

**Conférence internationale du Travail, 94<sup>e</sup> session (maritime), 2006**

**Rapport II**

# **Rapport du Directeur général sur l'évolution du secteur maritime**

**Bureau international du Travail Genève**

ISBN 92-2-217942-0

---

*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](mailto:pubvente@ilo.org) ou par notre site Web: [www.ilo.org/pblns](http://www.ilo.org/pblns)

---

Mis en pages par TTF: réf. ILC94(2006)-II-2005-09-0209-05.doc  
Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

## Table des matières

---

|   | <i>Page</i> |
|---|-------------|
| 1. Introduction .....   | 1           |
| 2. Activités récentes de l'Organisation internationale du Travail dans le secteur maritime .....  | 5           |
| 2.1. Promotion et ratification des normes du travail maritime de l'OIT .....  | 5           |
| 2.2. Elaboration du projet de convention du travail maritime consolidée .....   | 7           |
| 2.3. Elaboration et adoption de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 .....  | 10          |
| 3. Activités de coopération technique et de sensibilisation entreprises par le BIT en vue de promouvoir les normes du travail maritime et les principes du travail décent ..... | 15          |
| 3.1. Promotion du travail décent et appui technique.....  | 15          |
| 3.2. Activités régionales de l'Organisation .....   | 16          |
| 3.3. Coopération avec d'autres organisations .....  | 17          |
| 4. Activités de l'Organisation en rapport avec les préoccupations et problèmes actuels du secteur maritime .....  | 29          |
| 4.1. Indemnisation en cas de décès, de lésions corporelles ou d'abandon des gens de mer.....  | 29          |
| 4.2. Traitement équitable des gens de mer – incrimination des gens de mer .....   | 33          |
| 4.3. Sécurité en mer – piraterie, vols à main armée et autres menaces .....   | 35          |
| 4.4. Politiques d'égalité de chances et de traitement .....   | 36          |
| 4.5. Recruter et retenir les travailleurs dans le secteur maritime .....  | 39          |
| 4.6. Instruction, formation et perfectionnement professionnel des gens de mer .....   | 41          |
| 4.7. Registres internationaux .....   | 42          |
| 4.8. Critères et normes en matière de salaires.....   | 43          |
| 4.9. Sécurité et santé au travail .....   | 44          |
| 5. Programme maritime de l'OIT – un partenariat pour l'avenir .....   | 47          |
| 5.1. Action consécutive à l'adoption de la convention du travail maritime proposée..  | 48          |
| 5.2. Coopération technique et promotion de la ratification de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 .....                            | 51          |
| 5.3. Coopération avec d'autres organisations .....  | 52          |
| 5.4. Promotion de l'Agenda du travail décent et des programmes connexes .....   | 52          |
| 5.5. Conclusion.....  | 53          |

# 1. Introduction

---

1. Le présent rapport du Directeur général pour la session maritime de la Conférence internationale du Travail traite des activités de l'Organisation dans le secteur maritime et de l'évolution récente qui a affecté ce secteur. Il est soumis à la Conférence, conformément à l'article 12 du Règlement de la Conférence, tel que modifié par les notes concernant les sessions maritimes de la Conférence internationale du Travail.

2. Le Bureau a récemment publié un important rapport sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à l'heure de la mondialisation<sup>1</sup>. En 2001, le Bureau a présenté à la Commission paritaire maritime un rapport complet sur l'évolution de ce secteur<sup>2</sup>. En 2003, il a entrepris d'examiner les questions d'égalité entre hommes et femmes dans le secteur maritime et publié un rapport rendant compte de ses conclusions<sup>3</sup>. Outre la réalisation de ces études approfondies, le Bureau est activement engagé depuis 2001 dans une vaste entreprise qui consiste à regrouper la grande majorité des actuelles normes du travail maritime en un seul et même instrument, à savoir le projet de convention dont est saisie la Conférence, tout en continuant à promouvoir la ratification et la mise en œuvre des normes du travail maritime existantes et de l'Agenda du travail décent. Le Bureau a également réagi aux problèmes importants qui ont affecté le secteur maritime et qui font que l'on se soucie de plus en plus de la sécurité à bord des navires et à terre. Parmi les autres questions qui ont leur importance pour ce secteur et qui préoccupent le Bureau figurent l'incidence croissante de la piraterie; l'incrimination des gens de mer en cas de pollution marine; l'importance croissante, en nombre et en tonnage, des registres internationaux; les problèmes de discrimination dans ce secteur, y compris celle fondée sur le sexe; la sécurité et la santé au travail à bord des navires; la coopération technique et le dialogue social international, y compris la fixation des salaires par la Commission paritaire maritime; les activités de coopération avec les organisations internationales concernées et d'autres organismes.

3. Cette 94<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence internationale du Travail marque une étape importante des activités normatives de l'OIT dans le secteur maritime. Cette session, qui vise l'adoption d'une convention unique d'une importance sans précédent dans l'histoire des activités maritimes de l'OIT, doit également être envisagée dans le contexte plus large de l'évolution de l'OIT concernant ses activités normatives et la démarche à adopter pour assurer la pertinence de ses normes en cette époque de mondialisation des industries et des travailleurs. L'adoption d'une convention globale unique traduit une nouvelle approche normative du secteur maritime, une approche qui veut prendre en

---

<sup>1</sup> BIT: *The global seafarer: Living and working conditions in a globalized industry* (Genève, 2004).

<sup>2</sup> BIT: *Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer*, rapport soumis pour discussion à la 29<sup>e</sup> session de la Commission paritaire maritime (Genève, 2001).

<sup>3</sup> BIT: *Women seafarers: Global employment policies and practices* (Genève, 2003).

compte une série de préoccupations qui touchent actuellement ce secteur en même temps que d'autres. Les précédentes sessions maritimes de la Conférence ont presque toujours adopté plus d'un instrument – des conventions et des recommandations – pour répondre à des problèmes spécifiques<sup>4</sup>. A la présente session, la Conférence est saisie d'un instrument maritime tourné vers l'avenir, qui couvre presque tous les problèmes relevant du mandat de l'OIT dans ce secteur. Chose importante, ce projet de convention reconnaît explicitement l'évolution de plus en plus rapide des conditions de travail dans ce secteur et prévoit un mécanisme qui permettra d'actualiser à l'avenir ses normes les plus techniques, sans qu'il soit nécessaire d'adopter une convention avec des dispositions de fond entièrement nouvelles.

4. Même si la convention proposée a été décrite comme l'expression d'une nouvelle approche, il importe de la situer, ainsi que d'autres nouveautés, dans le contexte historique des initiatives et aspirations déjà anciennes de l'OIT. L'idée d'un ensemble complet de normes pour le secteur maritime n'est pas une orientation totalement nouvelle. En 1920, l'OIT a adopté la recommandation (n° 9) sur les statuts nationaux des marins, 1920. Cette recommandation envisage l'établissement d'un code international grâce auquel «les marins du monde entier, qu'ils soient employés à bord de navires appartenant à leur propre pays ou à un pays étranger, pourront mieux connaître leurs droits et leurs devoirs».

5. En cette occasion historique qui nous est donnée de regrouper la plupart des normes du travail maritime existantes, il est aussi utile de rappeler la place spéciale que les gens de mer occupent dans le dispositif normatif de l'OIT. En 1921, une résolution de la Conférence disposait ce qui suit:

Considérant que des malentendus pourraient se produire en ce qui concerne la situation des travailleurs de la marine marchande par rapport aux conventions et recommandations à adopter par les Conférences internationales du Travail, il est décidé qu'aucune de ces conventions ou recommandations ne s'appliquera aux travailleurs de la marine marchande, à moins qu'elle n'ait pour objet une question maritime spécialement mise à l'ordre du jour. Toutes questions d'ordre maritime présentées à l'examen des Conférences devront être auparavant soumises à l'étude de la Commission paritaire maritime instituée auprès du Bureau international du Travail<sup>5</sup>.

6. En conséquence, les questions maritimes ont été examinées par des sessions maritimes spéciales de la Conférence, à de rares exceptions près, la dernière concernant l'adoption de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003.

7. A ce jour, la Conférence internationale du Travail a tenu neuf sessions maritimes. L'actuelle 94<sup>e</sup> session sera la dixième session maritime de la Conférence internationale du Travail. Les sessions générales ont déjà eu en plusieurs occasions à leur ordre du jour des questions relatives au transport maritime. A ce jour, la Conférence a adopté divers

---

<sup>4</sup> Par exemple, à la dernière session maritime, en 1996, trois conventions, un protocole et trois recommandations ont été adoptés.

<sup>5</sup> Résolution proposée par la Commission maritime, Conférence internationale du Travail, 3<sup>e</sup> session, Genève, 1921.

instruments concernant ce secteur, à savoir 40 conventions, 29 recommandations et un protocole à une convention <sup>6</sup>.

8. Il importe de noter que les activités maritimes de l'OIT et l'adoption de normes pour ce secteur ont toujours été impulsées par la Commission paritaire maritime, représentant les armateurs et les gens de mer, qui a donné au Conseil d'administration les avis nécessaires pour orienter les travaux de l'Organisation dans ce secteur <sup>7</sup>.

9. Les activités de l'OIT concernant le monde maritime ont eu un impact considérable sur ce secteur. Le taux de ratification de certaines conventions maritimes peut sembler, à première vue, étonnamment faible compte tenu du volume des activités normatives déployées dans ce secteur et du solide soutien que ces instruments reçoivent de la part des partenaires sociaux. Cela peut s'expliquer en partie par le fait que le secteur maritime a relativement peu d'importance pour un certain nombre d'Etats Membres de l'OIT. Indépendamment du taux de ratification, les dispositions pertinentes des conventions du travail maritime sont en fait largement appliquées et constituent un élément de référence pour la négociation collective. Les meilleurs exemples en sont peut-être les prescriptions de l'OIT relatives à l'examen médical des gens de mer <sup>8</sup> et les normes concernant le logement à bord des navires <sup>9</sup>. En outre, l'application de nombreuses normes du travail maritime, auxquelles font référence la convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976, et son protocole de 1996, a été favorisée par l'inclusion de ces instruments dans les accords régionaux portant sur le contrôle par l'Etat du port.

10. Voilà pourquoi l'actuel exercice de consolidation, examiné plus en détail dans le chapitre suivant, doit viser à l'élaboration d'une convention universellement acceptée, largement ratifiée, pleinement respectée et appliquée. Les normes minimales contenues dans le projet de convention se fondent, en grande partie, sur des pratiques acceptées et définissent les conditions de vie et de travail qui correspondent à un travail décent dans ce secteur.

11. Le présent rapport comprend quatre chapitres liés entre eux, plus les conclusions (chap. 5). Les chapitres 2, 3 et 4 décrivent les activités récemment déployées par l'OIT dans le secteur maritime, en mettant en exergue l'action normative et la promotion du travail décent, ainsi qu'un certain nombre d'autres aspects du travail jugés importants pour ce secteur. Sur cette base et compte tenu des récentes activités du Bureau, le chapitre 5 esquisse un certain nombre d'activités stratégiques que l'Organisation pourrait entreprendre pour promouvoir l'Agenda du travail décent dans ce secteur après que la convention proposée aura été adoptée. En particulier, le présent rapport tend à démontrer la nécessité pour le Bureau d'intensifier ses activités de coopération technique afin d'apporter une assistance aux Membres qui ne sont pas encore en mesure de mettre en œuvre efficacement les principales normes du travail maritime et, en particulier, d'honorer les obligations découlant du projet de convention du travail maritime

---

<sup>6</sup> Certaines conventions et recommandations étaient des versions révisées de conventions anciennes. Certains instruments anciens ne sont plus applicables du fait qu'ils ont été remplacés par de plus récents. Ont également été adoptées certaines conventions et recommandations traitant des conditions dans le secteur de la pêche et des normes du travail applicables dans les ports. La convention la plus récente concernant les marins est la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003.

<sup>7</sup> La Commission paritaire maritime a tenu 30 sessions depuis 1920.

<sup>8</sup> Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946.

<sup>9</sup> Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970.

consolidée et de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003. Face aux conséquences de la mondialisation de l'économie, il convient que les normes du travail internationales soient «mondialisées», c'est-à-dire, dans toute la mesure possible, universellement adoptées et respectées.

12. Les idées développées dans le présent rapport peuvent servir de base à la Conférence pour donner à l'Organisation des orientations concernant ses activités futures dans le secteur maritime.

## **2. Activités récentes de l'Organisation internationale du Travail dans le secteur maritime**

---

13. Depuis la dernière session maritime de la Conférence (1996), l'Organisation a participé activement au dialogue social et à d'intenses consultations sur l'examen et la consolidation de la majorité des normes du travail maritime existantes. Le résultat de ces efforts, à savoir le projet de convention du travail maritime consolidée, est le principal point à l'ordre du jour de cette session de la Conférence. Il a mobilisé des ressources considérables du Bureau.

14. Le souci de la sécurité, qui s'est accru au niveau mondial depuis 2001, a eu un impact considérable sur le secteur maritime, en général, et sur les conditions de travail des gens de mer en particulier. L'Organisation a réagi à cette situation en coopération avec d'autres organisations concernées, notamment l'Organisation maritime internationale (OMI), et a rapidement élaboré une convention révisée, à savoir la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, à la fois pour répondre au souci de la sécurité et pour atténuer l'impact négatif sur la capacité des gens de mer d'obtenir un emploi et d'exercer leur droit de se rendre à terre ainsi que l'exige leur bien-être. Cette convention, entrée en vigueur en 2005, a nécessité des consultations approfondies et un large soutien pour l'élaboration des normes techniques et pour la mise à l'essai d'une technologie relativement nouvelle (biométrie).

15. Outre ces grands chantiers normatifs, le Bureau a poursuivi ses activités visant à promouvoir la ratification et la mise en œuvre des normes du travail maritime existantes, ainsi que l'amélioration des conditions de travail des gens de mer, notamment en ce qui concerne l'égalité ainsi que la sécurité et la santé au travail. Il participe également à d'importantes activités d'information, notamment par la formation et la coopération technique.

### **2.1. Promotion et ratification des normes du travail maritime de l'OIT**

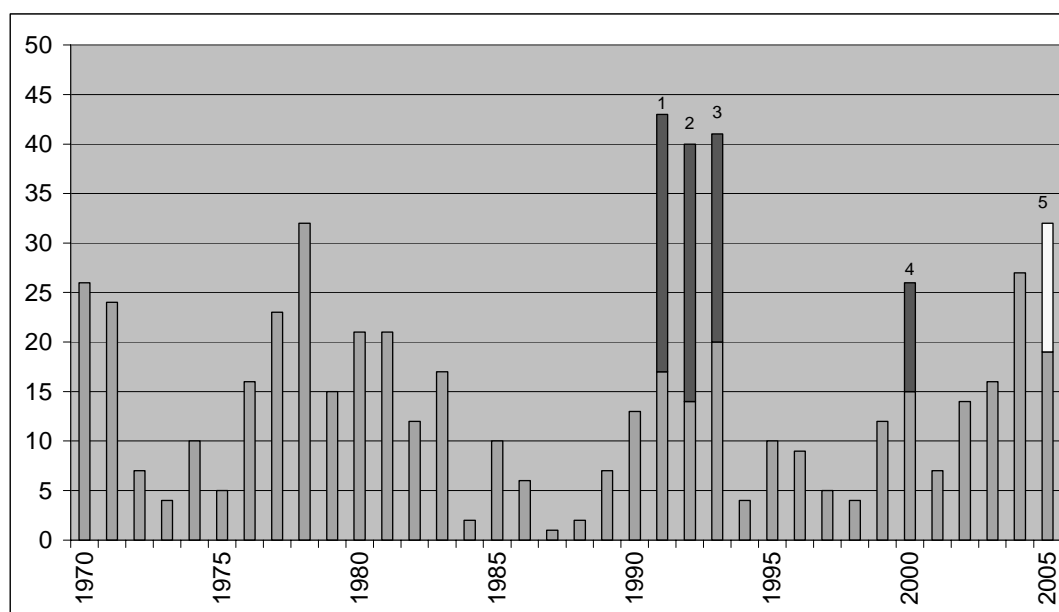
16. Depuis les années soixante-dix, le nombre annuel de ratifications des instruments maritimes de l'OIT a considérablement varié, comme le montre la figure 1. Au total, 429 ratifications de conventions maritimes ont été reçues entre le 1<sup>er</sup> janvier 1970 et le 30 juillet 2005, soit une moyenne annuelle de 12,4 ratifications, mais la distribution des taux de ratification est très inégale. Des pics ont été enregistrés en 1978, 1991, 1992, 1993 ainsi qu'en 2000 et 2004. Le taux de ratification devrait aussi atteindre un pic en 2005 compte tenu du fait que les données utilisées ne couvrent que les sept premiers mois de l'année en cours.

17. La plupart de ces pics peuvent s'expliquer. Les taux élevés de ratification de 1991 à 1993 sont consécutifs à l'apparition de nouveaux Etats à la suite de la chute du Mur de Berlin (en 1991, la Croatie et l'ex-République yougoslave de Macédoine; en 1992,



l'Azerbaïdjan, le Kirghizistan et la Slovénie; en 1993, le Tadjikistan et la Bosnie-Herzégovine). Sans ce phénomène, le nombre de ratifications pour les années 1991, 1992 et 1993 aurait été nettement plus faible (17, 14 et 20, respectivement, au lieu de 43, 40 et 41). Le second pic, en 2000, s'explique par les ratifications d'un seul et même Etat Membre (11 ratifications de conventions maritimes par la Serbie-et-Monténégro). Le nombre de ratifications pour l'année 2000 aurait été autrement de 15 seulement. Ces ratifications exceptionnelles par quelques Etats Membres sont représentées par une teinte différente dans la figure.

**Figure 1. Taux de ratification annuel des normes du travail maritime pour la période comprise entre 1970 et 2005**



1 à 3. Le nombre de ratifications exceptionnellement élevé observé entre 1991 et 1993 s'explique par l'apparition de nouveaux Etats, après la chute du Mur de Berlin (en 1991, la Croatie et l'ex-République yougoslave de Macédoine; en 1992, l'Azerbaïdjan, le Kirghizistan et la Slovénie; en 1993, le Tadjikistan et la Bosnie-Herzégovine).

4. Le nombre de ratifications exceptionnellement élevé enregistré en 2000 est dû aux 11 ratifications effectuées par un seul et même Membre (Serbie-et-Monténégro).

5. Le nombre estimé pour 2005 se fonde sur les sept premiers mois.

18. En excluant de l'analyse les données atypiques, on observe un schéma cyclique: les nombres élevés de ratifications sont généralement enregistrés à la suite de sessions maritimes de la Conférence, notamment celles de 1976 et de 1987. Cinq à sept années après ces événements, on observe une diminution des ratifications.

19. La dernière session maritime de la Conférence ayant eu lieu en 1996, on aurait pu s'attendre à un ralentissement des ratifications entre 2000 et 2005. Or on observe une augmentation régulière. Le Bureau pense qu'elle est directement liée à l'intensification des travaux entrepris dans le secteur maritime. Cette évolution donne à penser que l'approche adoptée par le Bureau consistant à sensibiliser les Etats Membres à la nécessité de prendre à leur compte la création de normes du travail maritime n'a pas seulement contribué à l'élaboration du nouvel instrument proposé, mais aussi suscité une prise de conscience et un regain d'intérêt pour l'amélioration des conditions de travail et de vie dans le secteur maritime. Le Programme de promotion du travail décent dans le

secteur maritime a beaucoup contribué à promouvoir les normes du travail maritime et favorisé nombre de ratifications.

## 2.2. Elaboration du projet de convention du travail maritime consolidée

20. Avant d'en venir à l'élaboration de la convention proposée, il est utile de la situer dans le contexte plus large de l'évolution de la démarche normative de l'OIT et dans la perspective de l'Agenda du travail décent.

