

**POUR DÉCISION**

## QUATRIÈME QUESTION À L'ORDRE DU JOUR

**Questions découlant de la 94<sup>e</sup> session  
(maritime) de la Conférence  
internationale du Travail (2006)**

1. Le 23 février 2006, la 94<sup>e</sup> Conférence internationale du Travail a adopté la convention du travail maritime, 2006, par 314 voix, sans opposition. Il y a eu quatre abstentions, de la part de deux pays dont le représentant gouvernemental a expliqué les raisons de leur vote, qui étaient sans rapport avec le fond de la convention.
2. Comme le Président du Conseil d'administration l'a rappelé dans son rapport à la Conférence, cette convention est le résultat de cinq ans de travaux préparatoires intensifs menés sous la direction du groupe de travail tripartite de haut niveau et de son sous-groupe. Une Conférence technique maritime préparatoire a eu lieu en septembre 2004. Les progrès accomplis dans l'élaboration de la convention ont été suivis de près par le Conseil d'administration.
3. La convention du travail maritime, 2006, regroupe et met à jour 68 conventions et recommandations maritimes de l'OIT adoptées depuis 1920. Les Membres qui n'auront pas ratifié la nouvelle convention resteront liés par les conventions précédentes qu'ils ont ratifiées, étant entendu toutefois que ces instruments ne pourront plus faire l'objet de nouvelles ratifications une fois que la nouvelle convention sera entrée en vigueur (soit 12 mois après sa ratification par 30 Membres représentant au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale).
4. Fondamentalement, la convention codifie un accord entre armateurs, gens de mer et gouvernements sur tous les éléments nécessaires afin d'atteindre l'objectif du «travail décent» pour les gens de mer.
5. L'instrument fixe des prescriptions minimales en matière de conditions de travail à bord des navires et contient des dispositions relatives aux conditions d'emploi, à la durée du travail et du repos, au logement et aux loisirs, à l'alimentation et au service de table, à la protection de la santé, aux soins médicaux, au bien-être et à la protection en matière de sécurité sociale. Il combine les droits et principes avec des normes précises et des principes directeurs relatifs aux modalités d'application de ces normes. Chose essentielle et de plus large portée, il introduit un système où l'Etat du pavillon certifie que les conditions de travail des gens de mer à bord des navires concernés sont conformes aux prescriptions de la convention en matière de travail décent.
6. La convention établit un système complet de mise en application et de conformité, fondé sur la coopération entre tous les Etats qui l'auront ratifiée, qui tend à assurer que les

conditions de travail décentes, une fois attestées par un Etat du pavillon, seront maintenues de façon continue, quel que soit le lieu où le navire se trouve.

7. Les autres caractéristiques novatrices de la convention sont les suivantes: procédure d'amendement accélérée permettant de mettre à jour les dispositions techniques en fonction des changements intervenus dans le secteur; procédures de plainte à bord et à terre visant à faciliter le règlement rapide des problèmes; système de plaintes et d'inspections lié au système de contrôle de l'OIT; dispositions tendant à assurer que, si l'Etat du pavillon délègue certaines fonctions d'inspection et de mise en application à un organisme reconnu, comme une société de classification, cet organisme sera tenu de répondre à certains critères précis d'indépendance et de qualification; approche modernisée des questions de sécurité et de santé au travail fondée sur la gestion.

8. En résumé, la convention:

- se présente sous une forme nouvelle par rapport aux conventions de l'OIT. Elle comprend des articles et des règles rédigés en langage simple et clair. Chaque règle est normalement suivie d'une «norme» contraignante et d'un «principe directeur» non contraignant, qui précisent les modalités techniques de la mise en œuvre de la règle correspondante, exprimée en termes larges. Le texte embrasse la quasi-totalité des questions traitées par les conventions du travail maritime en vigueur: âge minimum, congés annuels, contrat d'engagement maritime, rapatriement, soins médicaux, normes de logement, protection sociale et systèmes d'inspection;
- autorise une modification des modalités techniques par le biais d'une procédure plus simple et plus rapide, afin de suivre l'évolution du secteur;
- énonce des obligations strictes en matière de principes et de droits, tout en donnant aux Membres qui la ratifient une plus grande latitude que par le passé sur la manière de mettre en œuvre ces principes et droits dans le cadre de leur législation et de leur pratique nationale;
- définit les gens de mer de façon à permettre, dans la mesure du possible, de protéger toute personne employée à bord d'un navire;
- définit les armateurs d'une manière conforme aux définitions admises du secteur maritime, de façon qu'on puisse identifier un seul employeur responsable, même en cas de sous-traitance de certaines responsabilités;
- s'applique à tous les navires normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires de pêche et des navires de construction traditionnelle. Elle ne s'applique pas aux navires de guerre;
- prévoit une certaine souplesse pour tenir compte de la situation des petits navires (les navires d'une jauge brute inférieure à 200) qui n'effectuent pas de voyages internationaux et à bord desquels les gens de mer sont protégés par la législation nationale;
- fait obligation aux Etats du pavillon de délivrer un «certificat de travail maritime» aux navires dont il est constaté, après inspection, qu'ils répondent aux prescriptions de la convention. Ce certificat sera complété par une «déclaration de conformité du travail maritime», délivrée pour partie sous la responsabilité de l'Etat du pavillon et pour partie sous celle de l'armateur intéressé; le certificat doit être délivré à tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui effectuent des voyages internationaux et être conservé à bord du navire intéressé; la déclaration correspondante, qui précise les mesures requises et effectivement prises pour garantir

la conformité continue aux prescriptions de la convention, doit être également conservée à bord du navire;

