposent souvent d'un médecin, les mots «navires de pêche» ont été remplacés par «tout navire».

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

43. Le début du paragraphe 3 de la règle 4.3 a été modifié comme suit: «Tout Membre adopte une législation et d'autres mesures...», les mots «règlement» et «nationales» étant superflus.
44. Notant les références aux accidents du travail ainsi qu'aux lésions et maladies professionnelles dans la norme A4.3 et dans beaucoup de dispositions de nature générale des principes directeurs correspondants, le groupe de rédaction a supposé que les principes directeurs visent les trois éventualités et pas seulement les accidents, à moins que le contexte n'en dispose autrement. Il a donc apporté des modifications aux principes directeurs suivants: principe directeur B4.3.5, paragraphes 1 et 2; principe directeur B4.3.6, paragraphes 1 et 2 *b*); principe directeur B4.3.7, paragraphe 1. En outre, en ce qui concerne le paragraphe 3 du principe directeur B4.3.7, le groupe de rédaction s'est demandé si les orientations qui concernent les activités menées au niveau de la compagnie et qui visent la protection de la sécurité et de la santé au travail et la prévention des accidents, lésions et maladies sont suffisamment claires.
45. Dans ce qui est désormais l'alinéa *c*) du paragraphe 2 du principe directeur B4.3.2, les mots «les cabines, les réfectoires, les salles de réception, les cuisines et les autres locaux d'équipage» ont été remplacés par un membre de phrase plus concis mais tout aussi exhaustif que l'on trouve ailleurs dans le projet de convention, à savoir «toutes les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table». Le même changement a été opéré à l'alinéa *c*) du paragraphe 2 du principe directeur B4.3.3.
46. Dans le principe directeur B4.3.11, le paragraphe 2 mentionne les «normes appropriées des organisations internationales de normalisation». Le groupe de rédaction a supprimé les

mots «de normalisation» dans l'idée que l'intention n'était pas de limiter la disposition à un certain type d'organisation internationale.

Norme A4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre

47. Pour les mêmes raisons que celles indiquées plus haut aux paragraphes 17 et 18, les mots «à bord duquel ils travaillent» ont été remplacés par «à bord duquel ils sont employés, engagés ou travaillent» à la fin du paragraphe 1 de la norme A4.4.
48. Au paragraphe 2 du principe directeur B4.4.1 et à l'alinéa *b*) du paragraphe 2 du principe directeur B4.4.2, les mots «s'il en existe» ont été supprimés pour les mêmes raisons que celles indiquées au paragraphe 39 ci-dessus.
49. Au paragraphe 7 du principe directeur B4.4.2, les différentes formes de discrimination ont été actualisées afin d'inclure la discrimination fondée sur le sexe, l'opinion politique et l'origine sociale.
50. En ce qui concerne le paragraphe 2 du principe directeur B4.4.4, le groupe de rédaction s'est demandé s'il y avait lieu de parler d'impôts dans la phrase «lorsque des impôts, taxes et autres droits spéciaux sont prévus...» étant donné que l'alinéa *b*) du paragraphe 1 du principe directeur ne mentionne que les «taxes ou autres droits spéciaux acquittés par les milieux maritimes».
51. En ce qui concerne les paragraphes 3 et 4 du principe directeur B4.4.5, le groupe de rédaction s'est demandé si c'était volontairement que l'on mentionnait les «autorités compétentes» au pluriel, alors que ce sont les mots «autorité compétente», au singulier, qui sont définis à l'alinéa *a*) du paragraphe 1 de l'article II.
52. Dans le principe directeur B4.4.6, les paragraphes 4 et 5 qui visent les gens de mer restés dans un port étranger ont été supprimés car les mêmes dispositions, fondées sur la même recommandation internationale du travail, figurent au paragraphe 1 du principe directeur B2.5.2.

Norme A4.5 – Sécurité sociale

53. Au paragraphe 7 du principe directeur B4.5 sur la sécurité sociale, les mots «protection sociale» ont été remplacés par «protection en matière de sécurité sociale» conformément à l'objet du principe directeur, et le mot «effectivement» a été ajouté après le mot «exerce» (voir plus haut paragraphe 12).