21. L'un des moyens d'améliorer les conditions de travail et de vie des travailleurs peut consister à adopter, dans un secteur donné, de nouvelles normes du travail qui répondent à la diversité des situations nationales<sup>1</sup>. Cependant, toute nouvelle norme doit, à tout le moins, correspondre à l'objectif principal que l'OIT poursuit aujourd'hui, à savoir promouvoir la possibilité pour les femmes et les hommes d'obtenir un emploi décent et productif dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité. Cet objectif a été approuvé par la Conférence internationale du Travail dans le contexte d'une économie mondialisée. Le «travail décent» est considéré comme un objectif valable pour tous les pays, qu'ils soient développés, en développement ou en transition, et à tous les secteurs, notamment le secteur maritime.

22. La nécessité pour l'OIT d'intensifier son activité normative en engageant un certain nombre d'actions dans ce domaine a déjà été soulignée<sup>2</sup>.

23. Ces actions sont notamment les suivantes:

- mieux préparer le terrain pour les nouvelles normes;
- étudier de nouvelles méthodes pour l'élaboration des normes;
- entreprendre une analyse plus approfondie des normes existantes, en examinant les effets de synergie, les lacunes et l'impact sur divers groupes;
- accélérer la révision des instruments dépassés pour profiter des progrès déjà accomplis, et promouvoir les normes prioritaires comme moyen de résoudre les problèmes;
- accroître l'impact du contrôle des normes;
- réaffirmer le rôle des normes de l'OIT dans un cadre mondial.

24. L'élaboration de la convention proposée suit ces grandes lignes et ces grands objectifs de l'OIT.

25. La 29<sup>e</sup> session de la Commission paritaire maritime (2001) a donné le coup d'envoi d'un effort historique d'élaboration du projet de convention.

26. Le Bureau avait préparé un rapport destiné à servir de base aux discussions de la commission<sup>3</sup>. Ce rapport de 2001 mettait en exergue, entre autres, les faits suivants: évolution de la propriété, du financement et de la gestion des flottes marchandes,

---

<sup>1</sup> Voir, par exemple, BIT: *Un travail décent*, rapport du Directeur général à la Conférence internationale du Travail, 87<sup>e</sup> session, Genève, 1999, p. 18.

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> BIT: *Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer*, rapport à la 29<sup>e</sup> session de la Commission paritaire maritime, Genève, 22-26 janv. 2001.

nouveaux types de registres, mutations concernant l'origine de la main-d'œuvre, équipages de plus en plus multinationaux et multiculturels, changements survenus dans la rotation des navires, doublés d'une réduction des effectifs. Ces changements structurels ont tous eu un impact, d'une manière ou d'une autre, sur les conditions de vie et de travail des gens de mer. Les transports maritimes ont de tout temps été considérés comme une industrie mondiale mais, outre les changements structurels survenus dans cette industrie au cours du dernier quart du XX<sup>e</sup> siècle et auxquels le rapport fait référence, l'émergence d'un marché mondial du travail des gens de mer en a effectivement fait le premier secteur véritablement mondialisé.

27. Le rapport de 2001 attirait l'attention sur l'affaiblissement des régimes réglementaires internationaux, parallèlement au développement accéléré des registres internationaux. La filiation entre l'Etat du pavillon et les gens de mer à bord de ses navires s'est distendue sous l'effet de la diversification croissante des formes de propriété, de gestion et de contrôle des navires et du recrutement massif dans un certain nombre de pays, d'une main-d'œuvre engagée pour servir sur des navires battant pavillon étranger. L'incapacité de certains pays de contrôler ce qui se passe sur les navires battant leur pavillon, l'exacerbation de la concurrence internationale et l'obligation de se soumettre à certaines normes techniques pour d'autres aspects de l'exploitation des navires ont pour conséquence que les conditions de travail déterminent largement l'avantage concurrentiel de certaines compagnies. Le rapport rappelle la nécessité de réformes de manière à sortir du cercle vicieux qui résulte de taux de fret insuffisants, de conditions et normes extrêmement médiocres, de mécanismes réglementaires nationaux déficients et de la réticence à faire respecter les normes du travail sur le plan international. Il reconnaît que les gens de mer, à bord de beaucoup de navires, en particulier ceux des Etats du pavillon appliquant des normes élevées, bénéficient de conditions de travail décentes. Dans certains autres cas, la situation est préoccupante.

28. La Commission paritaire maritime a examiné le rapport de 2001 et considéré qu'il appelait une réponse mondiale, un cadre réglementaire international, bref des normes mondiales applicables à l'ensemble du secteur – des normes qui garantissent des conditions de travail décentes à tous les gens de mer, selon les principes énoncés par le Directeur général dans son rapport *Un travail décent*<sup>4</sup>.

29. Pour «mondialiser» les normes du travail, la Commission paritaire maritime a adopté une résolution connue sous le nom d'«Accord de Genève». Cette nouvelle approche a été approuvée par le Conseil d'administration à sa 280<sup>e</sup> session<sup>5</sup>. Plutôt que de promouvoir l'élaboration de normes entièrement nouvelles, la commission et le Conseil d'administration se sont prononcés pour la réalisation de l'Agenda du travail décent, en faveur d'une actualisation des conventions maritimes et du regroupement de la plupart d'entre elles en un seul et même instrument.

30. Si la convention du travail maritime proposée est adoptée par la Conférence, elle deviendra un instrument-phare appelé à servir de référence pour tout ce qui concerne les normes du travail maritime. Elle représentera une codification claire et exhaustive des droits et obligations en matière sociale dans le secteur maritime et apportera une réponse mondiale efficace aux problèmes d'une industrie véritablement mondiale.

---

<sup>4</sup> BIT: *Un travail décent*, rapport du Directeur général à la Conférence internationale du Travail, 87<sup>e</sup> session, Genève, 1999.

<sup>5</sup> Conseil d'administration: document GB.280/5(Corr.).

31. Comme l'indique plus en détail le rapport I(1A)<sup>6</sup>, le projet de convention est l'aboutissement d'un processus intensif de consultation et négociation tripartites mené à bien de 2001 à 2005 sous les auspices d'un groupe de travail tripartite de haut niveau créé par le Conseil d'administration en 2001. A sa dernière réunion, en janvier 2004, ce groupe de travail, qui devait initialement être un petit organe, a rassemblé plus de 126 délégués, dont 45 gouvernements. La Conférence technique maritime préparatoire de septembre 2004 a réuni plus de 500 délégués. Cela témoigne d'une forte mobilisation en faveur de ce processus et du vif intérêt que cette question suscite.

32. La préparation du projet de convention a également été influencée par la Réunion d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de navires immatriculés sur les registres internationaux, qui s'est tenue à Genève en 2002. Cette réunion, qui s'est tenue peu après que la Commission paritaire maritime eut donné son avis au Conseil d'administration du BIT concernant la nécessité de mettre en place un cadre réglementaire international, a formulé d'importantes conclusions et propositions quant à la marche à suivre. Elles sont énoncées dans la Déclaration commune de la réunion d'experts<sup>7</sup>. Le texte de cette déclaration sert de référence pour nombre d'obligations des Etats Membres inscrites dans le projet de convention.

33. Le processus d'élaboration de cette convention s'est écarté du processus classique d'élaboration des normes internationales du travail. Même si le Bureau est resté responsable de l'ensemble du texte, l'approche structurelle et les principes sous-jacents ainsi qu'une bonne partie du texte, notamment dans des domaines tels que la sécurité sociale ou la mise en application, qui peuvent constituer un obstacle à l'élaboration de normes mondiales, sont l'aboutissement de propositions émanant des gouvernements et des partenaires sociaux. Hormis son impact sur le secteur maritime et sur les conditions de travail des gens de mer, l'élaboration de la convention démontrera de façon éclatante que le tripartisme est une voie appropriée pour trouver des solutions aux problèmes les plus difficiles, souvent insolubles en apparence, auxquels ce secteur et d'autres sont confrontés dans le contexte de la mondialisation.

34. Le rapport soumis par le Bureau à la Conférence souligne que le projet de convention comporte un certain nombre d'innovations. Toutefois, l'approche sous-jacente, fondée sur des méthodes qui ont fait leurs preuves pour d'autres conventions maritimes largement acceptées sur le plan international, part du principe qu'il faut à la fois être ferme sur les droits tout en offrant une certaine souplesse pour la mise en œuvre au plan national. Cela semble indispensable compte tenu de la diversité des Membres de l'OIT sur les plans juridique et économique. Il existe un large consensus sur les droits et, plus particulièrement, sur le droit à un travail décent. Cependant, de nombreuses voies, toutes aussi acceptables les unes que les autres, peuvent conduire à cet objectif. Autre importante innovation: l'élaboration de ce qui est jugé être un système efficace de mise en application, qui s'inspire des meilleures pratiques dans le secteur maritime et y ajoute des éléments liés au système de contrôle et au mécanisme de plainte bien établis de l'OIT. C'est une étape très importante pour assurer une meilleure protection des travailleurs, notamment ceux qui sont employés dans les secteurs transnationaux et mondiaux. En même temps, l'approche définie dans le projet de convention reste dans les limites du droit international et de la pratique. L'élaboration de ce système et, il faut

---

<sup>6</sup> BIT: *Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime*, rapport I(1A), Conférence internationale du Travail, 94<sup>e</sup> session (maritime), Genève, 2006.

<sup>7</sup> *Rapport final* (MEWLCS/2002/8) de la Réunion d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de navires immatriculés sur les registres internationaux, Genève, 6-8 mai 2002.

l'espérer, de l'infrastructure correspondante de l'Organisation sera un accomplissement majeur susceptible de donner l'élan et le soutien nécessaires à des démarches tout aussi progressistes dans d'autres secteurs.

35. Certaines propositions spécifiques relatives aux suites que l'Organisation donnera à la convention lorsque celle-ci sera adoptée, sont présentées dans leurs grandes lignes au chapitre 5 du rapport. Quelles que soient les contraintes budgétaires, nous ne devons pas permettre qu'elles soient un obstacle à la réalisation des objectifs de la convention proposée. Nous devons garder à l'esprit l'objectif principal identifié par la Commission paritaire maritime: avoir des normes mondiales applicables à l'ensemble du secteur qui garantissent des conditions de travail et de vie décentes à tous les gens de mer, conformément à l'Agenda du travail décent. Même si la convention contient des dispositions qui, en cas d'adoption, peuvent assurer une large applicabilité de ses normes, même sans ratification, cet objectif ne pourra être atteint que si le nombre de ratifications est suffisamment élevé pour faire de la convention un instrument «mondial» et un instrument appliqué dans le monde entier. Tous les Etats Membres devraient être instamment priés de ratifier la convention, puis de l'appliquer effectivement.

36. Avant même d'être adoptée, la convention proposée a eu un impact important sur le secteur en raison du vif intérêt qu'elle a suscité et de la forte participation au processus d'élaboration du projet de texte. L'examen des problèmes et la recherche de solutions sur une base tripartite ont induit une prise de conscience des problèmes du travail maritime et influencé aussi bien l'OIT que d'autres organisations. Ce processus a déjà eu des effets au niveau national, des Membres ayant commencé à prendre des mesures pour pouvoir ratifier la convention quand elle sera adoptée.

### 2.3. Elaboration et adoption de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003

37. L'un des points jugés cruciaux pour améliorer la sécurité maritime consiste à veiller à ce que les gens de mer soient dotés de documents permettant leur «identification positive et vérifiable»<sup>8</sup>. De nombreux pays exigeront une telle identification avant d'accorder aux gens de mer les facilités nécessaires pour se rendre à terre, qu'il s'agisse d'une permission ou d'un transit lié à leur travail. A la suite des événements du 11 septembre 2001, l'OMI et l'OIT ont pris des mesures pour améliorer la sécurité à bord des navires. L'OMI a adopté des amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS), ainsi qu'au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. C'est dans ce contexte que l'OIT a décidé de réviser la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, qui définit les normes minimales applicables en la matière, en introduisant, entre autres, un identificateur biométrique permettant de confirmer plus facilement l'identité des gens de mer et d'améliorer la sécurité au niveau de la production et de la délivrance, par l'Etat du marin, du nouveau document par l'Etat dont le marin est ressortissant ou résident permanent. La convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, adoptée par la Conférence à sa 91<sup>e</sup> session, en juin 2003, est entrée en vigueur le 9 février 2005. Il est attendu que plus

---

<sup>8</sup> Voir, par exemple, BIT: *Mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer*, rapport VII (1), Conférence internationale du Travail, 91<sup>e</sup> session, Genève, 2003, Introduction.

d'une centaine d'Etats Membres ratifient la convention par la suite, y compris tous les principaux pourvoyeurs de main-d'œuvre maritime<sup>9</sup>.

38. La convention n° 185 prévoit des pièces d'identité des gens de mer (PIM) qui doivent faciliter les déplacements des marins mais ne remplacent pas le passeport. Elle met en place un système de sécurité complet fondé sur la mise en œuvre obligatoire à l'échelle mondiale, pour la première fois, d'une technologie d'identification biométrique garantissant l'identification formelle du détenteur du document. Elle instaure un système viable répondant aux actuelles préoccupations en matière de sécurité tout en facilitant le transport maritime et en reconnaissant les besoins des gens de mer. La convention exige que chaque pays qui la ratifie introduise un régime de sécurité complet. Cela suppose non seulement la production par les autorités nationales d'un document d'identité moderne, avec des éléments de sécurité intégrés, mais aussi la tenue de bases de données nationales sur les pièces identité délivrées. En outre, les procédés et procédures de production, de personnalisation et de délivrance de ce document, qui incluent un contrôle de qualité de l'ensemble du système national, sont soumis à un contrôle international (article 5 et annexe III de la convention).

39. La Conférence, dans la convention n° 185 elle-même et dans les résolutions qu'elle a adoptées en même temps, définit trois tâches restant à accomplir pour que cette convention puisse être pleinement opérationnelle:

- a) La première tâche est définie par la résolution sur la conception d'une technique biométrique interopérable au plan mondial<sup>10</sup> dans laquelle l'Organisation est invitée à faire en sorte que soit élaborée par «les institutions compétentes» une norme technique contenant les spécifications du modèle biométrique demandé par la convention. Ce modèle doit être fondé sur une empreinte digitale imprimée sous forme de numéros dans un code barre. Faute d'institution en mesure d'adopter une telle norme dans un délai correspondant à la procédure accélérée requise pour la mise en œuvre de la convention, le Bureau a lui-même élaboré un tel projet de norme, avec le concours d'experts qu'il a mandatés et d'experts de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le document qui a résulté de ces travaux a été soumis au Conseil d'administration à sa 289<sup>e</sup> session (mars 2004), en procédure d'urgence. Il était accompagné de projets de rapports techniques appelant une décision quant au modèle biométrique à retenir: voulait-on un modèle d'empreintes digitales fondé sur le dessin papillaire ou sur les minuties<sup>11</sup>? Après de longs débats, le Conseil d'administration a opté pour la méthode fondée sur les «minuties» (ILO-SID 0002), qui consacre la norme relative au modèle d'empreintes digitales requis par la convention. Cette norme prévoit d'intégrer le modèle biométrique de deux empreintes digitales dans un code barre PDF417 à imprimer sur la PIM. Les documents techniques ont été préparés de manière à faciliter l'approbation par l'ISO d'une future norme sur la question.
- b) Une autre tâche, liée au contrôle international mentionné plus haut, a été confiée au Conseil d'administration par la Conférence dans la résolution concernant

---

<sup>9</sup> En juillet 2005, quatre pays ont déjà ratifié la convention, à savoir la France, la Jordanie, la Hongrie et le Nigéria. De nombreux autres, y compris les plus importants fournisseurs de main-d'œuvre maritime (Inde, Indonésie et Philippines), ont informé le Bureau qu'ils prenaient des mesures en vue de ratifier la convention.

<sup>10</sup> BIT: *Compte rendu des travaux* n° 20, Conférence internationale du Travail, 91<sup>e</sup> session, Genève, 2003, p. 118.

<sup>11</sup> Conseil d'administration, document GB.289/7.

l'établissement d'une liste des Etats Membres se conformant à la convention de 2003 sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée)<sup>12</sup>. L'article 5, paragraphes 6 à 8, de la convention se réfère aux dispositions prises par le Conseil d'administration en vue de dresser la liste des Membres qui se conforment pleinement aux prescriptions minimales de la convention du point de vue de leurs procédés et procédures de délivrance des pièces d'identité des gens de mer. Ces dispositions ont été adoptées par le Conseil d'administration à sa 292<sup>e</sup> session (mars 2005)<sup>13</sup>. Elles visent à ce qu'il existe une liste fiable et à jour des Membres se conformant aux prescriptions minimales concernées, et prévoient des procédures pour protéger la position des Membres en cas de conflit au sujet de leur inclusion dans la liste, tout en tenant compte des besoins de coopération technique dont il est question plus loin.

- c) Enfin, la nécessité de la coopération technique, particulièrement importante dans le contexte de la convention, est soulignée dans une autre résolution de la Conférence – la résolution sur la coopération technique en matière d'établissement des pièces d'identité des gens de mer<sup>14</sup>. A la 289<sup>e</sup> session (mars 2004) du Conseil d'administration, de nombreux pays ont insisté sur le fait que la mise en œuvre sans délai de la convention doit s'accompagner d'une assistance technique et instamment prier les pays industrialisés d'apporter cette assistance<sup>15</sup>. De fait, le compromis en faveur d'une biométrie fondée sur les minuties a été rendu possible grâce aux engagements pris par les nations industrialisées dans le domaine de la coopération technique. Le Conseil d'administration a reconnu la nécessité d'apporter une assistance technique aux pays en développement, notamment pour les aider à ratifier et mettre en œuvre la convention et la norme biométrique adoptée. En avril 2005, à l'occasion d'une grande réunion maritime<sup>16</sup>, le Bureau a organisé des démonstrations de vendeurs de systèmes qui se conforment aux prescriptions de la convention sur le plan de l'interopérabilité. Vers la fin de la réunion, il a aussi organisé une réunion des donateurs afin d'attirer l'attention sur les besoins de nombreux Etats Membres en matière de coopération technique.

40. La résolution de la Conférence ne se réfère pas seulement aux mesures de coopération par lesquelles les pays dotés de technologies et procédés perfectionnés doivent aider les pays moins avancés dans ces domaines, mais exhorte aussi les Membres à mettre en commun leurs technologies, leur expertise et leurs ressources. Le Bureau étudie les formes de coopération propres à éviter les doubles emplois et doubles dépenses. A cet égard, il a pris des mesures concrètes dans le domaine de la norme interopérable à l'échelle mondiale, mentionnée ci-dessus. Il a testé les produits soumis par des vendeurs ou intégrateurs potentiels de systèmes biométriques afin d'en vérifier la conformité avec la norme, le fonctionnement efficace ainsi que l'interopérabilité avec d'autres produits ou systèmes, et de garantir ainsi que le code barre d'un modèle biométrique de l'empreinte digitale d'un marin, réalisé conformément à cette norme, sera correctement reconnu comme correspondant à cette empreinte ou (lorsque c'est faisable) comme ne correspondant pas à ladite empreinte digitale, quand on utilise des

---

<sup>12</sup> BIT: *Compte rendu des travaux, op. cit.*, p. 119.

<sup>13</sup> Conseil d'administration, document GB.292/LILS/11.

<sup>14</sup> BIT: *Compte rendu des travaux, op. cit.*, p. 108.

<sup>15</sup> Conseil d'administration, document GB.289/PV, pp. I/12 et VI/7.