- autorise les autres navires à demander ce certificat;
- prescrit qu'un certificat valable et une déclaration en bonne et due forme seront considérés comme des documents attestant, sauf preuve contraire, que les conditions de travail à bord sont conformes aux prescriptions de la convention, ce qui pourra aider les navires concernés à éviter les inspections de routine dans les ports étrangers;
- adopte le principe du «pas de traitement plus favorable» pour les navires des pays qui ne ratifient pas la convention. Comme ces navires n'auront pas les certificats prévus par la convention, ils feront l'objet d'une inspection complète dans les ports étrangers;
- reconnaît explicitement les organismes privés, appelés «organismes reconnus», qui exercent souvent des fonctions d'inspection et de certification dans le secteur maritime au nom des administrations maritimes nationales. La convention fait fond sur les directives existantes de l'Organisation maritime internationale (OMI) et établit des normes contraignantes concernant la compétence et l'indépendance que ces organismes doivent posséder pour qu'un gouvernement puisse les autoriser à effectuer une inspection du travail et à délivrer des certificats en son nom;
- reflète les principes de transparence et de responsabilité. Lorsque des gouvernements ont besoin de souplesse, ils doivent consulter les organisations de gens de mer et d'armateurs et présenter un rapport que le BIT communiquera aux autres pays;
- fait obligation aux Membres d'effectuer des contrôles de qualité de leurs systèmes d'inspection et de certification et de communiquer les informations y relatives dans leurs rapports au BIT en vertu de l'article 22 de sa Constitution.

## Les suites données à la Conférence

9. Conformément à la convention, il sera demandé en temps utile au Conseil d'administration de créer une commission tripartite spéciale chargée de suivre en permanence le fonctionnement de la nouvelle convention.
10. La Conférence a adopté 17 résolutions (reproduites en annexe), qui pour la plupart demandent au Conseil d'administration d'envisager des mesures spécifiques. Les mandats ont attaché une importance particulière à la première, la *résolution concernant la promotion de la convention du travail maritime, 2006*. Cependant, il a été admis qu'il appartiendra au Conseil d'administration de statuer, en fonction des priorités définies en commun et des ressources financières disponibles, sur les questions concernant le calendrier des diverses mesures demandées en vertu des résolutions.
11. Nombre de ces résolutions portent sur la coopération avec l'OMI, dont le Secrétaire général a informé la Conférence que son organisation souhaitait coopérer pour la promotion de la convention et s'est félicité à l'idée que celle-ci soit largement ratifiée de façon à devenir le quatrième pilier du régime réglementaire international à côté des principales conventions de l'OMI relatives à la sécurité en mer, à la protection de l'environnement maritime et à la formation des gens de mer. Parmi ces résolutions figuraient la *résolution concernant le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer* et la *résolution concernant la prise en compte de*

*la dimension humaine dans le cadre de la coopération internationale entre institutions spécialisées des Nations Unies.*

**12. Le Conseil d'administration voudra sans doute demander au Directeur général de:**

- i) commencer les travaux préparatoires pour la promotion de la convention du travail maritime, 2006, conformément à la première résolution adoptée par la Conférence, mentionnée au paragraphe 10 ci-dessus;*
- ii) discuter avec le Secrétaire général de l'OMI de la poursuite de la coopération dans le cadre du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, ainsi que de la création d'un groupe de travail mixte OMI/OIT sur la dimension humaine, dont il est question dans les deux résolutions mentionnées au paragraphe 11 ci-dessus;*
- iii) présenter au Conseil d'administration des propositions concrètes, selon qu'il conviendra, concernant la mise en œuvre de ces résolutions et des autres résolutions reproduites en annexe.*

Genève, le 3 mars 2006.

*Point appelant une décision:* paragraphe 12.

## Annexe

### Résolutions adoptées par la Conférence

#### Résolution concernant la promotion de la convention du travail maritime, 2006

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

Confirmant la résolution concernant la coopération technique en vue de renforcer les capacités des administrations nationales responsables de l'inspection du travail maritime, adoptée par la Conférence technique maritime préparatoire de l'Organisation internationale du Travail (Genève, 13-24 septembre 2004),

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

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

- l'assistance technique aux Membres, notamment pour le renforcement des capacités des administrations nationales et pour l'élaboration d'une législation nationale conforme aux prescriptions de la convention;
- l'élaboration de matériels de formation pour les inspecteurs et autres personnels;
- la formation des inspecteurs;
- l'élaboration de matériels promotionnels et d'instruments de sensibilisation concernant la convention;
- l'organisation de séminaires et ateliers nationaux et régionaux sur la convention.