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

54. Dans les paragraphes 1 et 2 *c*) du principe directeur B5.1.2, le mot «qualité» doit être suivi du mot «satisfaisante».
55. Au paragraphe 13 de la norme A5.1.3, les mots «les navires engagés dans des activités commerciales dans la limite des eaux territoriales» ont été remplacés par «un navire n'effectuant pas un voyage international» pour des raisons de cohérence terminologique, d'autant plus qu'une définition de «voyage international» figure désormais au paragraphe 1 de la règle 5.1.3.

Norme A5.1.4 – Inspection et mise en application

56. Au paragraphe 17 de la norme A5.1.4 et au paragraphe 3 du principe directeur B5.1.4, les mots «y compris les droits des gens de mer» ont été ajoutés après les mots «prescriptions de la présente convention», conformément au libellé adopté pour l'alinéa c) du paragraphe 7 de la norme A5.1.4.
57. Aux alinéas b) et h) du paragraphe 8 du principe directeur B5.1.4, le mot «nationale» qui figurait après «législation» a été supprimé car il est superflu. Des changements analogues ont été opérés au paragraphe 5 de la norme A2.1 et au paragraphe 2 de la norme A5.1.5.

Norme A5.1.5 – Procédures de plainte à bord

58. Au paragraphe 1 de la norme A5.1.5, les mots «y compris les droits des gens de mer» ont été ajoutés après les mots «prescriptions de la présente convention» (voir ci-dessus paragraphe 52).

Norme A5.2.1 – Inspections dans le port

59. Aux paragraphes 1, 2 et 4 de la règle 5.2.1 et au paragraphe 1 du principe directeur B5.2.1, les mots «y compris les droits des gens de mer» ont été ajoutés après les mots «prescriptions de la présente convention» (voir ci-dessus paragraphe 52).

Annexe B

Nombre de ratifications des conventions du travail maritime

Conventions	Nombre de ratifications (au 30 septembre 2005)
Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920	53
Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufage), 1920	59
Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920	40
Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921	81
Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926	58
Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926	46
Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936	36
Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936	6
Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936	18
Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936	19
Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936	4
Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936	51
Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946	25
Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946	37
Convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946	7
Convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946	13
Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946	5
Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946	44
Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946	28
Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946	5
Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946	1
Convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949	24
Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949	45
Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949	6
Convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958	64
Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958	16

Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970	29
Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970	29
Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976	17
Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976	15
Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976	51
Protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976	17
Convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987	15
Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987	14
Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987	3
Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987	12
Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996	11
Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996	9
Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996	17
Convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003	4

Ratification des conventions du travail maritime (au 30 septembre 2005)

Etats Membres (178)	Total	Numéro des conventions () = convention dénoncée
Albanie	3	16, (58), 178
Algérie	12	56,(58), 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, 91, 92, 108
Allemagne	14	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 73, 92, 133, 134, 147, 164
Angola	8	(7) 68, 69, 73, 74, 91, 92, 108
Antigua-et-Barbuda	1	108
Argentine	11	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 58, 68, 71, 73
Australie	15	7, 8, (9), 16, 22, 57, 58, 69, 73, 76, 92, 93, 109, 133, 166
Azerbaïdjan	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Bahamas	3	(7), 22, 147
Bangladesh	2	16, 22
Barbade	5	(7), 22, 74, 108, 147
Bélarus	3	16, (58), 108
Belgique	21	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, (57), (58), 68, 69, 73, 74, 91, 92, 147, P147, 180
Belize	13	(7), 8, 16, 22, 23, 55, 58, 92, 108, 133, 134, 147, P147
Bosnie-Herzégovine	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109
Brésil	18	(7), 16, 22, 53, (58), (91), 92, 93, 108, 109, 133, 134, 145, 146, 147, 163, 164, 166