<sup>16</sup> Réunion tripartite d'intersession sur le suivi de la Conférence technique maritime préparatoire, Genève, 21-27 avril 2005.

systèmes conformes à la norme. Le principal test réalisé à ce jour a été effectué en 2004<sup>17</sup> en situation réelle sur un paquebot de croisière, avec la coopération de la Fédération internationale des armateurs et de l'équipage du navire et avec l'assistance de la Fédération internationale des ouvriers du transport. Un test de suivi a été effectué au début de 2005<sup>18</sup> grâce au soutien apporté par le projet national de sécurité biométrique basé aux Etats-Unis et à l'expertise des experts de l'ISO. Pour l'heure, trois produits biométriques ont été jugés conformes aux normes requises<sup>19</sup>. D'autres tests de cette nature sont prévus en coopération avec un sous-comité de l'ISO. Pour aider à mener à bien l'élaboration et l'acceptation du nouveau système biométrique, le Bureau continuera aussi de travailler étroitement avec l'OACI et l'ISO sur les aspects techniques de la convention.

41. On se souviendra que la Conférence a aussi adopté, en même temps que la convention, une résolution concernant le travail décent pour les gens de mer<sup>20</sup>. Elle y demande notamment au Directeur général de prendre toutes mesures propres à promouvoir le travail décent pour les gens de mer et à faciliter les autorisations de descendre à terre et le passage en transit.

42. Depuis lors, de nombreux pays ont durci les conditions d'entrée sur leur territoire. Ils exigent des gens de mer, parfois de certaines nationalités seulement, qu'ils aient un visa pour descendre à terre et passer en transit pour rejoindre un navire ou se faire rapatrier. Certains Etats ont modifié leur politique, abolissant la pratique établie de longue date consistant à délivrer des visas collectifs. De ce fait, les gens de mer de certains pays rencontrent de grandes difficultés pour accéder à un emploi à cause des retards imputables à la procédure d'obtention des visas nécessaires. Les armateurs en ont également souffert, leurs navires subissant parfois des retards à leur arrivée dans certains pays. On rapporte que, dans certains pays pourvoyeurs de main-d'œuvre, de nombreux marins ont perdu leur emploi du fait que les armateurs se tournent vers d'autres sources de main-d'œuvre. Certains Etats insulaires ont un grand nombre de marins travaillant sur des navires battant pavillon étranger, dont les revenus représentent une part importante du revenu national. La perte de nombreux emplois en pareil cas aurait des conséquences désastreuses non seulement pour les gens de mer, mais aussi pour l'économie de ces Etats. Les armateurs préfèrent employer des marins qui sont en possession de tous les documents nécessaires, notamment des pièces d'identité acceptables et des visas appropriés pour l'embarquement, le débarquement et les permissions à terre. En cas de retard pour obtenir de tels documents dans certains pays, les armateurs peuvent naturellement être tentés de se tourner vers d'autres sources de main-d'œuvre.

43. Conformément à la résolution, le Bureau a écrit aux Etats Membres en les priant instamment de tenir compte, lors de la mise en œuvre des mesures de sécurité maritime, de l'élément humain, de la nécessité d'accorder une protection et un traitement particuliers aux gens de mer et de l'importance vitale des permissions à terre. Le Bureau a saisi toute occasion de rappeler aux Etats Membres qu'il faut continuer à faciliter les permissions à terre et le transit. Chaque fois que des difficultés particulières ont été signalées concernant un Etat Membre, le Bureau a écrit à cet Etat dans l'esprit de la résolution. Dans de nombreux cas, des discussions ont eu lieu avec les autorités

<sup>17</sup> <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/maritime/sid-test-report1.pdf>.

<sup>18</sup> <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/maritime/sid-test-report2.pdf>.

<sup>19</sup> <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/maritime/sid-vendors.pdf>.

<sup>20</sup> BIT: *Compte rendu des travaux, op. cit.*, p. 115.



nationales qui ont été invitées à appliquer des procédures simplifiées pour les gens de mer, conformément aux dispositions de la convention n° 185.

44. Il faut s'attendre à ce que des difficultés persistent dans certains cas. Les Etats Membres sont instamment priés de ratifier la convention n° 185, de délivrer aux gens de mer les pièces d'identité requises et de leur accorder les autorisations nécessaires pour les permissions à terre et le transit. C'est important pour les gens, sous l'angle de leurs droits et leur bien-être et pour les armateurs, qui auront ainsi l'assurance que les échanges mondiaux ne seront pas entravés par des retards inutiles.

### **3. Activités de coopération technique et de sensibilisation entreprises par le BIT en vue de promouvoir les normes du travail maritime et les principes du travail décent**

---

45. Les activités de coopération technique et de sensibilisation figurent parmi les moyens d'action utilisés par le BIT pour promouvoir l'application et la ratification des conventions ainsi que d'autres éléments de l'Agenda du travail décent. Ces activités sont financées par deux sources principales: le budget ordinaire de l'OIT et les donateurs extérieurs. La contribution des donateurs extérieurs revêt des formes diverses et peut notamment servir à financer des activités déterminées (réunion d'experts, séminaire, mission, etc.) ou du personnel supplémentaire.

#### **3.1. Promotion du travail décent et appui technique**

46. Depuis cinq ans, l'appui de certains donateurs, dont la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et le gouvernement de la France (ministère des Transports), a permis de renforcer la promotion de l'Agenda du travail décent dans le secteur des transports maritimes. Ainsi, l'ITF soutient le Programme international pour la promotion du travail décent dans l'industrie maritime depuis 2000. Le gouvernement de la France appuie, pour sa part, un projet intitulé «Travail décent dans le secteur maritime» qui complète ce programme. Le gouvernement de la République de Corée a continué d'appuyer le programme maritime de l'OIT en détachant du personnel pour une durée de trois ans.

47. On trouvera dans les paragraphes qui suivent quelques exemples des activités de coopération technique entreprises par le BIT ces dernières années avec des sources de financement internes ou externes.

##### **Séminaires et ateliers nationaux ou régionaux**

48. Le BIT a organisé dans la région Asie/Pacifique et la région des Amériques des réunions maritimes régionales visant à promouvoir les normes du travail maritime et à favoriser le débat sur le projet de convention du travail maritime consolidée. Un symposium maritime régional devrait avoir lieu pour la région Afrique en 2006.

49. Des séminaires et ateliers nationaux sur la promotion et l'application des normes du travail maritime ont eu lieu en Bulgarie, en République de Corée, en Egypte, à Malte et en Fédération de Russie.

##### **Formation**

50. Le BIT a participé à différents programmes de formation et autres manifestations destinés aux inspecteurs des affaires maritimes de la région du Memorandum de Paris, de la région du Memorandum de Tokyo, de la Fédération de Russie, de Singapour et de l'Ukraine.

51. L'Espagne a, pour sa part, parrainé plusieurs cours de formation destinés aux agents de l'administration publique, aux employeurs, aux travailleurs ou à ces trois catégories à la fois. Ces cours ont eu lieu au Centre international de formation de l'OIT à Turin.

#### Réunions internationales

52. Le gouvernement de la France a fourni l'appui financier nécessaire à la tenue d'une quatrième réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau en vue de l'élaboration du projet de convention du travail maritime. Cette réunion a eu lieu à Nantes en janvier 2004. Ce gouvernement a aussi fourni les ressources nécessaires au recrutement pour deux ans d'un expert associé.

53. Le gouvernement du Danemark a apporté son soutien à un projet qui a permis au BIT de préparer et organiser la Réunion d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de navires immatriculés sur les registres internationaux. Cette réunion a eu lieu à Genève en mai 2002 (voir plus loin section 4.7).

#### Pièces d'identité des gens de mer

54. L'appui financier des gouvernements des Etats-Unis et du Royaume-Uni a permis de renforcer les activités relatives à l'élaboration et la promotion de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003.

#### Autres activités

55. En parallèle à ces activités, plusieurs outils de formation et de promotion ont été élaborés, dont des sites Internet et du matériel pédagogique et promotionnel sur CD-ROM. Le matériel pédagogique a été traduit en plusieurs langues, souvent grâce à la contribution de donateurs extérieurs. Le CD-ROM *Le maillon vital* a remporté un vif succès. Il a été distribué largement et a beaucoup contribué à attirer l'attention des médias internationaux sur l'action de l'OIT dans le domaine maritime.

### 3.2. Activités régionales de l'Organisation

56. Le BIT s'est appliqué à promouvoir la ratification et l'application des normes du travail maritime ainsi que des principes du travail décent dans le secteur maritime aux plans régional et national. Beaucoup d'activités, notamment les séminaires et ateliers régionaux, ciblent plusieurs pays. Par ailleurs, le BIT coopère avec différents organismes régionaux mis en place pour le contrôle des navires par l'Etat du port (notamment le Mémorandum de Paris, le Mémorandum de Tokyo et le Mémorandum des Caraïbes).

57. Ces activités et d'autres programmes régionaux font intervenir les bureaux extérieurs de l'OIT. Depuis quelques années, en effet, le BIT cherche à développer le rôle des fonctionnaires des services extérieurs, notamment celui des spécialistes des normes internationales du travail, aux fins de la promotion des conventions et recommandations maritimes. On soulignera l'importance à cet égard, depuis 2003, de l'appui des bureaux extérieurs aux activités visant à promouvoir la ratification et l'application de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003. Cette coopération devra se poursuivre s'agissant de la promotion de la convention du travail maritime consolidée.

58. Le BIT cherche aussi de nouvelles voies pour la coopération avec des organisations régionales en vue de la mise en œuvre de l'Agenda du travail décent dans le secteur maritime. Le renforcement de la coopération avec les organisations régionales, l'Union

européenne notamment, sera essentiel à la réalisation des objectifs de l'OIT. L'Organisation doit à cet égard renforcer sa présence au sein des organisations régionales et sa participation aux manifestations et réunions maritimes au plan régional.

### 3.3. Coopération avec d'autres organisations

#### 3.3.1. Coopération avec l'Organisation des Nations Unies (DOALOS)

59. Le Bureau coopère activement et multiplie les consultations avec la Division des affaires maritimes et du droit de la mer (DOALOS) de l'ONU. Ainsi, le Bureau communique à la DOALOS des informations sur les activités maritimes de l'OIT aux fins de l'élaboration du rapport *Les océans et le droit de la mer*, que le Secrétaire général soumet à l'Assemblée générale chaque année. En outre, le Bureau a coopéré avec d'autres institutions internationales dans le cadre du Groupe consultatif sur l'application par l'Etat du pavillon, organe interinstitutions constitué par le Secrétaire général et chargé d'étudier les causes de la non-conformité de certains navires aux normes internationales qui régissent la sécurité des navires, les conditions de travail, la gestion des pêches et la protection du milieu marin. L'Assemblée générale a examiné le rapport du groupe consultatif en 2004<sup>1</sup>. Les 7 et 8 juillet 2005, le Bureau a participé à une réunion consultative extraordinaire organisée par l'OMI à l'intention de hauts représentants des organisations internationales. Cette réunion donnait suite aux résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies<sup>2</sup> invitant l'OMI et les autres organisations compétentes à «étudier, analyser et clarifier le rôle du "lien véritable" au sujet du devoir des Etats du pavillon d'exercer un contrôle effectif sur les navires auxquels ils attribuent leur nationalité, y compris les navires de pêche».

#### 3.3.2. Coopération avec des organisations internationales

##### Organisation maritime internationale (OMI)

60. Les activités maritimes de l'OIT et de l'OMI sont complémentaires mais ont pour certaines été conçues de façon parallèle et distincte. On citera pour exemple l'élaboration des normes relatives à la formation, aux qualifications et aux certificats des gens de mer. L'OIT a adopté dans ce domaine des instruments tels que la convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936, la convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, et la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946. En 1972, l'OMI a adopté la Convention internationale sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille (STCW), qu'elle a amendée en 1995. Le Comité mixte OMI/OIT sur la formation s'est réuni régulièrement pour discuter des aspects relatifs à la formation intéressant les deux organisations.

61. L'adoption de la nouvelle convention du travail maritime qui est proposée créera l'occasion de définir de nouvelles compétences pour les matelots qualifiés, aspect couvert précédemment par la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, dans le cadre des réglementations de l'OMI.

62. D'autres activités relèvent de catégories que ni les comités et sous-comités permanents de l'OMI ni le Conseil d'administration du BIT ne traitent dans leur totalité mais pour lesquelles les deux institutions coopèrent, généralement par l'intermédiaire de

<sup>1</sup> Voir le document A/59/63 de l'Assemblée générale des Nations Unies.

<sup>2</sup> Résolutions A/58/240, A/58/14 et A/58/24 de l'Assemblée générale des Nations Unies.

groupes de travail ad hoc mixtes OMI/OIT d'experts. Il convient de mentionner à cet égard le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, dont les travaux sont encore en cours, et le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime.

63. L'Organisation et l'OMI se tiennent dûment informées de leurs activités respectives, notamment en participant, dans la mesure du possible, aux réunions importantes qu'elles organisent l'une et l'autre. Ainsi, l'OIT s'est efforcée de se faire représenter aussi régulièrement que possible aux réunions du Comité de la sécurité maritime et du Comité juridique de l'OMI ainsi qu'à celles de certains sous-comités, comme le Sous-comité des normes de formation et de veille (Sous-comité STW). De même, l'OMI a été présente à certaines réunions organisées par le BIT dont celles relatives à l'élaboration des derniers instruments en date en matière de travail maritime, à savoir la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, et la convention consolidée qui est proposée.

64. Il est dans l'intérêt du secteur maritime que les deux organisations continuent de coopérer étroitement dans un certain nombre de domaines faisant intervenir simultanément des questions relatives à l'emploi, à la sécurité et à la protection de l'environnement.

#### Organisation mondiale de la santé

65. L'Organisation collabore étroitement avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour ce qui touche à la santé des gens de mer, en particulier par l'intermédiaire du Comité mixte OIT/OMS sur la santé des gens de mer. Depuis la dernière session du comité, en 1993<sup>3</sup>, une consultation OIT/OMS visant l'élaboration de directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer a été organisée en 1997<sup>4</sup>.

66. Au cours des trois dernières années, la coopération avec l'OMS sur les aspects relatifs à la vie en mer s'est renforcée. La révision du Guide médical international de bord est en cours, et la publication de la troisième édition de cet ouvrage par l'OMS est prévue pour fin 2006. Le Bureau collabore très étroitement avec l'OMS sur ce projet, notamment en faisant en sorte que les partenaires sociaux participent à l'exercice. Pour bonne part, la nouvelle version du guide médical, rédigée par les experts de l'Association internationale de médecine maritime, a été financée par le fonds en faveur des gens de mer (*Seafarers' Trust*) de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF).

67. L'OMS procède en outre à la révision du Guide d'hygiène et de salubrité à bord des navires<sup>5</sup>, qui est appelé à devenir l'ouvrage de référence au plan international pour ce qui touche aux prescriptions sanitaires applicables à la construction et l'exploitation des navires. La version révisée du guide aura pour objet, principalement, d'attirer l'attention sur l'importance des mesures de contrôle pour garantir des conditions d'hygiène et de salubrité à bord des navires.

---

<sup>3</sup> Conseil d'administration, document GB.258/STM/3/4.

<sup>4</sup> Conseil d'administration, document GB.271/STM/5.

<sup>5</sup> *Guide d'hygiène et de salubrité à bord des navires* (Genève, OMS, 1987), deuxième édition.

68. Dans l'avenir immédiat, le BIT continuera de collaborer avec l'OMS à la révision du Guide médical international de bord OIT/OMI/OMS. La révision des directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer, dont il a été question précédemment, pourra se révéler nécessaire à la lumière des enseignements tirés de l'application du texte dans la pratique.

### 3.3.3. Coopération avec les organisations intergouvernementales et les organisations économiques régionales

#### Mémoires d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port

69. Le «contrôle des navires par l'Etat du port» est le fait pour un Etat de procéder à l'inspection d'un navire étranger faisant escale dans ses ports pour vérifier qu'il respecte les prescriptions internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de travail et de vie à bord. L'article 4 de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, indique à cet égard:

Si un Membre, qui a ratifié la présente convention et dans le port duquel un navire fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la présente convention, après que celle-ci sera entrée en vigueur, il peut adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé.

Cette disposition a contribué de façon décisive à améliorer le contrôle de l'application des normes internationales visant à protéger les gens de mer.

70. Conformément aux décisions prises par le Conseil d'administration du BIT à sa 241<sup>e</sup> session (novembre 1988), une Réunion d'experts sur les procédures applicables à l'inspection des conditions de travail à bord des navires a eu lieu à Genève en octobre 1989 aux fins de l'élaboration de directives fondées sur les dispositions de la convention n° 147. Des experts ont été désignés à l'issue de consultations avec le groupe gouvernemental, le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs du Conseil d'administration. Plusieurs organisations intergouvernementales, ONG (notamment l'ISF et l'ITF) et autres organismes étaient également représentés à la réunion. Les experts ont examiné et révisé un document de travail établi par le Bureau qui présentait un projet de directives concernant les procédures applicables à l'inspection des conditions de travail à bord des navires. Ce document a été soumis au Conseil d'administration à sa 245<sup>e</sup> session (février-mars 1990) et a été publié par le BIT en 1990 sous le titre *Inspection des conditions de travail à bord des navires. Directives concernant les procédures applicables*.

71. Ces directives ont joué un rôle important dans l'amélioration des conditions de travail et de vie des gens de mer. Elles fournissent des orientations aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port lorsqu'ils procèdent à des inspections en application de la convention n° 147.

72. En 1978, peu après l'adoption de la convention n° 147, huit pays européens ont signé le Mémoire de La Haye, qui se référait explicitement à la convention et visait à garantir une approche coordonnée du contrôle des navires par l'Etat du port. Cependant, en 1982, avant que le Mémoire n'ait pu être appliqué pleinement, le naufrage de l'*Amoco Cadiz* et le rejet d'hydrocarbures qui s'en est suivi ont attiré l'attention de l'opinion sur l'importance des inspections relevant de ce contrôle. Cette prise de

conscience a débouché sur l'adoption, en 1982, du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port, document plus complet signé par 14 Etats. A ce jour (1<sup>er</sup> juillet 2005), le Mémorandum de Paris a été signé par 22 autorités maritimes et servi de modèle à d'autres accords régionaux relatifs au contrôle par l'Etat du port. Les pays parties au Mémorandum de Paris sont convenus d'inspecter les navires pour vérifier leur conformité avec les prescriptions de la convention n° 147.

73. Plusieurs accords régionaux relatifs au contrôle par l'Etat du port sont désormais en vigueur. Il s'agit du Mémorandum de Paris, de l'Accord de Vina del Mar, ou accord latino-américain, signé à Vina del Mar (Chili), le 5 novembre 1992; du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région Asie-Pacifique (Mémorandum de Tokyo), signé à Tokyo (Japon), le 2 décembre 1993; du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région des Caraïbes (Mémorandum des Caraïbes), signé à Christchurch (Barbade), le 9 février 1996; du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port en Méditerranée (Mémorandum de la Méditerranée), signé à La Valette (Malte), le 11 juillet 1997; du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans l'océan Indien (Mémorandum de l'océan Indien), signé à Pretoria (Afrique du Sud), le 5 juin 1998; du Mémorandum d'entente pour l'Afrique centrale et occidentale (Mémorandum d'Abuja), signé à Abuja (Nigéria), le 22 octobre 1999; du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port pour la région de la mer Noire (Mémorandum de la mer Noire), signé à Istanbul (Turquie), le 7 avril 2000; du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port pour la région du Golfe (Mémorandum de Riyad), signé à Riyad (Arabie saoudite), le 30 juin 2004. Dans le cas des Etats-Unis, le contrôle par l'Etat du port relève des gardes-côtes américains (*U.S. Coast Guard*); ce pays n'a signé aucun de ces mémorandums régionaux mais participe en qualité d'observateur à plusieurs d'entre eux <sup>6</sup>.

