

PTMC/04/2

**Convention du travail
maritime consolidée**

Commentaires sur le projet recommandé

Conférence technique maritime préparatoire

Genève, 13-24 septembre 2004

ISBN 92-2-215812-3

Première édition 2004

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.

Mis en pages par TTF: réf. PTMC-2004-04-0145-01

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Table des matières

	<i>Page</i>
Commentaires.....	1
Commentaires généraux.....	1
Commentaires sur le préambule et les articles	6
Commentaire 1 (préambule)	6
Commentaire 2 (article I).....	7
Commentaire 3 (article II).....	7
Commentaire 4 (articles III et IV).....	10
Commentaire 5 (article V)	11
Commentaire 6 (article VI).....	12
Commentaire 7 (article VII).....	14
Commentaire 8 (article VIII)	14
Commentaire 9 (article IX)	14
Commentaire 10 (article X)	15
Commentaire 11 (article XIII)	17
Commentaire 12 (article XIV)	18
Commentaire 13 (article XV).....	19
Commentaires sur les réglementations et le code.....	20
Commentaire 14 (note explicative).....	20
Commentaire 15 (titre 1, réglementation 1.1).....	21
Commentaire 16 (réglementation 1.2)	21
Commentaire 17 (réglementation 1.3)	22
Commentaire 18 (réglementation 1.4)	23
Commentaire 19 (réglementation 1.5)	23
Commentaire 20 (titre 2, réglementation 2.1).....	24
Commentaire 21 (réglementation 2.2)	25
Commentaire 22 (réglementation 2.3)	25
Commentaire 23 (réglementation 2.4)	25
Commentaire 24 (réglementation 2.5)	26
Commentaire 25 (réglementation 2.6)	26
Commentaire 26 (réglementation 2.7)	27
Commentaire 27 (réglementation 2.8)	27
Commentaire 28 (titre 3, réglementation 3.1).....	27
Commentaire 29 (réglementation 3.2)	29
Commentaire 30 (titre 4, réglementation 4.1).....	30

Commentaire 31 (réglementation 4.2)	31
Commentaire 32 (réglementation 4.3)	31
Commentaire 33 (réglementation 4.4)	33
Commentaire 34 (réglementation 4.5)	33
Commentaire 35 (titre 5).....	34
Commentaire 36 (réglementation 5.1)	36
Commentaire 37 (réglementation 5.2)	40
Commentaire 38 (réglementation 5.3)	43
Commentaire 39 (annexes)	44

Annexes

I. Nombre de ratifications des conventions du travail maritime.....	45
II. Procédure d'amendement simplifiée (article XV).....	53
Addendum aux commentaires sur le projet recommandé de convention du travail maritime relatifs à la réglementation 4.5 (Sécurité sociale).....	54