Etats Membres (178)	Total	Numéro des conventions () = convention dénoncée
Bulgarie	28	(7), 8, (9), 16, 22, 23, 53, 54, 55, 56, (57), (58), 68, 69, 71, 72, 73, 75, 108, 146, 147, P147, 163, 164, 166, 178, 179, 180
Cameroun	4	9, 16, 108, 146
Canada	11	7, 8, 16, 22, 58, 68, 69, 73, 74, 108, 147
Chili	5	(7), 8, 9, 16, 22
Chine	4	(7), 16, 22, 23
Chypre	5	16, 23, (58), 92, 147
Colombie	6	(7), 8, 9, 16, 22, 23
Corée, République de	2	53, 73
Costa Rica	6	8, 16, 92, 134, 145, 147
Côte d'Ivoire	1	133
Croatie	14	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109, 147
Cuba	14	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, (58), (72), 91, 92, 93, 108, 145
Danemark	15	(7), 8, 9, 16, 53, (58), 73, 92, 108, 133, 134, 147, P147, 163, 180
Djibouti	13	9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, (58), 69, 71, 73, 91, 108
Dominicaine, République	1	(7)
Dominique	5	8, 16, 22, 108, 147
Egypte	16	9, 22, 23, 53, 55, 56, 68, 69, 71, 73, 74, 92, 134, 145, 147, 166
Espagne	28	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, (56), (58), 68, 69, (70), 73, 74, (91), 92, 108, (109), 134, 145, 146, 147, 163, 164, 165, 166, 180
Estonie	10	7, 8, 9, 16, 22, 23, 53, 108, 147, P147
Etats-Unis	7	53, 54, 55, 57, 58, 74, 147
Ex-République yougoslave de Macédoine	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109
Fidji	3	8, (58), 108
Finlande	23	(7), 8, (9), 16, 22, 53, (72), 73, (75), (91), 92, 108, 133, 134, 145, 146, 147, P147, 163, 164, 178, 179, 180
France	35	8, (9), 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, (58), 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (75), (91), 92, (108), (109), 133, 134, 145, 146, 147, P147, 163, 164, 166, 178, 179, 180, 185
Géorgie	1	163
Ghana	10	8, 16, 22, 23, 58, 69, 74, 92, 108, 147
Grèce	18	(7), 8, 9, 16, 23, 55, (58), 68, 69, 71, 73, 92, 108, 133, 134, 147, P147, 180
Grenade	5	(7), 8, 16, (58), 108
Guatemala	4	16, 58, 108, 109
Guinée	3	16, 133, 134
Guinée-Bissau	8	7, 68, 69, 73, 74, 91, 92, 108

Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime

Etats Membres (178)	Total	Numéro des conventions () = convention dénoncée
Guinée équatoriale	2	68, 92
Guyana	3	(7), 108, 166
Honduras	1	108
Hongrie	10	(7), 16, 145, 147, P147, 163, 164, 165, 166, 185
Iles Salomon	3	8, 16, 108
Inde	4	16, 22, 108, 147
Indonésie	1	69
Iran, République islamique d'	1	108
Iraq	12	8, 16, 22, 23, (58), 92, 93, 108, 109, 145, 146, 147
Irlande	17	(7), 8, 16, 22, 23, 53, 68, 69, 73, 74, 92, 108, 147, P147, 178, 179, 180
Islande	4	(58), 91, 108, 147
Israël	7	9, 53, 91, 92, 133, 134, 147
Italie	24	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, (58), 68, 69, 71, 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 134, 145, 146, 147, 164
Jamaïque	4	(7), 8, 16, (58)
Japon	10	(7), 8, 9, 16, 22, (58), 69, 73, 134, 147
Jordanie	2	147, 185
Kenya	4	16, (58), 134, 146
Kirghizistan	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Lettonie	7	7, 8, 9, 16, 108, 147, P147
Liban	9	8, 9, 58, 71, 73, 74, 109, 133, 147
Libéria	9	22, 23, 53, 55, 58, 92, 108, 133, 147
Libyenne, Jamahiriya arabe	1	53
Lituanie	2	73, 108
Luxembourg	17	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 68, 69, 73, 74, 92, 108, 147, 166
Malaisie – Sabah	1	16
Malaisie – Sarawak	2	(7), 16
Malte	11	(7), 8, 16, 22, 53, 73, 74, 108, 147, P147, 180
Maroc	9	22, 55, 108, 145, 146, 147, 178, 179, 180
Maurice	6	(7), 8, 16, (58), 74, 108
Mauritanie	5	22, 23, 53, 58, 91
Mexique	17	(7), 8, 9, 16, 22, (23), 53, 54, 55, 56, 58, 108, 109, 134, 163, 164, 166
Moldova, République de	1	108
Myanmar	2	16, 22
Nicaragua	7	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 146