74. Ces accords régionaux sont régis par des comités du contrôle par l'Etat du port composés de représentants des autorités maritimes intéressées. Dans le cas du Mémorandum de Paris, la Commission européenne est aussi représentée. L'OMI et le BIT (lorsque la convention n° 147 est applicable) sont également présents en qualité d'observateurs ou de représentants aux réunions du comité du contrôle par l'Etat du port, de même que des représentants des autorités maritimes coopérant avec l'accord et des représentants des autres accords régionaux relatifs au contrôle par l'Etat du port.

75. Exception faite de l'Accord de Vina del Mar, tous ces mémorandums régionaux font mention de la convention n° 147 de l'OIT dans leur liste des instruments pertinents. Le Mémorandum de Paris est le seul cependant pour lequel l'ensemble des autorités maritimes membres relèvent d'Etats ayant ratifié la convention n° 147. Dans les autres régions, faute d'une ratification unanime de la convention n° 147, les inspections effectuées au titre du contrôle par l'Etat du port ne portent pas sur les conditions de travail à bord des navires.

76. On soulignera dans le cas du Mémorandum de Paris un usage ancien qui remonte à l'adoption par la Commission paritaire maritime, à sa 26<sup>e</sup> session, de la Résolution concernant la promotion du principe du contrôle des navires par l'Etat du port, dans laquelle il est dit que le Conseil d'administration devra prier le Directeur général de «prendre les mesures nécessaires afin de permettre aux organisations des gens de mer et des armateurs d'être représentées directement en tant que conseillers du représentant de

---

<sup>6</sup> *Progress report on regional PSC agreements*, FSI 13/6, 13 fév. 2005, Sous-comité de l'application des instruments par l'Etat du pavillon, 13<sup>e</sup> session, Organisation maritime internationale, Londres, 7-11 mars 2005.

l'OIT lors des réunions des Etats membres du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port»<sup>7</sup>. A cette époque, le Mémorandum de Paris était le seul accord régional relatif au contrôle par l'Etat du port. En application de cette résolution, l'observateur de l'Organisation est généralement accompagné, lors des réunions du comité du Mémorandum de Paris, par des conseillers de l'ISF et de l'ITF, usage tendant à réaliser le principe du «dialogue social» dans le domaine particulièrement important du contrôle par l'Etat du port. Le Bureau participe en outre à certaines manifestations organisées par d'autres organisations relatives au contrôle par l'Etat du port, notamment à des réunions et programmes de formation concernant l'inspection des conditions de travail à bord. Cette participation reste relativement modeste cependant dans certaines régions, faute de ressources humaines et financières suffisantes.

77. Des campagnes d'inspection focalisées sur des points précis sont périodiquement organisées dans le cadre des accords régionaux pour le contrôle par l'Etat du port. Dans le cas du Mémorandum de Paris par exemple, de telles campagnes durent trois mois environ. Deux d'entre elles, celles de 1997 et 2004, ont porté sur les conditions de travail et de vie des gens de mer. Le Bureau y a participé en donnant des orientations pour les inspections prévues, notamment pour la conformité avec les dispositions du Protocole de 1996 de la convention n° 147, plus particulièrement avec les prescriptions relatives aux heures de travail et de repos. Il convient de rappeler à cet égard que les directives concernant les procédures applicables de l'OIT n'ont pas encore été mises à jour pour prendre en compte l'adoption du Protocole, de la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, et de la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996. Ces campagnes ont pour intérêt immédiat d'attirer l'attention sur les conditions faites aux gens de mer à bord. Qui plus est, l'organisation du Mémorandum de Paris a procédé à l'analyse des résultats obtenus et devrait pouvoir dégager de cet examen des enseignements utiles pour les inspections à venir.

78. Le Mémorandum de Paris a coopéré avec l'Organisation en formulant des recommandations pour l'élaboration du projet de convention du travail maritime consolidée. Cette coopération devrait concerner également les activités de suivi dont il sera question plus avant, la révision des directives applicables à l'inspection des navires ainsi que la formation des inspecteurs.

79. Le Mémorandum de Tokyo constitue depuis 1994 un autre régime effectif de contrôle par l'Etat du port qui concerne cette fois la région Asie-Pacifique et repose sur la coopération de 18 membres ayant décidé de coordonner leurs activités pour l'inspection des navires qui ne respectent pas les normes. L'Organisation a participé en qualité d'observateur aux réunions du Mémorandum de Tokyo dès l'étape préparatoire et elle a encouragé les Etats signataires à ratifier et appliquer la convention n° 147. Cependant, au 1<sup>er</sup> juillet 2005, seuls quatre pays<sup>8</sup> signataires du Mémorandum avaient ratifié cet instrument. Le Mémorandum de Tokyo couvre une région étendue, au rôle commercial croissant, où le trafic maritime est intense.

80. Beaucoup des autorités maritimes parties au Mémorandum de Tokyo relèvent de pays en développement. Le Bureau devrait renforcer la coopération avec le

<sup>7</sup> Voir BIT, document GB.252/3/2.

<sup>8</sup> Il s'agit du Canada, de la Chine, y compris la Région administrative spéciale de Hong-kong, du Japon et de la Fédération de Russie.



Mémorandum de Tokyo en vue d'encourager les pays de la région Asie et Pacifique qui ne l'ont pas encore fait à ratifier les normes du travail maritime.

81. Plusieurs des mémorandums ont mis sur pied des programmes de formation régionaux destinés aux inspecteurs des navires. Le Bureau a appuyé cet effort dans la mesure de ses moyens en fournissant des ressources humaines et matérielles.

82. Du fait de l'évolution des transports maritimes internationaux et de l'importance grandissante accordée à la sécurité, à la prévention de la pollution, aux conditions de travail et de vie et aux droits de l'homme, la tendance est aujourd'hui au renforcement et à une coordination accrue du système de contrôle par l'Etat du port.

### Union européenne

83. La coopération entre le Bureau et l'Union européenne s'est accrue ces dernières années. La Commission européenne, qui est compétente, en application des accords qui la régissent, en ce qui concerne certains aspects traités par les conventions du travail maritime, a assisté en qualité d'observateur à plusieurs réunions maritimes de l'OIT. L'Union européenne a œuvré en faveur de l'adoption et de la promotion des conventions du travail maritime par l'intermédiaire de directives adoptées par le Conseil européen et le Parlement européen<sup>9</sup>. En outre, elle a participé activement à l'élaboration du projet de convention du travail maritime consolidée, par le truchement des présidents successifs de son Conseil des ministres et, parallèlement, avec ses Etats membres. L'Union européenne n'est pas Membre de l'OIT mais a œuvré pour l'harmonisation des positions de ses Etats membres également parties à l'OIT par l'intermédiaire de sa présidence tournante. L'objectif était de résoudre un certain nombre de problèmes auxquels allaient être confrontés les Etats membres, du fait de la répartition des responsabilités législatives prévues par les accords régionaux applicables. Le Bureau communique des informations à la Commission européenne pour garantir une coopération et une coordination adéquates<sup>10</sup>. En août 2005, la commission est convenue de fournir un appui financier, particulièrement bienvenu pour la session maritime de la Conférence internationale du Travail en 2006.

### 3.3.4. Coopération avec les organisations non gouvernementales internationales

84. Le Bureau coopère avec un grand nombre d'organisations non gouvernementales internationales compétentes en matière maritime, et le Conseil d'administration invite régulièrement certaines d'entre elles à assister en qualité d'observateurs aux réunions maritimes. Il s'agit notamment de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), de la Fédération internationale des armateurs (ISF), de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS), de l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA), de la Fédération internationale des associations de capitaines de navires (IFSMA) et du Groupe international de P&I Associates. L'ITF et l'ISF jouent un rôle particulièrement important s'agissant du programme maritime, du fait de leur forte représentation au sein de la Commission paritaire maritime.

---

<sup>9</sup> Notamment la directive 1999/63/CE du Conseil, du 21 juin 1999, concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST).

<sup>10</sup> Joint Conclusions of the 3<sup>rd</sup> high-level meeting between the European Commission Services and the International Labour Office, Genève, 13 oct. 2004, voir point F (document disponible à l'adresse [http://sed-trade-forum.itcilo.org/eng/Papers/eu/4\\_Joint\\_CCL\\_EC\\_ILO\\_07.12.04\\_final.doc](http://sed-trade-forum.itcilo.org/eng/Papers/eu/4_Joint_CCL_EC_ILO_07.12.04_final.doc)).

### 3.3.4.1. *Dialogue social international et coopération avec les organisations internationales d'armateurs et de gens de mer*

85. Le Bureau promeut le dialogue social au plan international et collabore activement avec des organisations internationales d'armateurs et de gens de mer. Il a déjà été question de l'une des initiatives prises par le Bureau à cet égard, à savoir son action en vue d'assurer que ces organisations sont dûment représentées aux réunions du Mémorandum de Paris. C'est au cours des années quatre-vingt-dix que la négociation collective internationale a pris de l'ampleur dans le secteur maritime. Au début de cette décennie, en effet, les armateurs ont constitué le Comité maritime international des employeurs (IMEC) en vue de négocier avec l'ITF un accord salarial international applicable aux gens de mer employés à bord de navires battant pavillon de complaisance. Un premier accord a été négocié en 2001. Par la suite, un groupe de négociation paritaire a été constitué, qui négocie depuis avec le Comité d'action contre les pratiques déloyales (FPC) de l'ITF au sein d'un Forum de négociation international (International Bargaining Forum). Ces négociations tiennent compte des normes et orientations figurant dans les conventions et recommandations de l'OIT.

#### Fédération internationale des armateurs (ISF) <sup>11</sup>

86. Fondée en 1909, l'ISF est une organisation internationale d'employeurs qui réunit les armateurs intéressés par les aspects sociaux de l'emploi et par la formation. Elle compte parmi ses membres des associations nationales d'armateurs représentatives de tous les secteurs et de tous les métiers qui relèvent de 34 grandes nations maritimes. L'association compte en outre plusieurs membres associés représentant divers segments du secteur. L'ISF fournit des conseils et des orientations à ses membres à la fois directement et en faisant valoir les nombreux contacts qu'elle a noués au plan international, c'est-à-dire en les représentant devant toutes les instances appelées à prendre des décisions sur les questions qui les intéressent. L'ISF représente des intérêts internationaux en toute impartialité, en prenant acte des différents points de vue en présence, tout en cherchant à exercer une influence mesurée, professionnelle et cohérente, indépendamment des intérêts nationaux ou régionaux.

87. Le Conseil de l'ISF est l'organe de direction de l'association. Il se réunit deux fois par an et compte en son sein un représentant de chacune des associations membres. L'ISF compte deux comités d'administration principaux, qui sont chargés d'établir l'ordre de priorité des activités entreprises. Le premier s'occupe des aspects relatifs au travail et le second des aspects relatifs au personnel et à la formation. Des groupes de travail accessoires peuvent être constitués pour traiter de sujets particuliers.

88. L'ISF est dotée du statut consultatif auprès de l'OIT et coordonne la position des armateurs lors des réunions portant sur des questions relatives au secteur maritime. L'ISF travaille en conjonction avec l'Organisation internationale des employeurs (OIE) en vue de garantir que les positions qu'elle adopte sont conformes aux grandes orientations du groupe des employeurs tout entier. Au sein de l'OIT, l'ISF coordonne la position du groupe des armateurs dans son ensemble, y compris celle des représentants d'associations nationales d'armateurs qui ne sont pas membres de la fédération.

89. L'ISF a joué un rôle de tout premier plan dans l'organisation du groupe des armateurs au sein de la Commission paritaire maritime et à toutes les réunions organisées pour l'élaboration du projet de convention du travail maritime consolidée, et

<sup>11</sup> Ces informations sur l'ISF sont issues pour partie du site <http://www.marisec.org>.

elle œuvre de façon équivalente au sein de l'OMI, conjointement avec une organisation jumelle, la Chambre internationale de la marine marchande.

90. L'ISF s'emploie depuis plusieurs années à promouvoir le projet de convention du travail maritime consolidée et la mise en place de la pièce d'identité des gens de mer conformément aux dispositions de la convention n° 185, et elle est intervenue activement dans les discussions relatives au traitement équitable des gens de mer et à bien d'autres aspects.

#### Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) <sup>12</sup>

91. L'ITF a été fondée en 1896 sous le nom de Fédération internationale des ouvriers de la navigation maritime et fluviale et des dockers. Ce titre a changé en 1898 lorsque l'organisation s'est ouverte aux ouvriers du transport employés dans d'autres secteurs. La création de l'ITF faisait suite à plusieurs conférences extraordinaires tenues au début des années 1890 par des fédérations européennes de marins et de cheminots. Elle rendait compte en outre du mouvement de coopération internationale qui avait rassemblé les syndicalistes du secteur des transports en Europe pendant les grèves des dockers de Rotterdam et de Hambourg, en 1896 et 1897. La fédération a suspendu ses activités pendant la première guerre mondiale puis a refait son apparition en 1919 sous le titre de Fédération internationale des ouvriers du transport.

92. L'ITF compte parmi ses membres 624 syndicats représentant quelque 4 400 000 ouvriers du transport relevant de 142 pays. Elle figure parmi les fédérations syndicales internationales alliées à la Confédération internationale des syndicats libres (CISL). La section de l'ITF chargée des gens de mer appuie les syndicats et les gens de mer qui lui sont affiliés et veille à leur coordination au plan international. A ces fins, elle collabore avec l'OIT, l'OMI et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) ainsi qu'avec d'autres institutions internationales; elle fournit des services d'appui aux gens de mer; elle gère un réseau mondial de plus de 100 inspecteurs; elle a élaboré des accords relatifs aux navires battant pavillon de complaisance qui prescrivent des conditions d'emploi minimales, relatives au salaire notamment; elle préconise des orientations générales par l'intermédiaire de ses comités, au sein desquels les syndicats membres sont représentés et elle élabore et diffuse du matériel d'information <sup>13</sup>. La campagne lancée par l'ITF en ce qui concerne les pavillons de complaisance est coordonnée par le secrétariat de l'ITF à Londres, et ses grandes orientations sont définies par le comité d'action de l'ITF contre les pratiques déloyales (qui réunit des représentants de l'ITF et des dirigeants de syndicats nationaux).

93. En collaboration avec la CISL, l'ITF a défini la position des gens de mer lors des réunions maritimes de l'OIT, celles de la Commission paritaire maritime notamment, et à toutes les réunions tenues aux fins de l'élaboration du projet de convention du travail maritime consolidée.

#### 3.3.4.2. *Coopération avec d'autres organisations non gouvernementales internationales intéressées du secteur maritime*

94. L'OIT coopère avec toute une série d'organisations non gouvernementales internationales autres que l'ITF et l'ISF, dont beaucoup sont dotées du statut d'observateur et peuvent assister aux réunions relatives au secteur.

---

<sup>12</sup> Renseignements issus de la page <<http://www.warwick.ac.uk/services/library/mrc/ead/159.htm>>.

<sup>13</sup> Renseignements issus de la page <http://www.itfglobal.org/seafarers/about.cfm>.

#### Commission internationale sur le bien-être des gens de mer (ICSW) <sup>14</sup>

95. L'ICSW est une organisation à but non lucratif créée dans le but de rapprocher les acteurs intéressés par le bien-être des gens de mer. La commission, qui compte 24 membres, constitue une instance propice à l'échange d'informations et à la coordination des projets en faveur des gens de mer. Elle a pour objectif principal de promouvoir la ratification ainsi que l'application des instruments de l'OIT ou d'autres organisations du système des Nations Unies, notamment ceux qui sont relatifs au bien-être des gens de mer. L'ICSW a doté l'OIT du statut d'observateur au sein de son organisme directeur. Le BIT participe activement et régulièrement aux différentes réunions de l'ICSW, notamment aux réunions de son organisme directeur, à ses assemblées générales et à ses séminaires régionaux. On citera à cet égard le Séminaire pour l'océan Indien et l'Afrique du Sud-Est qui a eu lieu à Maurice en 2000, le Séminaire pour la région de l'Afrique de l'Ouest, tenu à Accra (Ghana) en 2002, et le Séminaire pour le centre et le nord de l'Amérique latine, qui a eu lieu à Veracruz (Mexique) en 2003. Un séminaire régional pour l'Asie du Sud est prévu pour le dernier trimestre 2005.

96. L'ICSW met en œuvre un certain nombre de projets et programmes ciblés. Plusieurs de ces projets regroupent des activités régionales qui visent à attirer l'attention des autorités locales et nationales sur les questions qui intéressent les gens de mer en promouvant la ratification et l'application effective de la convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987. La commission s'efforce en outre de favoriser la rénovation des locaux destinés aux gens de mer dans les ports ou la construction de nouveaux centres de ce type, et a d'autres activités connexes.

97. Outre ses activités au plan régional, l'ICSW a mis sur pied plusieurs programmes ciblés encore en cours d'exécution dont un projet pour l'information des gens de mer en matière sanitaire, un programme d'activités sportives (*Sports of the Seven Seas*) et un projet intitulé *IT Service Pack and VoIP* destiné à promouvoir l'accès des gens de mer aux communications téléphoniques et au courrier électronique.

#### Association maritime chrétienne internationale (ICMA) <sup>15</sup>

98. L'Association maritime chrétienne internationale (ICMA) rassemble 27 organisations chrétiennes à but non lucratif qui s'emploient à améliorer le bien-être des gens de mer, qu'ils travaillent à bord de cargos, de paquebots ou de navires de pêche. L'association a été constituée en 1969 dans le but de promouvoir la collaboration entre ses organisations membres, dans un esprit œcuménique, ainsi que l'assistance mutuelle entre elles, que ce soit dans les ports ou au plan national ou international. Par l'intermédiaire de ses membres, l'ICMA représente aujourd'hui 526 foyers pour gens de mer et 927 aumôniers relevant de 126 pays.

99. L'ICMA a participé en qualité d'observateur aux différentes réunions et conférences relatives à l'élaboration de la convention n° 185 et du projet de convention du travail maritime consolidée. Elle a œuvré en outre, par l'intermédiaire de l'ICSW, pour la promotion des normes de l'OIT qui concernent les gens de mer, notamment de la convention n° 163.

<sup>14</sup> <http://www.seafarerswelfare.org>.

<sup>15</sup> <http://www.icma.as/>.

#### Association internationale de médecine maritime (AIMM) <sup>16</sup>

100. L'AIMM, organisation à but non lucratif qui a son siège en Belgique, a été fondée en 1997 pendant le quatrième Colloque international de médecine maritime (Oslo, Norvège). L'association a pour objectif d'encourager le progrès scientifique, d'améliorer la santé des travailleurs de la mer dans le monde (marins, pêcheurs, travailleurs employés sur des plates-formes pétrolières, etc.) et de constituer une instance propice à l'échange des idées, des expériences, des études et des interrogations sur la médecine maritime, dans l'intérêt de la communauté maritime internationale. L'AIMM coopère étroitement avec l'OMS, l'OMI et le BIT et cherche à constituer un centre d'information et de consultation sur les questions relatives à la santé maritime à l'usage des administrations, des armateurs, des syndicats et d'autres organisations. Le Bureau a consulté l'AIMM sur des questions relatives à la santé des gens de mer. Peu après sa création, l'AIMM a collaboré avec le BIT en vue de l'adoption des directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer. Elle examine actuellement le projet de texte de la troisième édition du Guide médical international de bord, que l'OMS doit publier en 2006. L'association coopère en outre avec l'ICSW et l'ITF en vue de la réalisation de projets relatifs à la santé dans le secteur maritime.

#### Association internationale des sociétés de classification (IACS)

101. Les sociétés de classification sont des sociétés privées dont l'activité consiste à contrôler la construction et l'entretien des navires en vue de vérifier leur navigabilité et à ranger les navires dans des classes ou catégories selon des règles internes spécifiques à chaque type de navire. Les sociétés de classification peuvent être autorisées à inspecter des navires et délivrer des certificats de sécurité au nom de l'Etat du pavillon. Le projet de convention du travail maritime consolidée prévoit à cet égard que les Etats ayant ratifié la convention pourront, le cas échéant, autoriser des institutions publiques ou d'autres organisations dont ils reconnaissent la compétence et l'indépendance à procéder à des inspections ou à délivrer des certificats de conformité du travail maritime. Il est envisagé que les sociétés de classification puissent être ainsi autorisées. Il importe donc, pour garantir une application cohérente de la convention, que les sociétés de classification, notamment leurs enquêteurs, se familiarisent avec les dispositions de la convention.