#### Résolution concernant l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

Consciente que l'Organisation a pour mission de promouvoir l'égalité des chances pour les femmes et pour les hommes,

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

### **Résolution concernant 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**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

### **Résolution concernant l'élaboration de directives pour le contrôle par l'Etat du port**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

Consciente du mandat fondamental de l'Organisation, qui est de promouvoir des conditions de travail et de vie décentes;

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

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

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

Se rendant compte du travail fait par l'OMI dans ce domaine, et de l'importance que la communauté internationale attache à la coopération entre les organismes internationaux,

Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à prier le Directeur général de convoquer une réunion tripartite d'experts chargée de mettre au point des orientations appropriées concernant le contrôle par l'Etat du port, et à demander au Bureau d'utiliser l'expertise technique de l'OMI dans ce domaine.

### **Résolution concernant l'élaboration de normes internationales d'aptitude médicale des membres d'équipage et autres gens de mer**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

Reconnaissant qu'il est important que les gens de mer soient médicalement aptes à exercer leurs fonctions pour ne pas mettre en danger leur santé et leur sécurité ni celles d'autrui;

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

Prie le Conseil d'administration du Bureau international du Travail de demander au Directeur général, en coopération avec l'Organisation maritime internationale et l'Organisation mondiale de la santé, d'examiner s'il est nécessaire de revoir les actuelles Directives OIT/OMS relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer

(ILO/WHO/D.2/1997), en jugeant si les gens de mer doivent être soumis à des normes différentes en fonction des tâches qu'ils ont à exécuter à bord des navires, et de communiquer leurs recommandations à l'Organisation pour qu'elle les examine et prenne les mesures appropriées.

### **Résolution concernant la promotion de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

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

### **Résolution concernant l'information sur les groupes professionnels**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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



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

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

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

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

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

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

## Annexe

### Convention du travail maritime, 2006

#### ***Information sur les groupes professionnels***

##### Généralités

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

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

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

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

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

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

## Catégories de personnes

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

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

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

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

## Critères

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

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

## Résolution concernant le bien-être des gens de mer

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

Reconnaissant le rôle vital du mouvement associatif et son savoir-faire dans le domaine des services de bien-être;

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

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

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

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

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

## **Résolution concernant le maintien de la Commission paritaire maritime**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

Demande au Conseil d'administration du Bureau international du Travail de veiller à ce que cet organisme de premier plan soit adéquatement financé et doté des ressources nécessaires;

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

### **Résolution concernant la prise en compte de la dimension humaine dans le cadre de la coopération internationale entre institutions spécialisées des Nations Unies**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

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

### **Résolution concernant le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

Notant également que les pays maritimes traditionnels, où ce secteur d'activité est en train de se transformer, ont perdu une bonne partie de leur base de compétences maritimes;

Notant enfin que de véritables plans de carrière sont nécessaires aussi bien pour les officiers que pour le personnel d'exécution,

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

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

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

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

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

## **Résolution concernant les effets des actes de piraterie et des vols à main armée sur le secteur maritime**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

Notant la persistance, dans de nombreuses régions du monde, d'actes de piraterie et de vols à main armée et la violence accrue exercée contre les gens de mer lors de ces

agressions, ainsi que l'augmentation du nombre de prises d'otage contre le paiement d'une rançon dont sont victimes les gens de mer;

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

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

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

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

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

## **Résolution concernant l'élaboration de directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon**

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à demander au Directeur général de donner la priorité voulue, au moyen de réunions tripartites d'experts, à la mise au point des orientations appropriées pour l'inspection par l'Etat du pavillon.

## Résolution concernant la sécurité et la santé au travail

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

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

## Résolution concernant la capacité de recherche et de sauvetage

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

## Résolution concernant la sécurité sociale

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## Résolution concernant la mise en œuvre pratique de la question des certificats dès l'entrée en vigueur

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

Consciente des difficultés pratiques que supposent la délivrance d'un certificat de travail maritime ainsi que la déclaration de conformité à tous les navires immédiatement après l'entrée en vigueur,

Demande aux gouvernements d'élaborer des plans pour assurer la mise en vigueur progressive des dispositions relatives à la certification, en commençant par les vraquiers et les navires à passagers, 12 mois au plus tard après la date à laquelle des ratifications auront été enregistrées pour au moins 30 Membres représentant 33 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte marchande mondiale;

Demande en outre que, pendant une période d'une année après l'entrée en vigueur initiale de la convention, les Membres (Etats du pavillon comme Etats du port) prennent dûment en compte la possibilité de laisser les navires poursuivre leurs activités sans le certificat ni la déclaration susvisés, pour autant que leurs inspecteurs ne détiennent pas la preuve que des navires ne se conforment pas aux prescriptions de la convention.