Etats Membres (178)	Total	Numéro des conventions () = convention dénoncée
Nigéria	9	8, (9), 16, (58), 133, 134, 178, 179, 185
Norvège	26	(7), 8, (9), 16, 22, 53, 56, (58), 68, 69, 71, 73, (75), 91, 92, 108, (109), 133, 134, 145, 147, 163, 164, 178, 179, 180
Nouvelle-Zélande	14	8, 9, 16, 22, 23, 53, 58, 68, 69, 74, 92, 133, 134, 145
Pakistan	2	16, 22
Panama	16	8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, (58), 68, 69, 71, 73, 74, 92, 108
Papouasie-Nouvelle-Guinée	3	(7), 8, 22
Pays-Bas	21	(7), 8, 9, 16, 22, 23, (58), 68, 69, 70, 71, 73, 74, (91), 92, 133, 145, 146, 147, P147, 180
Pérou	14	8, 9, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, 73, 147
Philippines	5	23, 53, 93, 165, 179
Pologne	19	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 68, 69, 70, 73, 74, 91, 92, 108, 133, 134, 145, 147, 178
Portugal	15	(7), 8, 22, 23, 68, 69, 73, 74, (91), 92, 108, 109, 145, 146, 147
Roumanie	15	(7), 8, 9, 16, 22, 68, 92, 108, 133, 134, 147, P147, 163, 166, 180
Royaume-Uni	17	(7), 8, 16, 22, 23, 56, 68, 69, 70, 74, 92, 108, 133, 147, P147, 178, 180
Russie, Fédération de	11	16, 23, (58), 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147, 179
Sainte-Lucie	4	7, 8, 16, 108
Saint-Vincent-et-les Grenadines	4	7, 16, 108, 180
Serbie-et-Monténégro	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109
Seychelles	5	(7), 8, 16, (58), 108
Sierra Leone	5	7, 8, 16, 22, 58
Singapour	4	7, 8, 16, 22
Slovaquie	2	163, 164
Slovénie	17	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 108, (109), 147, P147, 180
Somalie	3	16, 22, 23
Sri Lanka	5	(7), 8, 16, 58, 108
Suède	19	(7), 8, 9, 16, (58), 73, (75), 92, 108, 133, 134, 145, 146, 147, P147, 163, 164, 178, 180
Suisse	5	8, 16, 23, (58), 163
République arabe syrienne	1	53
Tadjikistan	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Tanzanie, République-Unie de	2	16, 134
Tanzanie, Tanganyika	1	108
Tanzanie, Zanzibar	2	(7), 58
République tchèque	3	108, 163, 164

Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime

Etats Membres (178)	Total	Numéro des conventions () = convention dénoncée
Trinité-et-Tobago	2	16, 147
Tunisie	9	8, 16, 22, 23, 55, (58), 73, 91, 108
Turquie	13	53, 55, (58), 68, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 146, 164, 166
Ukraine	9	16, 23, (58), 69, 73, 92, 108, 133, 147
Uruguay	13	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 54, (58), 73, 93, 108, 133, 134
Venezuela, République bolivarienne du	2	(7), 22
Yémen	2	16, 58

Annexe C

Flotte marchande par pays d'immatriculation, 2004 ¹

Immatriculation ²	Jauge brute	Pourcentage mondial ³
Algérie	862 333	0,14
Allemagne	8 246 428	1,30
Antigua-et-Barbuda	6 914 568	1,09
Arabie saoudite	1 678 474	0,27
Argentine	436 738	0,07
Australie	1 971 876	0,31
Azerbaïdjan	663 777	0,10
Bahamas	35 388 244	5,59
Bahreïn	293 565	0,05
Bangladesh	456 029	0,07
Barbade	580 262	0,09
Belgique	3 973 267	0,63
Belize	1 687 460	0,27
Bolivie	302 971	0,05
Brésil	2 628 338	0,42
<i>Brunéi</i>	<i>479 477</i>	<i>0,08</i>
Bulgarie	789 540	0,12
Cambodge	1 821 464	0,29
Canada	2 663 566	0,42
Chili	947 063	0,15
Chine	20 369 157	3,22
Hong-kong, Chine	26 085 134	4,12
Taiwan, Chine	3 556 310	0,56
Chypre	21 283 373	3,36
Comores	388 519	0,06
Corée, République de	7 826 141	1,24
<i>Corée, République démocratique de</i>	<i>1 122 765</i>	<i>0,18</i>
Croatie	1 016 058	0,16

Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime

Immatriculation ²	Jauge brute	Pourcentage mondial ³
Danemark	238 185	0,04
Danemark (DIS)	7 284 769	1,15
Dominique	303 866	0,05
Egypte	1 143 201	0,18
Emirats arabes unis	799 243	0,13
Equateur	264 648	0,04
Espagne	1 045 804	0,17
Espagne (CSR)	1 823 323	0,29
Estonie	334 920	0,05
Etats-Unis	10 744 126	1,70
Finlande	1 428 880	0,23
France	1 375 270	0,22
Terres australes et antarctiques françaises	3 524 865	0,56
Géorgie	974 325	0,15
Grèce	32 040 682	5,06
Honduras	784 125	0,12
Inde	7 517 583	1,19
Indonésie	4 072 144	0,64
Iran, République islamique d'	5 324 254	0,84
Irlande	496 775	0,08
Israël	739 965	0,12
Italie	10 955 957	1,73
Japon	13 180 189	2,08
Koweït	2 377 628	0,38
Lettonie	294 295	0,05
Libéria	53 898 761	8,51
Lituanie	453 410	0,07
Luxembourg	689 658	0,11
Malaisie	6 056 561	0,96
Malte	22 352 570	3,53
Maroc	522 630	0,08
<i>Iles Marshall</i>	<i>22 494 505</i>	<i>3,55</i>
Mexique	1 007 998	0,16
Mongolie	359 901	0,06
Myanmar	444 330	0,07
Nigéria	429 029	0,07

Immatriculation ²	Jauge brute	Pourcentage mondial ³
Norvège	3 519 717	0,56
Norvège (NIS)	15 416 521	2,43
Pakistan	300 688	0,05
Panama	131 451 672	20,76
Pays-Bas	5 622 902	0,89
Antilles néerlandaises	1 661 631	0,26
Pérou	226 750	0,04
Philippines	5 137 022	0,81
Portugal	193 174	0,03
Portugal (MAR)	1 143 306	0,18
Qatar	575 300	0,09
Roumanie	426 713	0,07
Royaume-Uni	11 122 871	1,76
Bermudes	6 166 162	0,97
Iles Caimanes	2 608 796	0,41
Gibraltar	1 142 448	0,18
Ile de Man	7 168 533	1,13
Fédération de Russie	8 638 887	1,36
Saint-Vincent-et-les Grenadines	6 324 289	1,00
Singapour	26 282 777	4,15
Suède	3 666 905	0,58
Suisse	487 462	0,08
République arabe syrienne	446 708	0,07
Thaïlande	2 889 877	0,46
Turquie	4 678 885	0,74
Ukraine	1 144 777	0,18
Vanuatu	1 756 498	0,28
Venezuela, République bolivarienne du	1 010 860	0,16
Viet Nam	1 427 538	0,23
Non identifiés		1,34
Total	633 321 120	100,00

¹ Tableau établi à partir des informations figurant dans Lloyd's Register-Fairplay: *World Fleet Statistics 2004*.

² Seuls sont mentionnés les registres représentant au moins 0,04 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale. Les désignations utilisées dans ce tableau, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire ou de ses autorités ou quant au tracé de ses frontières. Les pays dont le nom figure en italique ne sont pas Membres de l'OIT.

³ Chiffres en caractères gras: un pour cent ou plus.

Annexe D

Avis du Conseiller juridique sur les relations entre les parties A et B du code

Coexistence de dispositions obligatoires et non obligatoires dans une convention

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

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

Le futur instrument est une convention, ouverte à la ratification des Etats Membres, qui prévoit expressément, dans l'actuel projet d'article VI, paragraphe 1, la coexistence de dispositions ayant ou non force obligatoire. Les dispositions de la partie A du code seront obligatoires, celles de la partie B ne le seront pas. Quelques conventions internationales du travail prévoient, à côté de dispositions ayant force obligatoire, des dispositions ne présentant pas les mêmes caractéristiques¹. La nouveauté introduite par le futur instrument tient pour l'essentiel au volume de dispositions non obligatoires contenues dans l'instrument. Il importe également de remarquer que d'autres organisations comme l'Organisation maritime internationale ont adopté des conventions qui contiennent les deux types de dispositions sans qu'apparemment cela soulève des problèmes d'application.

Les Membres qui ratifieront la convention devront se conformer aux obligations prévues dans les dispositions des articles, des réglementations et de la partie A du code. Leur unique obligation, au regard de la partie B du code, sera d'examiner de bonne foi dans quelle mesure ils leur donneront effet aux fins de la mise en œuvre des dispositions des articles, des réglementations et de la partie A du code. Les Membres sont libres d'adopter d'autres mesures que celles prévues dans la partie B du code pour autant que les obligations contenues dans les autres parties de l'instrument soient respectées. Le Membre qui choisit la mise en œuvre des mesures et méthodes contenues dans la partie B du code est présumé donner effet aux

¹ Voir par exemple convention sur les services de santé au travail, 1985, art. 9, paragr. 11, «... les services de santé au travail devraient être multidisciplinaires...».