102. L'Association internationale des sociétés de classification (IACS) a été constituée en 1968. Au 1<sup>er</sup> juillet 2005, elle comptait parmi ses membres l'*American Bureau of Shipping* (ABS), le Bureau Veritas (BV), la Société chinoise de classification (CCS), la *Det Norske Veritas* (DNV), la *Germanischer Lloyd* (GL), le Registre des navires de Corée (KRS), le *Lloyd's Register of Shipping* (LR), la *Nippon Kaiji Kyokai* (NK), le *Registro Italiano Navale* (Rina) et le Registre des navires de la Fédération de Russie (RS) <sup>17</sup>. Le Registre indien (IRS) est membre associé. L'association a suivi de près les dernières réunions relatives à l'élaboration de la convention du travail maritime consolidée, auxquelles elle était invitée en qualité d'observateur. Elle devrait être consultée aux fins de l'élaboration de directives applicables aux inspections rattachées à la nouvelle convention. Sous réserve de l'accord du Conseil d'administration du BIT, elle pourrait en outre être invitée à participer, en qualité d'observateur, aux réunions d'experts qui pourront être convoquées en vue de l'élaboration de ces directives.

---

<sup>16</sup> <http://www.imha.net>.

<sup>17</sup> <http://www.iacs.org.uk/index1.htm>.

## Autres organisations

103. Pour certaines questions particulières, le BIT coopère étroitement avec d'autres organisations telles que la Fédération internationale des associations de patrons de navires ou l'International Group of P&I Clubs.

### 3.3.5. Relations avec les établissements d'enseignement

104. Outre sa participation aux réunions d'autres organisations et ses activités de sensibilisation relevant de la coopération technique, le Bureau s'emploie à attirer l'attention de l'opinion sur l'action de l'OIT et à renforcer la capacité d'action des acteurs du secteur en donnant des conférences dans les établissements d'enseignement et de formation. Ainsi, des fonctionnaires du BIT interviennent régulièrement devant les étudiants de l'Université maritime mondiale de Malmö (Suède) et ceux de l'Institut de droit maritime international de Malte.

105. Des universitaires relevant de différents instituts de recherche et établissements d'enseignement collaborent avec le BIT. Récemment, la coopération avec le Centre de recherche international sur les gens de mer (*Seafarers' International Research Centre*) de Cardiff a ainsi débouché sur deux publications intitulées respectivement *The global seafarer: Living and working conditions in a globalized industry* et *Women seafarers: Global employment policies and practices*. Outre ces études publiées sous les auspices du BIT, il est fréquent que ces experts contribuent à certaines publications du secteur en fournissant des informations sur les activités de l'OIT<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Parmi ces publications figurent la *Lloyd's List*, le *WMU Journal of Maritime Affairs (World Maritime University)* et le *Keesing Journal of Documents and Identity*.

## **4. Activités de l'Organisation en rapport avec les préoccupations et problèmes actuels du secteur maritime**

---

106. Beaucoup des activités de coopération et d'information examinées à la section 2 se rapportent à des questions qui relèvent de l'Agenda du travail décent et sont importantes pour le secteur maritime, mais qui ne sont pas nécessairement visées dans les normes du travail maritime. Les initiatives prises par l'OIT, souvent en collaboration avec d'autres organisations, pour traiter certaines de ces questions sont présentées ci-après.

107. Ces questions et activités, bien qu'examinées séparément, sont souvent liées entre elles. Toutes ou presque visent à ce que les Etats exercent un contrôle sur les conditions à bord des navires qui battent leur pavillon.

### **4.1. Indemnisation en cas de décès, de lésions corporelles ou d'abandon des gens de mer**

108. A sa 26<sup>e</sup> session, en octobre 1991<sup>1</sup>, la Commission paritaire maritime a adopté une résolution concernant la protection des salaires et des gens de mer abandonnés. Consciente des «dures épreuves» que peuvent subir les marins abandonnés, elle y demande instamment au Conseil d'administration du BIT «de prier le Directeur général de recommander aux Etats Membres d'adopter une législation et des mesures pratiques afin de protéger les salaires ainsi que d'autres droits des gens de mer lorsque l'armateur ou la société de gestion devient insolvable, notamment dans les cas où les gens de mer sont abandonnés dans un port». La commission a noté que, en dépit des dispositions pertinentes de la convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926, ainsi que de la convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, et de la recommandation (n° 174) sur le rapatriement des marins, 1987, des gens de mer continuent d'être abandonnés sans pouvoir compter sur un rapatriement gratuit, lorsque les armateurs abandonnent leurs navires en raison de difficultés financières ou pour d'autres raisons. Ils sont alors à la charge d'organisations bénévoles et d'œuvres caritatives aux ressources déjà fortement limitées. La commission a reconnu que les marins abandonnés peuvent passer par de dures épreuves en cas de faillite de l'armateur et que, en pareil cas, ils risquent de ne pas être secourus rapidement par l'Etat du pavillon ou l'Etat du port à cause des lenteurs bureaucratiques ou à cause de l'absence de ratification ou de la non-entrée en vigueur des conventions pertinentes de l'OIT.

109. A sa 77<sup>e</sup> session, en avril 1998, le Comité juridique de l'OMI a décidé de garantir, par le biais de l'application des instruments internationaux pertinents, les droits des gens de mer à une indemnisation adéquate en cas de décès, de lésions corporelles ou d'abandon<sup>2</sup>. Reconnaisant le rôle complémentaire de l'OMI et de l'OIT dans ce

<sup>1</sup> BIT, Conseil d'administration, document GB.252/3/2.

<sup>2</sup> Conseil d'administration, document GB.273/STM/5.

domaine, le comité s'est prononcé en faveur de la création d'un groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts qui assurerait la liaison entre les deux organisations. A la suite de l'approbation du Conseil de l'OMI et du Conseil d'administration du BIT, à sa 273<sup>e</sup> session (nov. 1998), le Groupe de travail ad hoc mixte d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer a été créé conformément aux dispositions pertinentes de l'accord de coopération entre les deux organisations. A la même session, le Conseil d'administration du BIT a aussi désigné quatre représentants des armateurs et quatre représentants des gens de mer au comité. Le Comité juridique de l'OMI, à sa 79<sup>e</sup> session, en avril 1999, a entériné la désignation de huit représentants de l'OMI: Chypre, République de Corée, Etats-Unis, France, Ghana, Grèce, Philippines et Royaume-Uni. Le comité a aussi décidé que tous les Etats Membres pourraient participer, en qualité d'observateurs, au groupe de travail mixte <sup>3</sup>.

110. Conformément à son mandat initial, le groupe de travail ad hoc mixte devait évaluer l'ampleur des problèmes potentiels concernant la responsabilité et l'indemnisation en cas de décès, lésions corporelles ou abandon, ainsi que l'adéquation et l'efficacité des instruments internationaux applicables. Il devait aussi, le cas échéant, soumettre des recommandations au Comité juridique de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT.

111. Depuis sa création, le groupe de travail se réunit régulièrement, sa dernière session ayant eu lieu en septembre 2005.

112. A sa première session <sup>4</sup>, il a noté qu'il est généralement admis que le problème des gens de mer abandonnés est un problème grave auquel il est urgent de remédier. Il a fait valoir que la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer impose aux Etats d'exercer un contrôle effectif sur les navires battant leur pavillon, y compris en ce qui concerne les aspects socioprofessionnels, reconnaissant ainsi l'importance de l'élément humain. Il a noté que les questions qui se posent en cas d'abandon sont notamment les suivantes: rapatriement, aide aux équipages abandonnés, situation du point de vue de l'immigration et paiement de la rémunération due. Après avoir recensé les conventions applicables de l'OIT et de l'OMI ainsi que d'autres instruments internationaux, le groupe de travail a noté que beaucoup de ces instruments traitent de certains aspects du problème, mais qu'aucun ne le traite de manière complète. A propos de la responsabilité et de l'indemnisation en cas de décès ou de lésions corporelles, le groupe de travail a conclu qu'un problème se pose, mais que des études complémentaires sont nécessaires pour examiner tous les aspects de cette question. Il a approuvé une liste des instruments internationaux pertinents, tout en notant que les instruments existants ne traitent pas le problème comme il convient.

113. Le groupe de travail a jugé nécessaires des renseignements complémentaires de la part des Etats Membres et des institutions pertinentes sur les mécanismes existants. Il a demandé à se réunir à nouveau pour évaluer ces renseignements et examiner d'éventuels arrangements à plus long terme, par exemple la création d'un fonds international ou l'adoption de mesures nationales d'une efficacité comparable.

114. Le Conseil d'administration du BIT et le Comité juridique de l'OMI ayant approuvé ces recommandations, le groupe de travail, à sa deuxième session <sup>5</sup>, a analysé

---

<sup>3</sup> Conseil d'administration, document GB.277/STM/4.

<sup>4</sup> *Ibid.*, annexe 5, paragr. 1.

<sup>5</sup> Conseil d'administration, document GB.280/STM/5.



la législation et la pratique nationales régissant responsabilité et indemnisation en cas de décès, de lésions corporelles ou d'abandon des gens de mer. Il était saisi d'un rapport du Bureau<sup>6</sup> qui met en évidence la complexité des questions et des problèmes en jeu. A partir de cette analyse, le groupe de travail a envisagé une approche en deux phases. La première, à court terme, consistait à formuler une ou plusieurs résolutions OMI/OIT auxquelles seraient annexés des codes ou directives à propos de la fourniture d'une garantie financière en cas de décès, de lésions corporelles ou d'abandon. La deuxième phase, à plus long terme, pouvait notamment consister à élaborer un ou plusieurs instruments obligatoires que les deux organisations adopteraient. A cette fin, le groupe de travail a préparé deux projets de résolution pour examen à une troisième session. Le premier projet portait sur des directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer, le second sur des directives concernant les responsabilités des armateurs à l'égard des créances en cas de lésions corporelles ou de décès des gens de mer.

115. Le groupe de travail a demandé aux secrétariats de l'OIT et de l'OMI de s'assurer que le libellé des projets de résolution était conforme à la pratique des deux organisations; d'étudier la possibilité de fusionner ces deux projets en un seul, sous réserve qu'une décision à ce sujet soit prise à la prochaine session; de rassembler davantage d'informations auprès des Etats n'ayant pas encore répondu au questionnaire sur la législation et la pratique, et sur la sécurité financière des créances contractuelles en cas de décès ou de lésions corporelles des travailleurs dans d'autres secteurs de l'économie. Les considérations du groupe de travail ont été approuvées par le Conseil d'administration du BIT à sa 280<sup>e</sup> session (mars 2001) et par la Commission paritaire maritime à sa 29<sup>e</sup> session.

116. A partir des textes élaborés à sa deuxième session, le groupe de travail, à sa session suivante, a mis au point deux projets de résolution. L'un portait sur des directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer, l'autre sur des directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles en cas de lésions corporelles ou de décès des gens de mer. En adoptant les deux projets de résolution, le groupe de travail est convenu que ces résolutions tiennent compte du fait qu'un certain nombre d'Etats peuvent avoir déjà une législation et des règles donnant effet aux directives. Par conséquent, les directives prennent en considération le fait qu'un ensemble de décisions juridiques et administratives existent parfois au niveau national, dont il faudra peut-être tenir compte lorsqu'il sera donné effet aux directives. Le groupe de travail est convenu que chaque Etat devra déterminer la façon dont il donnera effet aux directives et qu'il pourra avoir besoin de les compléter, lorsqu'il le jugera nécessaire, afin de traiter correctement des problèmes spécifiques. Il a estimé que les directives ne sont pas exhaustives et qu'elles constituent une première étape pour l'OMI et l'OIT. Elles ont pour objet d'aider les Etats, lorsqu'ils établiront leurs prescriptions nationales, à identifier les aspects les plus importants. Le groupe de travail est convenu que les mesures recommandées dans les directives devaient être prises par les armateurs en vue d'une garantie financière appropriée. A cette fin, les directives énoncent les caractéristiques principales et l'étendue de la couverture des systèmes de garantie financière. Les projets de résolution<sup>7</sup> ont été approuvés par le Conseil d'administration du BIT à sa 282<sup>e</sup> session (nov. 2001) et adoptés par l'Assemblée de l'OMI à sa 22<sup>e</sup> session (nov. 2001).

<sup>6</sup> *Ibid.*, annexe, paragr. 5.1.

<sup>7</sup> Conseil d'administration, document GB.282/STM/5.

117. Vu que les directives devaient être révisées compte tenu de l'expérience tirée de leur application, le groupe de travail, à sa quatrième session (30 sept. - 4 oct. 2002)<sup>8</sup>, a discuté de l'application des résolutions, du contrôle de leur application et des possibilités de solutions durables. Il est convenu que le mécanisme de contrôle de l'application des résolutions et des directives devrait être conservé. A cette fin, il a élaboré deux questionnaires pour évaluer les progrès de l'application des résolutions et directives. Il a aussi décidé de la création d'une base de données sur les cas d'abandon de gens de mer devant être tenue à jour par l'OMI et le BIT. Cette base de données devrait contenir des informations clés sur les cas d'abandon afin qu'il soit possible de suivre la question de manière globale et informée. A sa 286<sup>e</sup> session (mars 2003), le Conseil d'administration a approuvé les recommandations du groupe de travail et la tenue d'une cinquième session en janvier 2004.

118. A sa cinquième session (janv. 2004), le groupe de travail a estimé qu'il y a deux situations différentes à propos de l'abandon des gens de mer et de la question de la garantie financière de l'indemnisation en cas de décès ou de lésions corporelles. Au sujet de l'élaboration d'une solution plus durable aux problèmes posés par la garantie financière de l'indemnisation en cas de décès ou de lésions corporelles, il a décidé que le moment était venu pour le Conseil d'administration du BIT et le Comité juridique de l'OMI de l'autoriser à procéder à l'élaboration d'une telle solution. Quant au problème de l'abandon des gens de mer, le groupe de travail a estimé que, au vu des données reçues jusque-là, la résolution et les directives n'étaient pas encore pleinement appliquées. Il a jugé que cette constatation préliminaire pourrait être éventuellement revue à la session suivante.

119. Vu les réponses au questionnaire et compte tenu du nombre de cas d'abandon signalés, les gens de mer et certains gouvernements ont estimé que la seule solution était de recommander l'élaboration d'un instrument obligatoire. Toutefois, les armateurs et certains autres gouvernements ont jugé que, compte tenu des données limitées disponibles et du fait que la résolution et les directives n'avaient pas encore été pleinement appliquées, il était prématuré à ce stade de prendre une décision en ce sens.

120. Le groupe de travail a estimé qu'il était temps de parvenir à une décision sur l'avis à donner au Comité juridique de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT quant à l'opportunité d'adopter une solution viable à long terme pour traiter les cas d'abandon. Il a donc décidé de prendre une décision finale à sa session suivante sur la recommandation à soumettre au Conseil d'administration du BIT et au Comité juridique de l'OMI. Par conséquent, il a recommandé de rediffuser la circulaire révisée sur la notification des cas d'abandon, ainsi que la circulaire révisée contenant le questionnaire relatif au suivi de la mise en œuvre des directives sur la fourniture d'une garantie financière aux gens de mer en cas d'abandon – directives adoptées par la résolution de l'OMI A.930(22) – afin de pouvoir examiner, à sa session suivante, les premiers enseignements tirés de l'ensemble des réponses aux questionnaires et des données disponibles au sujet de l'abandon de gens de mer, et d'en dégager quelques premières orientations pour la mise en œuvre de la résolution et des directives. A propos de la décision du groupe de travail, à sa quatrième session, de créer une base de données sur les cas d'abandon des gens de mer, le Bureau a indiqué qu'il avait examiné cette question, effectué des études à ce sujet et décidé, en consultation avec le secrétariat de l'OMI, d'héberger la base de données.

---

<sup>8</sup> Conseil d'administration, document GB.286/STM/3.

121. Le Conseil d'administration du BIT, à sa 289<sup>e</sup> session, et le Comité juridique de l'OMI, à sa 88<sup>e</sup> session, ont approuvé les recommandations du groupe de travail et la diffusion des circulaires révisées. Le Conseil d'administration a réitéré son appui à la base de données sur les cas d'abandon des gens de mer<sup>9</sup>. Ultérieurement, le Bureau a étudié le mode de financement des coûts de mise en place. L'Association internationale des approvisionneurs de navires (ISSA) a accepté de fournir son appui et, en août 2005, la base de données était techniquement prête. Elle en est à la phase d'essai, dans l'attente de l'approbation par le groupe de travail, à sa sixième session, en septembre 2005, de sa conception et des procédures à suivre.

## 4.2. Traitement équitable des gens de mer – incrimination des gens de mer

122. Plusieurs catastrophes écologiques dues à des déversements de pétrole par des navires et les mesures prises par les Etats côtiers touchés ont mis en évidence la nécessité de veiller à un traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime. Certains pays ont jeté en prison des gens de mer, en particulier des capitaines, afin d'être sûrs d'être indemnisés par l'armateur et l'assureur, notamment pour les coûts du nettoyage. La communauté des gens de mer a souvent jugé inéquitables ces mesures et mis l'accent sur la vulnérabilité des gens de mer en pareil cas: ils ne connaissent pas la législation locale et se heurtent à la barrière de la langue ainsi qu'à des problèmes pratiques concernant conseils juridiques et garanties financières. Les autorités nationales considèrent souvent que l'absence de ces garanties justifie la détention de gens de mer.

123. A sa 29<sup>e</sup> session, en janvier 2001<sup>10</sup>, la Commission paritaire maritime a noté qu'à la suite d'accidents maritimes certaines autorités administratives avaient arrêté des marins, notamment le capitaine du navire. Ces mesures avaient été prises aussitôt après l'accident, avant qu'aucune enquête n'ait été faite, à un moment où les marins étaient très éprouvés et, dans bien des cas, sans tenir compte de ce que le capitaine et les marins avaient pu faire pour sauver des vies et limiter les dommages. La commission a exprimé sa préoccupation et demandé au Directeur général du BIT de porter cette question à l'attention des Etats Membres et d'informer le Secrétaire général de l'OMI des mesures prises. Le Conseil d'administration du BIT a approuvé ces demandes à sa 280<sup>e</sup> session en mars 2001.

124. Les années suivantes, au moins deux autres accidents graves ayant conduit à une pollution par le pétrole ont eu lieu au large des côtes françaises et espagnoles (*Prestige*, nov. 2002) et pakistanaïses (*Tasman Spirit*, juillet 2003). Dans les deux cas, les équipages et les capitaines ont été retenus plusieurs mois.

125. Après l'accident du *Prestige*, l'Union européenne a décidé en mars 2003 d'accélérer l'élimination progressive des pétroliers à simple coque transportant les produits pétroliers les plus lourds dans les ports, les terminaux et les zones d'ancrage communautaires (décision entrant en vigueur en 2005). Cette décision a aussi été le point de départ de discussions dans l'Union européenne en vue d'une directive relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions (5 mars 2003), de façon à lutter contre la pollution des eaux des Etats

---

<sup>9</sup> Conseil d'administration, document GB.289/STM/8/2, paragr. 6.

<sup>10</sup> Conseil d'administration, document GB.280/5.

membres de l'Union européenne et à prévoir, entre autres, les procédures à suivre pour identifier et poursuivre les coupables.

126. Se référant à l'un des cas susmentionnés, le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, à l'occasion de sa quatrième session (Nantes, janv. 2004), a rendu publique une déclaration dans laquelle il exprimé sa sympathie aux victimes de l'échouement du navire, et souligne que les membres de l'équipage sont aussi des victimes<sup>11</sup>. Il a déclaré espérer que les autorités nationales libèrent les marins et autoriseraient leur rapatriement. Il a aussi demandé au Directeur général du BIT de soulever la question auprès du gouvernement intéressé et de saisir le Secrétaire général de l'OMI du problème de plus en plus fréquent de l'inculpation des gens de mer en cas de pertes à la suite d'un accident maritime, afin de susciter une solution appropriée. A sa 289<sup>e</sup> session, en mars 2004, le Conseil d'administration du BIT a été informé de la déclaration et des initiatives du Bureau à cet égard. En même temps, certains gouvernements et organisations régionales ont manifesté directement leur préoccupation. Il convient de noter que, après ces initiatives, l'équipage du navire a été rapatrié.

127. A sa 290<sup>e</sup> session (juin 2004), le Conseil d'administration a approuvé l'établissement d'un groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime, composé de huit experts gouvernementaux désignés par l'OMI, ainsi que de quatre experts représentant les armateurs et de quatre experts représentant les gens de mer désignés par l'OIT après consultation des secrétariats des groupes respectifs. Le Comité juridique de l'OMI a désigné huit Etats membres (Chine, Egypte, Etats-Unis, Grèce, Nigéria, Panama, Philippines et Turquie) et précisé que tout autre gouvernement pouvait participer à la réunion en tant qu'observateur.

128. Le mandat du groupe de travail a été soumis à la 291<sup>e</sup> session (nov. 2004) du Conseil d'administration du BIT, qui l'a approuvé. Il a aussi été approuvé par le Comité juridique de l'OMI à sa 89<sup>e</sup> session (25-29 oct. 2004). Conformément à ce mandat, le groupe de travail devra préparer des recommandations appropriées qui seront soumises pour examen au Comité juridique de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT, y compris un projet de directives sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime.

129. A sa première session (17-19 janv. 2005), le groupe de travail a commencé à préparer les projets de directives. Jugeant prématuré d'élaborer des directives ayant force obligatoire au cours de sa première réunion, il a adopté une double approche afin d'avoir assez de temps pour préparer les directives, tout en traitant les problèmes sur le court terme. Il est convenu, en tant que mesure immédiate, de l'adoption d'une résolution mettant l'accent sur les craintes exprimées par l'ensemble du secteur maritime et contenant les éléments que les Etats Membres devraient prendre en compte. Comme base pour l'élaboration des projets de directives, le groupe de travail s'est attaché particulièrement à déterminer les responsabilités de toutes les parties impliquées.

130. Le projet de résolution exhorte tous les Etats à respecter les droits fondamentaux des marins impliqués dans des accidents maritimes; à mener rapidement une enquête en cas d'accident maritime pour éviter tout traitement inéquitable des marins; à adopter des procédures permettant de rapatrier ou de rembarquer rapidement les marins après un accident maritime. Les gouvernements membres et les organisations non

---

<sup>11</sup> Document TWGMLS/2004/19, Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, quatrième session, Nantes, janv. 2004, annexe 7.

gouvernementales dotées du statut consultatif ou du statut d'observateur auprès de l'OMI ou de l'OIT, selon le cas, sont invités à consigner les cas de traitement inéquitable de marins à l'occasion d'un accident maritime. Le projet de résolution autorise par ailleurs la promulgation des directives une fois qu'elles auront été définitivement arrêtées, et demande au Comité juridique de l'OMI et au Conseil d'administration du BIT de suivre le problème et d'en évaluer périodiquement l'ampleur. La résolution a été approuvée par le Conseil d'administration du BIT à sa 292<sup>e</sup> session en mars 2005<sup>12</sup> et par l'Assemblée de l'OMI à sa 24<sup>e</sup> session (nov. 2005).

131. La deuxième session du groupe de travail est prévue pour mars 2006.

#### 4.3. Sécurité en mer – piraterie, vols à main armée et autres menaces

132. La Constitution de l'OIT dispose dans son préambule que l'un des objectifs fondamentaux de l'Organisation est «la protection des travailleurs contre les maladies générales ou professionnelles et les accidents résultant du travail». La Déclaration de Philadelphie annexée à la constitution indique que «tous les êtres humains, quelle que soit leur race, leur croyance ou leur sexe, ont le droit de poursuivre leur progrès matériel et leur développement spirituel dans la liberté et la dignité, dans la sécurité économique et avec des chances égales...». Elle reconnaît en particulier le droit des personnes d'être protégées dans l'exercice de leur profession.

133. Les travaux consacrés à la pièce d'identité des gens de mer (voir chap. 2) font partie de la contribution de l'OIT à l'amélioration de la sécurité dans le secteur maritime. L'OIT et l'OMI ont aussi adopté un Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports<sup>13</sup>.

134. Outre la menace du terrorisme, le secteur maritime est confronté à la montée des actes illicites qui mettent en péril les gens de mer. Selon le Bureau maritime international<sup>14</sup>, les attaques, réussies ou non, de navires par des pirates ou des bandits sont passées d'un nombre relativement faible en 1994 (90) à un chiffre record en 2000 (469). Le plus souvent, les navires ont été abordés par des pirates (environ les deux tiers des attaques qui ont abouti); dans les autres cas, ils ont été détournés ou ont essuyé des coups de feu. Les membres des équipages ont été invariablement victimes de violences, beaucoup ayant été pris en otages (6 en 1993, 320 en 1995, 419 en 1997, 202 en 2000, 359 en 2003 et 148 en 2004). En 2004, pour la première fois, 86 gens de mer auraient été enlevés contre une rançon. Un nombre considérable a été blessé (3 en 1995, près de 100 chaque année depuis 2000), et beaucoup d'autres ont été tués ou sont portés disparus (98 en 2000, 92 en 2003 et 60 en 2004). Les régions les plus dangereuses sont l'Asie du Sud-Est et l'Asie du Sud, ainsi que l'Afrique de l'Ouest et certaines zones de l'Amérique latine.

135. L'OMI est en train de réexaminer la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988 (Convention SUA), laquelle permet en partie de répondre à certains des aspects du problème. De plus, l'OMI et l'Assemblée générale des Nations Unies ont adopté des résolutions dans lesquelles elles expriment

---

<sup>12</sup> Conseil d'administration, document GB.292/STM/6/1, annexe II.

<sup>13</sup> *Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports* (Genève, BIT, 2004).

<sup>14</sup> *Piracy and armed robbery against ships – 2004 annual report*, pp. 4-14.

leur préoccupation à propos des actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages<sup>15</sup>.

136. La piraterie, les vols à main armée et le terrorisme en mer constituent, en raison des violences délibérées qu'ils comportent, un danger qui peut entraîner des lésions physiques, voire la mort, et qui est invariablement un facteur de stress susceptible, dans de nombreux cas, de déboucher sur des affections ou des maladies. La piraterie, les vols à main armée et le terrorisme constituent une intolérable atteinte à la liberté et à la dignité des personnes qui en sont victimes, et mettent en péril la vie et la santé des gens de mer.

137. La persistance de ces menaces qui rendent les conditions de travail périlleuses représente un grave déficit de travail décent qui s'ajoute aux nombreux autres risques inhérents à la vie de marin.

138. Pour toutes ces raisons, conformément à sa Constitution et à l'Agenda du travail décent, l'OIT devrait appuyer fermement:

- les mesures prises à l'échelle internationale pour prévenir les attaques de navires et de leurs équipages par des pirates ou des bandits, dans les eaux internationales et les eaux territoriales;
- l'adoption d'un cadre juridique qui permette aux autorités nationales et/ou internationales de prendre des mesures d'exécution et des sanctions efficaces.

#### 4.4. Politiques d'égalité de chances et de traitement

139. Les préoccupations en matière d'égalité ne se limitent pas à l'égalité entre les sexes mais portent aussi sur d'autres situations qui comportent une discrimination. Depuis toujours, le secteur maritime se caractérise par un faible taux de participation des femmes. Compte tenu en particulier des problèmes de recrutement et de maintien des effectifs dans le secteur (voir section 4.5 ci-dessous), la question du recrutement de femmes marins et les questions d'égalité qui y sont liées sont essentielles.

##### 4.4.1. Egalité entre les sexes et femmes marins<sup>16</sup>

140. L'OIT a pour mandat de promouvoir l'égalité entre hommes et femmes dans le monde du travail. Ce mandat est confirmé par les conventions internationales du travail qui touchent plus particulièrement l'égalité entre les sexes<sup>17</sup>.

141. Sur 1,25 million de gens de mer, il y a actuellement 1 à 2 pour cent de femmes<sup>18</sup>. Étant donné la grave pénurie de marins qualifiés, le recrutement de femmes pourrait aider à résoudre la crise de la main-d'œuvre. Les femmes marins, de plus en plus nombreuses, continuent d'être victimes de discrimination. Promouvoir l'égalité entre les

---

<sup>15</sup> Voir résolution OMI A.584(14), circulaires MSC 443, 475 et 476, et Protocole SUA de 1988.

<sup>16</sup> Pour un complément d'information, voir BIT: *Women Seafarers – Global employment policies and practices* (Genève, 2003).

<sup>17</sup> En particulier les quatre principales conventions sur l'égalité: la convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958; la convention (n° 100) sur l'égalité de rémunération, 1951; la convention (n° 156) sur les travailleurs ayant des responsabilités familiales, 1981; et la convention (n° 183) sur la protection de la maternité, 2000. Le mandat de l'OIT se fonde aussi sur les résolutions de la Conférence internationale du Travail de 1975, 1985 et 1991, et sur la résolution de juin 2004 concernant la promotion de l'égalité entre hommes et femmes, l'égalité de rémunération et la protection de la maternité.

<sup>18</sup> BIT: *Women seafarers, op. cit.*, p. 9.

sexes dans le secteur maritime est une préoccupation importante de l'OIT. Les paragraphes qui suivent traitent de plusieurs questions qui ont un effet sur l'augmentation de l'emploi des femmes dans le secteur maritime et indiquent les politiques et les activités qui pourraient être entreprises par les partenaires sociaux.

### Recrutement

142. La proportion des femmes parmi les gens de mer est faible et inégale – celles qui sont originaires des pays industrialisés sont relativement beaucoup plus nombreuses que celles des pays en développement. Par ailleurs, la plupart travaillent dans les services d'hôtellerie et de restauration des paquebots, et très peu dans les services de navigation des secteurs de la croisière et du commerce. Pour accroître l'égalité de chances et de traitement dans l'accès à l'emploi, les compagnies pourraient mettre en place des politiques d'égalité de chances interdisant la discrimination à l'encontre des candidates à un emploi, et prendre notamment des mesures pour éliminer les conditions d'embauche discriminatoires qui peuvent se traduire par l'exclusion des femmes de toutes les catégories de postes ou de certaines. Pour que le recrutement se fonde sur les qualifications, l'expérience et les qualités, les femmes ne devraient pas être soumises à des conditions et à des procédures de candidature et d'évaluation considérablement différentes de celles qui s'appliquent aux hommes. Par ailleurs, l'égalité ne garantit pas nécessairement un même traitement lorsque les règles ou les pratiques en vigueur ont été élaborées compte tenu de l'expérience et des besoins d'un seul groupe.

143. La formation dispensée avant l'embarquement et les réunions sur la sécurité qui se tiennent à bord pourraient être l'occasion de faire connaître les politiques des compagnies en matière d'égalité de chances et de traitement, en particulier les mesures qui visent à éliminer le harcèlement sexuel, ce qui atténuerait les conduites hostiles ou discriminatoires et faciliterait ainsi la vie des femmes.

144. En outre, le secteur devrait s'attacher à diffuser l'expérience positive des employeurs qui ont pris l'initiative d'engager des femmes, ce qui aiderait à combattre les stéréotypes.

### Formation

145. Afin de garantir l'égalité de chances et de traitement dans l'accès à la formation, les établissements d'enseignement et de formation maritimes pourraient mettre en place des politiques d'égalité de chances ayant spécifiquement trait au recrutement de femmes marins et d'instructrices. Un rôle plus actif de ces établissements aurait pour effet d'accroître le nombre de femmes. Dans ces établissements, il faudrait inciter les femmes à participer à tous les programmes, y compris les programmes à fort contenu technique. Les questions liées qui intéressent les femmes, notamment une formation visant à prévenir le harcèlement sexuel, devraient être incorporées dans les programmes d'études. Les femmes ayant travaillé en mer pourraient aussi être invitées à faire part de leur expérience. Les compagnies maritimes pourraient aussi offrir aux femmes davantage de places d'élève officier ou d'apprenti.

### Perspectives d'emploi

146. Sept pour cent seulement des femmes marins sont officiers, contre 42 pour cent des hommes<sup>19</sup>. L'égalité de chances et de traitement dans l'accès à la promotion, aux postes de gestion et à la prise de décision devrait être garantie. Les organisations de travailleurs

---

<sup>19</sup> BIT: *Women seafarers, op. cit.*, p. 15.

pourraient s'occuper de ces questions en élaborant des politiques relatives aux possibilités d'emploi, aux perspectives de promotion et à la discrimination, ainsi que des propositions de formation qui tiennent compte de leurs nouveaux membres. Les compagnies maritimes pourraient offrir aux femmes plus d'emplois en mer.

### Rémunération

147. Les compagnies devraient garantir des conditions égales en ce qui concerne la rémunération, les avantages, la protection sociale et les services sociaux liés à l'emploi. Les organisations de gens de mer et d'armateurs devraient lutter contre les écarts de rémunération entre hommes et femmes.

### Harcèlement sexuel

148. Le harcèlement sexuel est une réalité pour beaucoup de femmes marins<sup>20</sup>. Outre l'élaboration d'une législation antiharcèlement dans les Etats du pavillon qui s'appliquera à bord des navires, les armateurs devraient prendre l'initiative de souligner le caractère inacceptable de certains comportements, et mettre en place des mesures de lutte contre le harcèlement sexuel. Ces mesures devraient être élaborées dans tout le secteur et correspondre aux meilleures pratiques. Souvent, les informations sur ces politiques et les conseils et orientations sur des questions comme le harcèlement sexuel sont communiquées dans des prospectus ou des brochures. Toutefois, pour que ces politiques soient efficaces, la compagnie doit bien les faire connaître et prendre des mesures concrètes. Elles devraient donc s'accompagner d'une formation axée sur toutes les catégories de gens de mer. Pendant la formation dispensée par la compagnie avant l'embarquement ou à bord, et au cours des séances d'information à l'entrée en service et des réunions sur la sécurité, il faudrait donner notamment des exemples de comportements inacceptables et des informations détaillées sur les procédures disciplinaires.

149. Généralement, les femmes hésitent à porter plainte par crainte des conséquences sociales et personnelles et font face au harcèlement à bord en prenant des précautions, voire en s'isolant. En s'engageant franchement contre le harcèlement sexuel, les employeurs contribueraient efficacement à ce que le personnel se sente suffisamment en sécurité pour porter plainte.

150. Les organisations de gens de mer devraient considérer comme une priorité l'élimination du harcèlement sexuel et des brimades, et élaborer à cette fin des politiques.

### Articles sanitaires et contraception

151. Les armateurs doivent prendre plus effectivement en compte l'hygiène des femmes qu'ils emploient en leur donnant la possibilité d'obtenir, à bord des navires de croisière ou des cargos, les articles sanitaires dont elles ont besoin. Des dispositions pourraient être prises pour la vente, par le biais de magasins sous douane, de ces articles qui devraient être disponibles en quantité suffisante à bord. Les toilettes des navires devraient être équipées (sachets, poubelles) de telle sorte que les femmes puissent éliminer discrètement ces articles. Les organisations de gens de mer pourraient prendre l'initiative de sensibiliser les compagnies à cette importante question.

152. L'accès des gens de mer, hommes et femmes, aux contraceptifs et aux préservatifs pourrait prévenir la propagation de maladies, y compris le VIH/SIDA, ainsi que les

---

<sup>20</sup> BIT: *Women seafarers, op. cit.*, pp. 51-57 et 61; National Union of Marine, Aviation and Shipping Transport Officers (NUMAST), «Report on the survey of women members and on the development of equal opportunities policies», *Fairplay*, 1<sup>er</sup> déc. 2000.



grossesses non désirées. Les organisations de gens de mer et d'armateurs devraient inciter les employeurs à mettre en place des politiques visant à protéger la santé reproductive et la santé générale, et contribuer à promouvoir un accès plus confidentiel des femmes marins au personnel médical, ainsi que la disponibilité à bord de moyens de contraception pour les femmes marins comme pour les hommes.

### Maternité

153. Les mesures que les armateurs prennent à l'égard des femmes enceintes vont de leur débarquement, à leurs frais, à l'autorisation de continuer de travailler à bord, ou encore à l'offre d'un emploi à terre<sup>21</sup>. Dans beaucoup de pays, la législation garantit maintenant le congé maternité; les femmes marins aussi devraient en bénéficier. Les armateurs devraient élaborer des politiques précises concernant les prestations de grossesse et de maternité, et en informer les femmes qui s'embarquent ou qui travaillent déjà à bord d'un navire. Ils pourraient trouver un emploi à terre aux femmes enceintes ou leur permettre de continuer à travailler à bord, compte étant tenu de leur santé. Les organisations de gens de mer et d'armateurs devraient s'efforcer de conclure davantage d'accords en matière de prestations de maternité<sup>22</sup>.

## 4.5. Recruter et retenir les travailleurs dans le secteur maritime

154. Les questions qui touchent les conditions de travail à bord de navires ont été traitées dans plusieurs publications du BIT (par exemple, *The global seafarer: Living and working conditions in a globalized industry* ou *Women seafarers: Global employment policies and practices*) et évoquées à maintes reprises pendant la préparation de la convention du travail maritime consolidée et pendant la préparation et l'adoption de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, à d'autres réunions organisées par le BIT, à des réunions conjointes OIT/OMI, dans de nombreuses autres instances internationales, régionales ou nationales et, de façon régulière, dans la presse spécialisée et les bulletins syndicaux. Ces dernières années, l'accroissement des risques et les mesures prises en conséquence – par exemple l'obligation pour les marins d'avoir un visa pour pouvoir embarquer ou prendre une permission à terre – se sont ajoutés aux difficultés bien connues de la vie des gens de mer. La piraterie reste un problème grave. Par ailleurs, le caractère pénible du travail à bord, les longues absences du foyer, l'isolement et les courtes périodes passées dans les ports étrangers peuvent aussi décourager les éventuels candidats et amener les marins en activité à abandonner leur profession.

155. Malgré ces difficultés, la carrière maritime comporte de nombreux aspects positifs et attrayants – entre autres, du moins pour certains marins, l'aventure, une bonne rémunération, de longues périodes de congé, la possibilité d'avoir d'importantes responsabilités à un âge relativement jeune, une promotion rapide et des tâches gratifiantes, même si elles sont difficiles. S'il est vrai que les meilleurs employeurs ont toujours reconnu l'importance de bonnes conditions de travail et d'un traitement équitable, le secteur dans son ensemble doit améliorer son image en tant que source

---

<sup>21</sup> BIT: *Women seafarers*, *op. cit.*, pp. 32-34 et 60.

<sup>22</sup> Par exemple, l'accord type entre l'ITF et l'IMEC prévoit que l'entreprise devrait rapatrier, en cas de grossesse, la femme marin dès que possible, mais pas au-delà de la 26<sup>e</sup> semaine de grossesse. En outre, des mesures devraient être prises pour protéger les femmes marins lorsque leurs conditions de travail comportent des risques pendant la grossesse.

d'emplois satisfaisants qui permettent de faire une carrière intéressante. Le secteur maritime sait qu'il ne peut plus ignorer qu'il est en concurrence avec d'autres secteurs – et d'autres modes de vie – lorsqu'il s'agit d'attirer les meilleurs éléments.