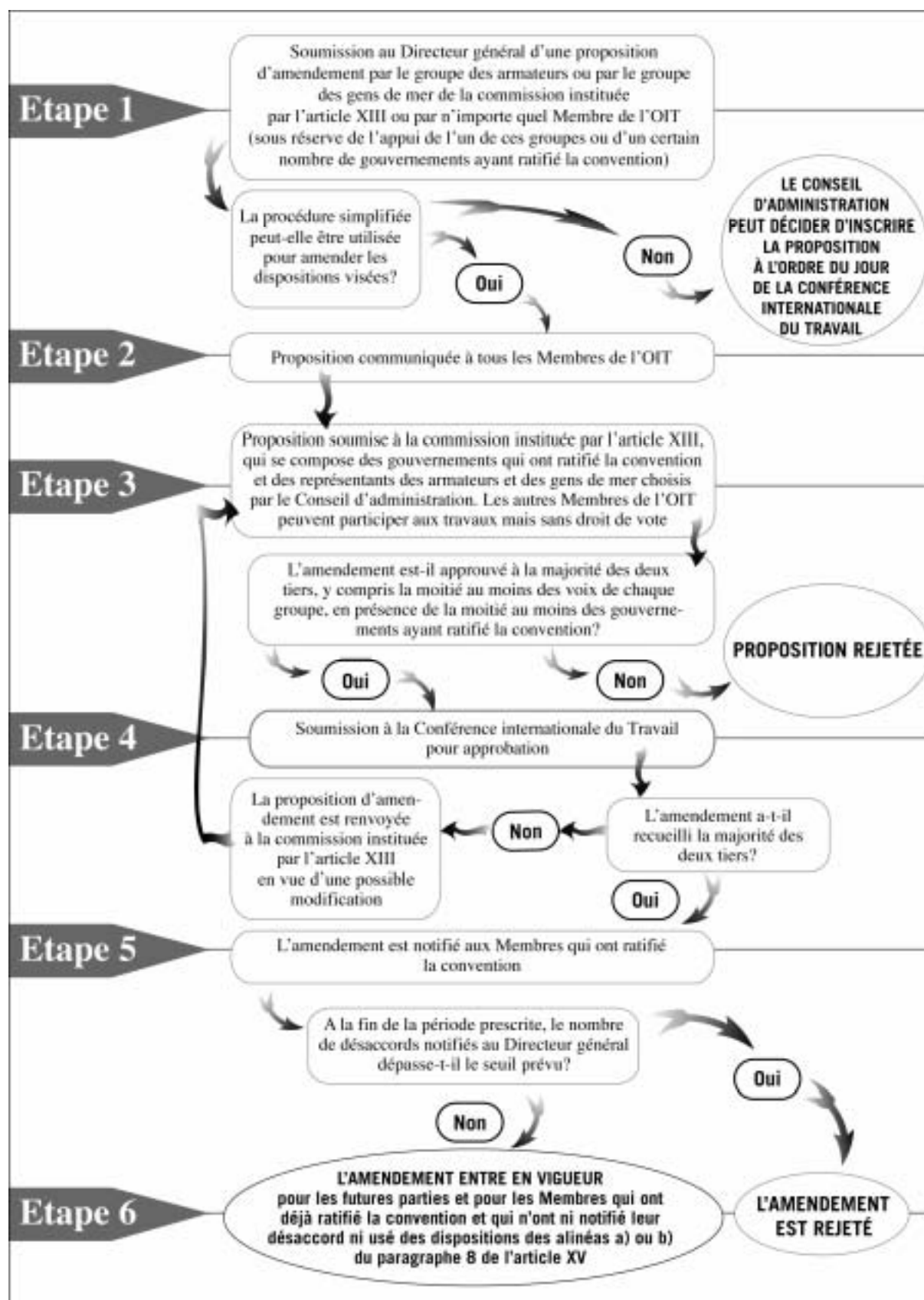
dispositions correspondantes des parties obligatoires, tandis que celui qui utilise d'autres mesures aura, le cas échéant, et notamment pour le cas où l'exécution de la convention est mise en doute dans le cadre des procédures de contrôle, à justifier d'une mise en œuvre conforme des dispositions obligatoires.