156. Il relève du mandat de l'OIT d'améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer, en particulier lorsque ces conditions ne correspondent pas à un travail décent. Cela étant, il importe de promouvoir l'emploi et de rendre attrayantes des professions comme celle de marin, compte tenu du rôle essentiel des transports maritimes dans le commerce mondial. En outre, sans marins très qualifiés et très motivés, l'environnement serait menacé. L'adoption et le suivi de la convention du travail maritime consolidée, ainsi qu'un programme maritime solide, devrait permettre à l'OIT de contribuer à accroître l'intérêt des travailleurs pour le secteur maritime.

157. L'entrée en vigueur rapide et l'application de la nouvelle convention du travail maritime et de la convention n° 185 permettraient d'adresser un message fort – en particulier aux jeunes qui envisagent de prendre la mer et aux marins qui se demandent s'ils poursuivront leur activité –, à savoir que le secteur est résolu à améliorer la qualité de la vie en mer. Ce message essentiel devrait parvenir non seulement à ceux qui connaissent déjà le secteur, mais aussi aux responsables politiques et à la population. Les jeunes, hommes ou femmes, qui n'ont pas encore choisi une carrière doivent être informés et comprendre que le secteur des transports maritimes est un employeur de *premier* choix. Leurs proches et leurs familles doivent aussi le savoir, tant il est vrai que le respect et l'admiration pour ceux qui acceptent les difficultés de la navigation, tradition ancienne mais en déclin dans certains pays, sont des éléments nécessaires du soutien social dont les gens de mer ont besoin. Il faut convaincre ceux qui travaillent déjà en mer, ainsi que leurs familles et leurs communautés, qu'un effort sincère, collectif et global est fait pour éliminer, ou du moins atténuer, les inconvénients de ce métier – inconvénients qui pourraient les pousser à chercher un autre moyen de gagner leur vie.

158. Néanmoins, le secteur ne saurait se reposer sur ses lauriers. Il faut trouver des solutions au problème de l'abandon de gens de mer, aux poursuites dont ils sont parfois l'objet, à la piraterie et à d'autres problèmes qui les touchent, eux et par conséquent l'ensemble du secteur maritime. L'OIT a la volonté de contribuer à la recherche de ces solutions.

159. Il faudrait aussi examiner les moyens d'une meilleure transition entre l'expérience acquise en mer et l'accès à un emploi à terre – pour une compagnie maritime, pour les autorités maritimes ou pour d'autres entités liées à ce secteur. Il est très important que ceux qui souhaitent prendre la mer, sans toutefois y passer toute leur vie professionnelle, sachent que leur expérience leur permettra d'obtenir un emploi à terre bien rémunéré et comportant d'autres attraits.

160. L'OIT devrait continuer à jouer un rôle de premier plan dans les efforts qui sont faits afin qu'il soit plus facile de recruter des gens de mer et de les retenir dans le secteur. Récemment, des initiatives dans ce sens ont été prises à l'échelle régionale ou nationale. Par exemple, en juin 2003, sous la présidence de la Grèce, le Conseil des transports de l'Union européenne a adopté des conclusions visant à améliorer l'image des transports maritimes dans la communauté et à attirer les jeunes vers la profession maritime<sup>23</sup>. Elle a revu ces conclusions en décembre 2005. Celles-ci portent sur les mesures que les institutions européennes, les Etats Membres, les partenaires sociaux et les armateurs

---

<sup>23</sup> Avis du Comité économique et social européen sur le thème «Promotion du transport maritime, recrutement et formation des gens de mer», *Journal officiel* de l'Union européenne, C 157, vol. 48, n° 157, 2005.

doivent prendre et soulignent aussi fermement l'importance à cette fin de la ratification et de l'application des normes internationales du travail. Ces initiatives doivent aussi être poursuivies et encouragées ailleurs. Afin d'y contribuer, l'OIT devrait mettre à profit à tous les niveaux son expérience et ses structures en faveur du dialogue social dans le secteur maritime.

#### 4.6. Instruction, formation et perfectionnement professionnel des gens de mer

161. La formation des travailleurs en général est un élément essentiel du mandat de l'OIT, laquelle poursuit un programme énergique dans ce domaine. En ce qui concerne le secteur maritime, la Conférence internationale du Travail a adopté la convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936, la convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, et la recommandation (n° 77) sur la formation professionnelle des gens de mer, 1946. Le projet de convention du travail maritime révisera ces conventions.

162. La question de l'instruction et de la formation des travailleurs est d'autant plus importante que le secteur manque de certaines catégories de gens de mer, en particulier d'officiers, comme le souligne une étude que le secteur des transports maritimes réalise périodiquement<sup>24</sup>. Cette enquête souligne aussi la nécessité de recruter davantage de stagiaires de qualité; si possible, chaque navire de commerce devrait compter au moins 1,5 stagiaire en moyenne. Retenir ces marins qualifiés après leur formation est également primordial car cette formation, qu'environ un tiers des stagiaires ne terminent pas, a un coût élevé.

163. Ces trente dernières années, en raison de son caractère technique, la réglementation internationale de la formation et des certificats de capacité des gens de mer a été progressivement assurée par l'OMI. L'adoption en 1978 et les modifications ultérieures de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) ont rendu inutiles plusieurs instruments de l'OIT sur cette question. Le Comité mixte OMI/OIT sur la formation a beaucoup contribué à la préparation puis à l'actualisation de la Convention STCW. Celle-ci prévoit que l'OMI et l'OIT doivent coopérer à propos de la formation des gens de mer<sup>25</sup>. Le BIT et son Directeur général ont des responsabilités bien déterminées en ce qui concerne la procédure de modification de la Convention STCW<sup>26</sup> et les questions de coopération technique.

164. Pendant les consultations qui ont débouché sur le projet de convention du travail maritime, les discussions avec l'OMI ont conduit à la proposition de transférer à cette organisation la responsabilité de la formation et de la délivrance des brevets des matelots qualifiés, conformément au régime STCW. Toutefois, les dispositions relatives aux cuisiniers de navire ne sont pas transférées et sont visées dans la convention proposée.

165. La convention proposée contient aussi une prescription générale sur la formation des gens de mer qui pourrait ne pas être couverte par la Convention STCW, ainsi qu'une

---

<sup>24</sup> BIMCO (Baltic and International Maritime Council)/Fédération internationale des armateurs: *2000 Manpower Update* (Londres, 2001).

<sup>25</sup> Voir en particulier Code STCW, résolution 2, paragr. 3.1.

<sup>26</sup> Voir article XII, paragr. 1 a) i) et 1 b) i); article XIII.

règle qui traite du développement des carrières et des aptitudes professionnelles et des possibilités d'emploi des gens de mer. Ainsi, certaines questions relatives à la formation et à l'organisation des carrières restent de la compétence de l'OIT, en collaboration, comme on l'a indiqué, avec l'OMI.

166. Récemment, certains établissements d'enseignement et de formation maritimes ont signalé les problèmes suivants: manque croissant de personnes capables d'assumer des responsabilités élevées à bord et à terre; difficulté, croissante aussi, de recruter des personnes capables, en particulier, d'occuper les fonctions d'officier; lacunes du système de formation et de délivrance de brevets qui ne permettent pas de préparer convenablement les stagiaires aux postes à responsabilité. Il a été conclu qu'il faut renforcer ou plus généralement améliorer:

- l'engagement du secteur en faveur de la formation;
- la qualité d'une grande part des prestations d'enseignement et de formation maritimes;
- la formation continue et d'autres aspects du perfectionnement professionnel;
- des qualités plus abstraites comme l'aptitude à diriger, la communication ou la motivation;
- le recrutement et la conservation du personnel maritime.

167. L'application de la Convention STCW et les modalités de l'évaluation des compétences des gens de mer ont aussi été examinées pendant ces réunions. L'Association des établissements d'enseignement et de formation maritimes de l'Asie et du Pacifique (AMETIAP) a signalé qu'elle menait une étude pour permettre aux experts de faire connaître aux organes compétents leurs préoccupations et la façon d'y répondre.

168. On pourrait envisager de porter les résultats de cette enquête à la connaissance de la Commission paritaire maritime et, éventuellement, du Comité mixte OMI/OIT sur la formation des gens de mer.

## 4.7. Registres internationaux

169. Comme il est indiqué dans l'introduction du présent rapport, le rapport que le Bureau a soumis en 2001<sup>27</sup> à la Commission paritaire maritime fait l'historique de l'internationalisation de l'immatriculation des navires et de son impact sur la structure du secteur maritime dans le monde.

170. A la demande de la Commission paritaire maritime, une réunion d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de navires immatriculés sur les registres internationaux s'est tenue en mai 2002. Elle a donné lieu à des débats tranchés sur nombre des aspects des registres internationaux. La réunion a adopté une déclaration commune, mentionnée plus haut au chapitre 2. Dans cette déclaration, les experts soulignent qu'il faut améliorer les conditions de vie et de travail de tous les gens de mer, indépendamment de leur nationalité ou de leur domicile. Ils insistent sur la nécessité d'adopter, aux plans national et international, les mesures les plus rigoureuses contre les violations des normes internationales du travail, y compris les violations de la liberté syndicale et du droit d'organisation et de négociation collective, violations qui font

---

<sup>27</sup> BIT: *The impact on seafarers' living and working conditions of changes in the structure of the shipping industry, op. cit.*

obstacle à des conditions de vie et de travail décentes pour les gens de mer. A propos des déficits de travail décent dans le secteur maritime, ils indiquent que les conditions d'emploi, la protection sociale, la sécurité sociale et le dialogue social, dont la négociation collective, nécessitent une attention particulière.

171. Les experts ont aussi reconnu l'importance du programme pour le travail décent en mer et ont invité le Conseil d'administration à charger le Bureau de poursuivre cette action en concertation avec les mandants. Les experts ont convenu de la nécessité d'envisager la mise en place d'un mécanisme qui permette de dresser le bilan de chaque Etat de pavillon par rapport aux instruments de l'OIT. En matière d'application, les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et du Code ISM devraient être dûment prises en compte.

172. Beaucoup de ces éléments de la déclaration commune sont maintenant traités dans le texte du projet de convention du travail maritime consolidée. Le Bureau continuera de prendre particulièrement en compte les conclusions de cette réunion dans les activités de promotion et d'application de la nouvelle convention. La mise en œuvre des conclusions devrait contribuer à améliorer l'application des normes du travail sur tous les navires.

#### 4.8. Critères et normes en matière de salaires

173. Un certain nombre de facteurs influencent le niveau des salaires des gens de mer: l'offre et la demande de gens de mer, la négociation collective et les réglementations. La question de la détermination des salaires a été examinée à plusieurs reprises dans de récentes publications du BIT. Même s'il existe pour la fixation du salaire d'autres mécanismes de négociation qui couvrent diverses catégories de gens de mer, les mandants de l'OIT qui négocient au sein de la Commission paritaire maritime et de sa Sous-commission sur les salaires des gens de mer ont jugé important que le BIT recommande un salaire minimum pour les matelots qualifiés, dans le cadre de la recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires (révisée), 1996. Le montant fixé en vertu de cette recommandation est un salaire minimum de base qui n'inclut pas le paiement des heures supplémentaires, les congés payés, les prestations sociales ou toute autre rémunération complémentaire. Il sert de point de repère pour d'autres négociations salariales partout dans le monde, aux niveaux national et international. Plusieurs pays, y compris certains des principaux fournisseurs de main-d'œuvre, fixent le salaire national sur cette base. Ce montant est régulièrement actualisé par le Conseil d'administration, sur recommandation de la Commission paritaire maritime.

174. La recommandation n° 187, en tant que telle, n'a pas force obligatoire, à moins qu'un pays ne décide de l'inscrire dans sa législation. Elle ne vise que le salaire de base des matelots qualifiés. Cette approche a aussi été retenue dans le projet de convention du travail maritime consolidée. Toutefois, le montant de ce salaire sert de référence aux armateurs et aux syndicats pour les négociations sur la fixation des salaires et pour l'établissement de barèmes plus complets. Parce qu'il s'agit d'une recommandation, ses dispositions ne sont pas contraignantes. Ainsi, les autorités ne les appliquent pas directement, par exemple dans le cadre du contrôle par l'Etat du port.

175. Les négociations à l'échelle internationale sur les salaires entre les armateurs et les gens de mer ne se limitent pas au cadre de l'OIT. L'International Bargaining Forum, qui négocie les rémunérations et les autres conditions d'emploi des gens de mer, fait intervenir d'un côté un groupe mixte de négociation composé de représentants de

l'IMEC (International Maritime Employers' Committee) et de l'International Mariners' Management Association du Japon et, de l'autre, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). Toutefois, ces accords ne s'appliquent qu'aux navires exploités par les armateurs qui sont représentés dans ces négociations.

176. L'ITF s'est efforcée de faire appliquer, sur d'autres navires qui occupent des marins étrangers, des «normes minimales acceptables» par le biais de ses accords collectifs types. Ces accords fixent les conditions salariales et de travail de l'ensemble des équipages des navires qui sont couverts par le «certificat bleu», lequel indique que l'ITF accepte les conditions salariales et de travail appliquées à bord. Le niveau des salaires, considéré dans ces accords, est décidé par l'ITF mais est lié indirectement à celui du salaire minimum fixé par l'OIT. L'ITF estime qu'environ 90 000 gens de mer sont couverts par ces accords <sup>28</sup>.

177. La Sous-commission de la Commission paritaire maritime et le Groupe de travail mixte sur les salaires des gens de mer, à leur dernière réunion en juillet 2003 <sup>29</sup>, ont décidé de recommander une augmentation du salaire minimum des matelots qualifiés fixé par l'OIT, ce salaire devant passer à 500 dollars à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005. La sous-commission a estimé indispensable de mettre à jour tous les deux ans le salaire ou la solde de base des matelots qualifiés. La sous-commission devrait se réunir après cette session de la Conférence et ses recommandations seraient alors soumises au Conseil d'administration en mars 2006.

178. A la même réunion <sup>30</sup>, un groupe de travail mixte de la Commission paritaire maritime a adopté une résolution concernant l'interprétation du salaire minimum fixé par l'OIT pour les matelots qualifiés. Il a donné des orientations sur la manière d'interpréter le salaire minimum des matelots qualifiés afin qu'un salaire minimum puisse être recommandé. La résolution donne un exemple du calcul de la rémunération du congé, des heures supplémentaires et de la rémunération des jours de repos et des jours fériés.

179. L'OIT joue un rôle significatif dans la fixation des salaires des gens de mer, ce qui a un impact considérable sur leur revenu, mais un impact qui pourrait être accru. L'OIT pourrait être la principale instance pour les discussions et autres négociations à l'échelle mondiale sur les salaires, le Bureau agissant en tant que facilitateur pendant ces discussions. Le projet de convention du travail maritime est l'occasion pour le secteur d'intensifier son dialogue sur les salaires, ce qui contribuera à rendre les «règles du jeu» plus équitables – l'objectif visé par la nouvelle convention proposée.

#### 4.9. Sécurité et santé au travail

180. Les recueils de directives pratiques du BIT contiennent des recommandations pratiques qui s'adressent à tous ceux qui ont un rôle à jouer en matière de sécurité et de santé au travail, dans le secteur public comme dans le secteur privé. Ces recueils ne sont pas des instruments ayant force de loi et n'ont pas pour objet de se substituer aux dispositions de la législation nationale ni aux normes admises. Leur but est de servir à guider les autorités et les services publics, les employeurs et les travailleurs, les institutions spécialisées dans la prévention et la protection, les entreprises et les comités de sécurité et santé au travail. Chaque recueil est d'abord élaboré par le Bureau puis

---

<sup>28</sup> Voir <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/index.cfm>.

<sup>29</sup> Voir SJMC/2003/6 (Rev.), annexe au document GB.288/STM/5.

<sup>30</sup> *Ibid.*

finalisé lors d'une réunion tripartite d'experts nommés par le Conseil d'administration sur la base de leurs compétences personnelles. Les recueils de directives pratiques sont soumis au Conseil d'administration du BIT qui en approuve la publication<sup>31</sup>.

181. En 1994, le Conseil d'administration a approuvé la publication d'un recueil révisé de directives pratiques du BIT sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports<sup>32</sup>. Le recueil vise à fournir des directives pratiques sur la sécurité et la santé des gens de mer à bord des navires en vue de: *a)* prévenir les accidents, les maladies et autres effets préjudiciables à la santé qui résultent de l'emploi à bord des navires en mer et dans les ports; *b)* faire en sorte que la préoccupation pour la sécurité et la santé soit bien comprise et demeure prioritaire pour tous ceux qui jouent un rôle dans le transport maritime, y compris les gouvernements, les armateurs et les gens de mer; *c)* promouvoir la consultation et la coopération parmi les gouvernements et les organisations d'armateurs et de gens de mer pour l'amélioration de la sécurité et de la santé à bord des navires. Le recueil fournit aussi des directives pour la mise en œuvre des dispositions de la convention (n° 134) et de la recommandation (n° 142) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, ainsi que d'autres conventions et recommandations applicables de l'OIT.

182. La Conférence voudra sans doute noter que la recommandation n° 142 prévoit entre autres que, pour l'application de l'article 10 de la convention n° 134, les Membres devraient tenir dûment compte des «... recueils de directives pratiques publiés par le Bureau international du Travail». Le projet de convention du travail maritime consolidée adopte une approche analogue et prévoit que «les dispositions visées à la norme A4.3 devraient tenir compte du Recueil de directives pratiques du Bureau international du Travail sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports [...] et de ses versions ultérieures...». Il semblerait donc que cette publication continuera d'être importante et qu'il sera peut-être nécessaire de l'actualiser périodiquement. Cela pourrait être fait en collaboration avec l'OMI.

---

<sup>31</sup> Voir <http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/cops/french/index.htm>.

<sup>32</sup> *Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, Recueil de directives pratiques (Genève, BIT, 1996).

## **5. Programme maritime de l'OIT – un partenariat pour l'avenir**

---

183. Les activités normatives et connexes de l'Organisation dans le secteur maritime ainsi que certaines des questions les plus urgentes auxquelles le secteur doit ou devra faire face ont été décrites dans les chapitres précédents.

184. Comme il ressort de la discussion sur les diverses activités de coopération technique de l'Organisation, un certain nombre des activités de base relatives au secteur maritime ne peuvent être mises en œuvre qu'avec l'appui de la coopération technique.

185. Cela sera particulièrement vrai dans l'avenir proche: la mise en œuvre – et le succès – de la convention du travail maritime consolidée qui est proposée, ainsi que du système de contrôle de l'application de l'instrument dépendront, dans une large mesure, de la capacité du Bureau, en coopération avec les organisations pertinentes, de concevoir et d'élaborer du matériel de formation à l'intention des administrations, des inspecteurs et autres fonctionnaires, d'organiser des séminaires régionaux et nationaux, et d'aider les Etats Membres, par le biais de la coopération technique, pour que l'application de la convention soit rapide et efficace. Une aide financière massive de la part de donateurs sera nécessaire pour assurer à ce nouvel instrument le succès qu'il mérite et le rendre pleinement effectif.

186. Par ailleurs, le thème de la sécurité sur les navires, sur lequel l'OIT a aussi été particulièrement active, continuera d'être d'une grande importance dans les années à venir. L'application de la convention n° 185, notamment, dépendra des ressources financières fournies par les donateurs: elles permettront à l'Organisation d'apporter une aide aux pays qui n'ont pas nécessairement la capacité d'appliquer les nouvelles technologies et les systèmes connexes.

187. Le Bureau continuera aussi d'appuyer les fonctions de contrôle énoncées dans la Constitution de l'OIT, notamment la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations. Les activités normatives afférentes au secteur maritime entreprises par le BIT devraient à long terme améliorer l'impact des normes internationales du travail maritime. Les activités à venir concernant ce secteur sont en augmentation. Il faudra trouver les ressources nécessaires pour faire face à cette augmentation.