2 juillet 2003

Loïc Picard

Annexe E

**Procédure d'amendement simplifiée
(article XV)**



Annexe F

Inclusion de la question du recrutement et du placement dans les annexes A5-I et A5-III (voir note 38, point 3)

1. Le représentant du gouvernement du Japon a soulevé une question à propos de l'inclusion, dans les listes des éléments à inspecter, du recours à des services de recrutement et de placement. Est-il approprié d'inclure cet élément parmi les éléments devant être inspectés par l'Etat du pavillon étant donné notamment que, dans la règle pertinente (1.4), les obligations qui sont expressément imposées aux Etats du pavillon se limitent à la réglementation de l'activité de leurs armateurs quand ces derniers recourent à des services de recrutement situés dans les pays qui n'ont pas ratifié la convention (règle 1.4, paragraphe 3)? Et, à supposer que cet élément soit inclus, quelle serait l'ampleur de la responsabilité d'un Membre en ce qui concerne les navires qui battent son pavillon?
2. Il convient de noter que les règles figurant dans le projet de convention sont normalement formulées sous forme de droits qui sont en général applicables à tous les gens de mer. En ce qui concerne l'âge minimum, par exemple, les inspecteurs de l'Etat du pavillon doivent veiller à ce que les prescriptions de la règle 1.1 de la convention soient observées dans le cas de tous les marins à bord des navires qui battent le pavillon de leur pays.
3. Toutefois, les obligations fondamentales concernant les services de recrutement et de placement ont été formulées d'une manière qui tient compte de leur nature particulière. Alors que l'obligation énoncée au paragraphe 1 de la règle 1.4 est de nature générale, les obligations mentionnées dans les paragraphes 2 et 3 sont liées au lieu où sont établis les services de recrutement et de placement concernés. Trois situations sont possibles:
 - A. Armateurs ayant recours à des services de recrutement et de placement privés établis sur le territoire du Membre.
 - B. Armateurs ayant recours à des services de recrutement et de placement établis sur le territoire de Membres ayant ratifié la convention.
 - C. Armateurs ayant recours à des services de recrutement et de placement établis dans des pays qui n'ont pas ratifié la convention.
4. La situation indiquée au point A ci-dessus est couverte par le paragraphe 2 de la règle 1.4 qui dispose ce qui suit: «Les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire d'un Membre doivent se conformer aux normes énoncées dans le code.» C'est une obligation qui incombe à tout Membre, en quelque capacité qu'il agisse. En conséquence, si les services de recrutement et de placement figuraient sur la liste des éléments devant faire l'objet d'une inspection, l'obligation s'appliquerait dans le contexte des inspections effectuées en tant qu'Etat de pavillon par le Membre, lequel pourrait bien sûr s'appuyer sur le contrôle des services de recrutement et de placement qu'il opère déjà.
5. La situation mentionnée au point C ci-dessus est couverte par le paragraphe 3 de la règle 1.4: «Tout Membre doit exiger, en ce qui concerne les gens de mer qui travaillent à bord de navires battant son pavillon, que les armateurs qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels

la présente convention ne s'applique pas s'assurent que ces services sont conformes aux prescriptions énoncées dans le code.» Les obligations du Membre en tant qu'Etat du pavillon consisteraient essentiellement à s'assurer que ses armateurs ont un système approprié pour vérifier que les services de recrutement et de placement se conforment aux prescriptions du code. Ce point est précisé au paragraphe 8 de la norme A1.4.

6. La situation mentionnée au point B ci-dessus est couverte implicitement par le fait que l'obligation énoncée au paragraphe 3 se limite aux pays qui n'ont pas ratifié la convention. L'Etat du pavillon ne serait donc pas censé opérer des inspections supplémentaires dans ce cas et se limiterait à vérifier que les services de recrutement et de placement auxquels l'armateur a recours sont situés dans un Etat Membre qui a ratifié la convention. Naturellement, s'il possède des indications claires que les droits fondamentaux des gens de mer qui travaillent sur un navire qui bat son pavillon, tels qu'ils sont énoncés au paragraphe 1 de la règle, ne sont pas observés, il lui faudra éventuellement étudier de plus près la question.