188. En outre, l'Organisation prend de plus en plus souvent part à des initiatives menées en coopération avec d'autres organisations ayant des mandats complémentaires. Nombre de ces initiatives tentent d'apporter une réponse à des problèmes tels que la nécessité d'améliorer la sécurité dans le secteur maritime, d'assurer un traitement équitable aux gens de mer ou encore de mettre en place des bases de données ou d'autres approches pour lutter contre le non-respect des normes dans ce secteur. Ces initiatives requièrent une action concertée sur plusieurs fronts. La participation des mandants de l'OIT est indispensable pour mener à bien toutes ces initiatives, tant sur le plan des ressources que sur celui du choix d'orientation. Le présent chapitre décrit un certain nombre d'activités



stratégiques qui pourraient être entreprises à l'avenir pour donner suite aux questions abordées dans les chapitres précédents.

## 5.1. Action consécutive à l'adoption de la convention du travail maritime proposée

189. L'adoption de la convention proposée marquera le début d'une nouvelle ère dans l'histoire des activités de l'OIT dans le secteur maritime. Le succès de la convention dépendra de l'appui qu'elle recevra de la part des mandants tripartites après son adoption par la Conférence. La réalisation de son principal objectif, à savoir être largement ratifiée et obtenir ainsi une reconnaissance mondiale, dépendra de la motivation des mandants tripartites au niveau national.

190. Dans les deux prochaines années, l'action nécessaire pour promouvoir la convention et accélérer son entrée en vigueur devrait être une priorité pour tous ceux qui sont concernés par les conditions de travail des gens de mer: les organisations de gens de mer, les organisations d'armateurs, les organisations non gouvernementales (ONG) et, bien entendu, les gouvernements qui doivent diligemment entreprendre les procédures de ratification.

191. L'action à mener après l'adoption de la convention proposée demandera la coopération de l'ensemble des mandants de l'OIT. A cet égard, il convient d'appeler l'attention sur la résolution adoptée par la Conférence technique maritime préparatoire (CTMP) concernant la coopération technique en vue de renforcer les capacités des administrations nationales responsables de l'inspection du travail maritime<sup>1</sup>. La résolution invite le Conseil d'administration à demander au Directeur général:

- de mettre en œuvre un plan d'action de coopération technique pour apporter une aide à la ratification de la convention et prêter assistance aux administrations pour renforcer leurs capacités de mettre en œuvre la convention;
- de faciliter la mise en œuvre de la convention par la rédaction de manuels et de matériels de formation portant sur les règles, normes et principes directeurs contenus dans la convention;
- de mobiliser et d'allouer les ressources nécessaires au programme de coopération technique de l'Organisation pour aider les Etats Membres à mettre en œuvre la convention.

192. A sa 291<sup>e</sup> session, le Conseil d'administration a demandé que cette résolution soit portée à l'attention des Etats Membres de l'OIT. Celle-ci définit diverses mesures proposées en vue d'une action par le Bureau dans le domaine de la coopération technique<sup>2</sup>.

193. Les efforts nécessaires pour fournir une coopération technique qui appuie les activités de promotion et de mise en œuvre de la convention et de formation des administrations nationales exigent des ressources supérieures à celles actuellement inscrites au budget. Le Bureau aura donc besoin, pour la mise en œuvre de la convention, de l'appui des Etats Membres, des organisations de gens de mer et d'armateurs ainsi que des autres organisations intéressées, et ce peut-être dans une mesure sans précédent.

---

<sup>1</sup> Conseil d'administration, document GB.291/16/2, paragr. 7 et 8.

<sup>2</sup> Conseil d'administration, document GB.291/PV.

194. Après la Conférence, la première activité sera de promouvoir la convention par tous les moyens à disposition. Le Bureau ainsi que les partenaires sociaux et les responsables gouvernementaux devraient participer à des conférences et réunions sur le secteur maritime pour mobiliser l'ensemble des acteurs du secteur à l'appui de la ratification et de la mise en œuvre rapide de la convention par les Etats Membres. Du matériel promotionnel devrait être produit par le Bureau, mais aussi par les Etats Membres et les organisations d'armateurs et de gens de mer. Il faudrait notamment produire un prospectus sur le contenu et les objectifs de la convention et des matériels audiovisuels du même genre que la vidéo promotionnelle sur le «maillon vital» (*Vital Link*), qui a beaucoup de succès.

195. Le contenu et le mode opératoire de la convention elle-même devront être expliqués. Il faudrait organiser une série d'ateliers dans les pays concernés, notamment ceux qui désirent ratifier la convention dans les plus brefs délais. Ces ateliers permettraient aux responsables locaux de se familiariser avec la convention, mais aussi d'aborder les éventuels problèmes et d'y trouver une solution appropriée en vue de la ratification de la convention. Comme indiqué dans la résolution susmentionnée, des formations seront nécessaires dans de nombreux pays après la ratification pour renforcer la capacité des administrations de faire face à leurs responsabilités internationales, notamment leurs responsabilités en tant qu'Etat du pavillon. Les formateurs devront pouvoir compter sur une aide appropriée à la formation, notamment sur les techniques audiovisuelles modernes dont ils devraient pouvoir disposer. Dans certaines régions, il sera nécessaire dans un premier temps d'organiser des réunions à visées promotionnelles au niveau régional. Certains Membres pourraient envisager d'accueillir des réunions destinées aux acteurs de l'ensemble d'une région.

196. Les activités liées au suivi de la convention ont déjà démarré. Le Bureau coopère avec les organisations régionales mises en place pour le contrôle par l'Etat du port, notamment avec le secrétariat du Mémorandum de Paris, pour élaborer un projet de manuel établissant des principes directeurs pour l'inspection des navires dans les Etats du pavillon et les ports étrangers. L'importance de l'élaboration de principes directeurs à l'intention des inspecteurs chargés du contrôle par l'Etat du port a été soulignée non seulement lors de réunions de l'OIT, mais également au sein des ententes régionales. A la suite de la participation du président du Mémorandum de Paris à la Réunion tripartite d'intersession sur le suivi de la Conférence technique maritime préparatoire (Genève, 21-27 avril 2005), le Comité du contrôle par l'Etat du port à sa 28<sup>e</sup> réunion organisée à Helsinki en mai 2005 (Finlande) a institué un groupe de travail, sous l'autorité de la France, qui apportera son concours à l'OIT pour l'élaboration de principes directeurs concernant les inspections menées dans le cadre du contrôle par l'Etat du port en vertu de la nouvelle convention. Outre les membres du Mémorandum de Paris, des représentants du Mémorandum de Tokyo et des gardes-côtes des Etats-Unis d'Amérique ont accepté de participer au groupe de travail.

197. Le projet de manuel susvisé sera soumis, le moment voulu, à une réunion tripartite d'experts de l'OIT. Le Bureau cherche à mobiliser des fonds pour organiser cette réunion dans les plus brefs délais, de préférence avant la fin de 2006. Le document en question, indispensable pour l'harmonisation de l'inspection des navires dans tous les pays, sera publié par le BIT. Ces principes directeurs seront extrêmement utiles pour la formation des inspecteurs de l'Etat du pavillon et des fonctionnaires autorisés chargés de l'inspection par l'Etat du port, conformément au rôle qui leur est dévolu dans une convention d'application mondiale.

198. A l'heure actuelle, les dispositions de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, sont déjà prises en compte dans les inspections opérées au titre des mémorandums d'accord sur le contrôle par les Etats du port. La nouvelle convention devrait remplacer la convention n° 147 dans ces mémorandums peu après son entrée en vigueur. Dans la mesure où beaucoup de pays devraient ratifier et appliquer la nouvelle convention, de gros efforts devront être déployés pour recruter et former des inspecteurs du travail maritime aptes à mener de telles inspections, ou superviser le travail des «organisations reconnues» à qui peut être déléguée cette responsabilité en vertu de la convention. Il faudra, par conséquent, produire des matériels de formation de qualité utilisant des techniques modernes pour permettre aux Etats Membres et aux mémorandums régionaux de lancer des programmes de formation qui soient efficaces.

199. Le Bureau devrait également être prêt à prêter assistance aux Membres pour les procédures de ratification et la mise en œuvre de la convention. Il aura besoin de ressources pour augmenter sa capacité de fournir une expertise sur le plan maritime dans le cadre de ses programmes de coopération technique. Il faudra aider certains pays pour la procédure de ratification, pour la révision de leur législation et pour l'établissement des rapports initiaux soumis à la commission d'experts. A cet égard, il pourrait être utile d'élaborer une législation du travail maritime type, fondée sur les prescriptions énoncées dans la convention, à l'intention des Membres qui n'ont ratifié ou appliqué que très peu de conventions du travail maritime, voire aucune. La convention regroupe beaucoup de dispositions qui existaient déjà, mais le groupe de travail tripartite de haut niveau est convenu dès le début que, dans certains cas, il fallait actualiser ces dispositions et, dans d'autres, élaborer de nouvelles dispositions (par exemple dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail) pour tenir compte de diverses évolutions. Il faudra donc examiner et, peut-être, modifier la législation nationale même dans les Etats Membres qui appliquent un grand nombre des conventions du travail maritime existantes.

200. Le Bureau devra mettre en œuvre le système de contrôle de l'application établi par la convention proposée. Il serait, à cet égard, important de mettre en place une base de données pour appuyer le processus de contrôle ainsi que les procédures de plainte instituées par la convention, et de coopérer et participer aux bases de données mondiales actuellement en cours d'élaboration dans d'autres organisations<sup>3</sup>. Le Bureau pourrait avoir besoin d'un appui supplémentaire sur ce plan, notamment pendant la phase de développement.

201. Le groupe des armateurs et celui des gens de mer devraient, c'est essentiel, travailler en étroite collaboration avec le Bureau pour promouvoir la nouvelle convention du travail maritime. Ils pourraient notamment entreprendre les activités suivantes:

- travailler avec le BIT à l'élaboration de principes directeurs pour la mise en œuvre de la convention, notamment en ce qui concerne l'inspection et les matériels de formation;
- élaborer des matériels (brochures, vidéos/DVD, cours à l'intention des établissements de formation maritime) destinés à informer les gens de mer de leurs droits en vertu de la convention;
- parler de la convention à l'occasion de manifestations organisées dans ce secteur;

---

<sup>3</sup> Par exemple, le système GISIS de l'OMI.

- conseiller le représentant de l'Organisation lors des réunions régionales sur le contrôle par l'Etat du port;
- aider leurs membres à promouvoir la ratification et la mise en œuvre de la convention aux niveaux régional et national.

202. En outre, le groupe des armateurs et celui des gens de mer joueront aussi à n'en pas douter un rôle important dans l'actualisation de la convention.

203. La Commission paritaire maritime devrait continuer à jouer le rôle d'organe bipartite permanent fournissant des avis au Conseil d'administration sur les questions maritimes. Elle continuera à s'occuper, soit directement soit par le biais de sous-commissions, de questions spécifiques telles que l'actualisation du salaire minimum des matelots qualifiés ou le bien-être des gens de mer.

204. Des propositions seront faites au Conseil d'administration pour la création de la commission maritime tripartite. Celle-ci devrait devenir une importante source de recommandations pour le Conseil d'administration en ce qui concerne l'application de la convention du travail maritime ainsi que sa mise à jour et son évolution.

205. A l'évidence, un effort concerté, de la part non seulement du Bureau mais également des Etats Membres, des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, des organisations régionales pour le contrôle par l'Etat du port, des organisations intergouvernementales et de certaines organisations non gouvernementales, sera nécessaire pour permettre une ratification et une mise en œuvre rapides de la convention du travail maritime consolidée.

## 5.2. Coopération technique et promotion de la ratification de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003

206. La nouvelle convention du travail maritime ne portera pas révision de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003. Cette dernière doit être mise en œuvre rapidement, tant pour assurer la sécurité que pour éviter tout impact négatif sur le commerce international et sur les acteurs du secteur maritime (gouvernements, employeurs et gens de mer). A l'heure actuelle, on compte quelque 1,2 million de gens de mer dans le monde, dont 80 pour cent sont originaires de pays en développement ou en transition<sup>4</sup>. Comme indiqué dans le chapitre 2, de nombreux pays ont pris des mesures très strictes sur le plan des pièces d'identité que doivent fournir les gens de mer qui sont obligés de transiter par leur territoire pour embarquer ou qui souhaitent prendre un congé à terre, ces restrictions pouvant même constituer une menace pour l'emploi de nombreux marins.

207. La PIM (pièce d'identité des marins) facilitera les déplacements des gens de mer qui veulent embarquer, rentrer chez eux ou se rendre à terre dans tel ou tel port. Toutefois, la mise en œuvre de la convention présente un certain nombre de difficultés, tant sur le plan technologique que sur le plan financier, qui peuvent influencer la décision des Etats Membres de ratifier ou non la convention. Ces difficultés découlent principalement du fait que chaque pays devra mettre en œuvre son propre système de gestion des pièces d'identité tout en respectant les prescriptions de la convention.

---

<sup>4</sup> D'après l'enquête BIMCO/ISF, 2001.

208. Conformément à la résolution concernant la coopération technique, priorité doit être donnée à l'utilisation des ressources allouées au programme de coopération technique pour aider les pays sur le plan de la technologie, de l'expertise et des procédures requises pour l'application de la convention. Le programme de coopération technique que prépare le Bureau fournira notamment des informations destinées à orienter les pays pour la mise en œuvre de la convention. A cette fin, il faudra élaborer des schémas conceptuels, définir les prescriptions et les spécifications techniques, élaborer des plans de mise en œuvre, choisir le matériel et les logiciels appropriés, faire des estimations des coûts, développer différentes options financières, prêter assistance pour les achats, superviser la mise en œuvre et le démarrage du processus. D'importantes économies pourraient être faites si, dans certaines régions du monde, un système partagé par plusieurs pays était mis en place, ce qui n'enlèverait rien aux responsabilités qui incombent aux autorités nationales en vertu des prescriptions de la convention. Pour mener à bien ce programme, une aide financière de diverses sources potentielles dans les Etats Membres, parmi les organisations financières internationales et régionales et d'autres organisations, sera nécessaire.

209. Dans un monde où l'on ne saurait échapper à des mesures de sécurité toujours plus strictes en matière de transport international et de circulation des personnes et des biens, il devient urgent de mettre en place un système d'identification des gens de mer qui soit fiable et interopérable. Pour être mise en œuvre au niveau mondial, la convention doit être largement ratifiée, ce qui ne sera possible que si les pays en développement disposent de ressources suffisantes à cette fin.

### 5.3. Coopération avec d'autres organisations

210. Il convient que la coopération de l'OIT avec l'OMI, l'OMS, l'ONU et d'autres organisations ainsi qu'avec les associations et les organisations non gouvernementales concernées par la question du travail maritime s'intensifie. Pour ce qui est de l'OMI et de l'OMS, un certain nombre de préoccupations communes exigent une action concertée. Les liens avec les organisations régionales doivent être renforcés, qu'il s'agisse d'entités économiques régionales comme l'Union européenne, pour laquelle cette question présente un grand intérêt, et qui peut avoir une influence sur l'application des normes du travail maritime, ou qu'il s'agisse de mémorandums visant le contrôle par l'Etat du port, qui peuvent favoriser le respect des dispositions de la convention. De nombreuses ONG telles que l'Association internationale de médecine maritime ou la Commission internationale sur le bien-être des gens de mer, chacune dans leurs domaines respectifs, ont contribué utilement à la promotion des normes du travail maritime et facilité leur mise en œuvre.

### 5.4. Promotion de l'Agenda du travail décent et des programmes connexes

211. Parallèlement aux questions évoquées plus haut, le Bureau devra continuer à promouvoir le travail décent, le dialogue social et les conventions fondamentales de l'OIT. Il importe d'améliorer la condition des femmes marins (voir chap. 4) et de promouvoir une approche moderne de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires. Ce sont là des questions de portée générale qui nécessitent une attention particulière dans le contexte maritime. La mise en place d'une approche visant à garantir des prestations sociales aux travailleurs des secteurs «mondialisés» – c'est le cas du

secteur maritime – est une autre question importante et complexe à laquelle il faut s'atteler.

212. En ce qui concerne l'amélioration de la condition des femmes marins, il convient de noter que l'égalité entre les sexes est un des ODM (Objectifs du Millénaire pour le développement)<sup>5</sup> et un élément clé d'un des grands objectifs de l'OIT, à savoir permettre à chacun, hommes ou femmes, d'accéder à un travail décent et productif dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité. Dans le contexte maritime, cela signifie que les armateurs devraient veiller à l'égalité entre hommes et femmes en matière de recrutement et d'emploi et, par exemple, combattre le harcèlement sexuel, prendre en compte la maternité ou encore répondre aux besoins spécifiques des femmes. Par ailleurs, les armateurs devraient, en début d'emploi, informer tous les gens de mer de leur politique de non-discrimination et d'égalité des chances et de traitement entre hommes et femmes à l'occasion de cours de formation. Cela illustrerait leur volonté de promouvoir l'égalité entre hommes et femmes et améliorerait les conditions d'emploi et de travail, ce qui inciterait les femmes à venir travailler, ou à continuer à travailler dans le secteur maritime.

213. Les gouvernements ne doivent pas uniquement veiller à ce que des règles générales comme l'égalité des chances et la non-discrimination soient observées dans le secteur maritime; ils doivent aussi prendre des mesures proactives en faveur des femmes marins. Les syndicats devraient mettre en place des infrastructures pour traiter des questions de parité, concevoir des dispositifs pour l'organisation syndicale et la représentation des femmes marins et prendre contact avec les femmes qui prévoient d'embrasser la carrière maritime. Les établissements d'enseignement et de formation maritimes devraient donner des cours sur l'égalité des chances et les questions de parité hommes-femmes afin de sensibiliser chacun et de faire ressortir que les femmes peuvent tout à fait faire carrière en tant que marins. Tous les acteurs doivent s'attacher à mieux intégrer les femmes et promouvoir leur emploi en mer.

## 5.5. Conclusion

214. Il reste beaucoup à faire pour améliorer les conditions de travail de nombre de gens de mer et pour garantir une pleine protection de leurs droits. Beaucoup d'initiatives ont déjà été prises, comme il ressort des nombreuses décisions et instruments adoptés depuis la création de l'Organisation. Les conventions et les recommandations de l'OIT, qui couvrent une multitude de questions différentes liées au travail dans le secteur maritime, ont été mises en application grâce à l'action des diverses parties prenantes: les gens de mer et leurs syndicats, les armateurs et leurs organisations, les gouvernements, agissant individuellement ou collectivement, les organisations intergouvernementales, y compris les mémorandums régionaux établis pour le contrôle par l'Etat du port, ainsi que les organisations non gouvernementales.

215. La session maritime de la Conférence sera l'occasion, pour tous ces acteurs, de se réunir en vue de l'adoption d'une convention unique, d'un caractère sans précédent, plus efficace et applicable, compte dûment tenu des exigences de tripartisme ainsi que de la structure constitutionnelle et des procédures de contrôle de l'Organisation. La convention devrait offrir un cadre unique à une action future dans le domaine du travail maritime, grâce auquel les intérêts de ce secteur recevront l'attention qu'ils méritent à

---

<sup>5</sup> Objectifs du Millénaire pour le développement, Nations Unies, 2005.

côté des autres grandes questions que sont la sécurité en mer et la protection contre la pollution.

216. Après l'adoption de cette convention, le BIT devra continuer à renforcer la qualité de ses services au secteur maritime. De gros efforts seront nécessaires pour promouvoir l'application de la convention, pour aider les Etats Membres grâce à la coopération technique et pour mettre en place le suivi qu'exige la convention. Les participants à la Conférence devraient être en mesure, sur la base des propositions figurant dans le présent rapport, de faire des recommandations appropriées au Conseil d'administration et au Bureau.