Commentaires

Commentaires généraux

1. Le projet recommandé de convention du travail maritime, sur lequel portent les commentaires qui suivent, résulte de travaux qui ont commencé en 2001 et qui tirent pratiquement leur origine de la Résolution concernant l'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT, adoptée à l'unanimité par la Commission paritaire maritime en janvier 2001 et présentée au Conseil d'administration du Bureau international du Travail à sa 280^e session en mars de la même année¹. Cette résolution est connue comme l'«Accord de Genève» entre les représentants des armateurs et les représentants des gens de mer qui constituent la commission paritaire aux travaux de laquelle participent aussi trois représentants du Conseil d'administration, à savoir un membre gouvernemental (le président), un membre employeur et un membre travailleur. Dans cette résolution, la commission paritaire note que le secteur maritime est décrit comme «le premier secteur économique réellement mondialisé» et que «les mesures prises, et notamment la réglementation, doivent pouvoir s'appliquer à l'ensemble du secteur». Elle considère que «l'élaboration d'un instrument qui rassemblerait, le plus largement possible, les instruments existants de l'OIT dans un texte unifié devrait constituer une priorité pour le secteur maritime afin que les normes répondent mieux aux besoins de tous les acteurs de ce secteur». Cet instrument «devrait comprendre un certain nombre de parties, à déterminer, énonçant les principes fondamentaux des normes du travail, ainsi que des annexes qui comporteraient des dispositions détaillées pour chacune des parties». Il «devrait également établir une procédure d'amendement permettant une révision accélérée des annexes». Dans cette même résolution, la commission paritaire recommande au Conseil d'administration de constituer un groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, avec un sous-groupe, pour aider à l'élaboration du nouvel instrument. Elle demande aussi au Conseil d'administration de convoquer, en 2004, une réunion préparatoire pour une première discussion du nouvel instrument envisagé et, en 2005, une session maritime de la Conférence internationale du Travail pour l'adoption du nouvel instrument.
2. A sa session de mars 2001, le Conseil d'administration a accepté la résolution de la Commission paritaire maritime et a créé le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime. Celui-ci a tenu sa première réunion en décembre 2001. A cette occasion, les représentants gouvernementaux ont déclaré souscrire sans réserve² aux huit solutions recommandées³ par les représentants des armateurs et des gens de mer participant aux travaux de la commission paritaire. Il convient de noter que ces derniers n'ont pas remis en cause le statut juridique ni les dispositions de fond des instruments maritimes existants mais ont prôné plus de cohérence, de clarté et d'adaptabilité et une applicabilité générale. Le souci des armateurs et des gens de mer était essentiellement de «rapprocher le système de protection prévu par les normes des travailleurs qu'il vise» sous une forme qui soit adaptée à l'évolution rapide d'un secteur mondialisé et aussi

¹ Document JMC/29/2001/14, annexe 2.

² Voir paragr. 48 du rapport de la première réunion (document TWGMLS/2001/10).

³ Voir paragr. 3.23 du document TWGMLS/2001/1.

d'améliorer l'applicabilité du système afin que les armateurs et les gouvernements souhaitant offrir des conditions de travail décentes ne soient pas injustement pénalisés⁴.

3. Le projet recommandé de convention du travail maritime reste fidèle aux principes établis en 2001, qu'il s'agisse du fond, de la structure ou de l'approche adoptée.
- a) En ce qui concerne le *fond*, le projet regroupe dans un seul et même texte la plus grande partie possible, à ce jour, du contenu des instruments actuels de l'OIT. Les conclusions applicables aux conventions du travail maritime du Groupe de travail du Conseil d'administration sur la politique de révision des normes ont été pleinement prises en compte. Les modifications apportées aux normes existantes ont essentiellement consisté à actualiser des points de détail qui n'étaient pas jugés prêter à controverse ou à supprimer les incohérences entre diverses conventions. Dans le projet recommandé, la source de chaque disposition qui s'inspire d'une convention ou d'une recommandation existante est indiquée entre parenthèses, à titre d'information. Elle ne figurera pas dans le texte définitif de la convention.
 - b) La *structure* est celle envisagée à l'origine, en dehors de changements terminologiques concernant les «réglementations», et la «partie A» et la «partie B» du «code», et les articles établissent une procédure simplifiée d'amendement des dispositions du code.
 - c) En ce qui concerne l'*approche*, ainsi qu'il ressort des paragraphes qui suivent, on a beaucoup réfléchi aux moyens d'améliorer la pertinence des normes du travail maritime en vue d'assurer leur applicabilité générale. Il faut, primo, que la convention consolidée soit ratifiable par le plus grand nombre possible des Membres maritimes de l'OIT et, secundo, qu'elle soit correctement appliquée. A cette fin, comme l'a indiqué le président du groupe de haut niveau lors de la première réunion, il faut que l'instrument soit «rigoureux en ce qui concerne les droits» et «souple quant à sa mise en œuvre», et l'objectif principal devrait être «d'établir et de préserver l'égalité des conditions d'activité dans le transport maritime»⁵.
4. Pour que les objectifs fixés au départ puissent être atteints, il a fallu intégrer dans le projet recommandé un certain nombre de solutions novatrices qui ont parfois suscité des questions de la part de représentants gouvernementaux habitués aux conventions traditionnelles de l'OIT. Beaucoup de ces solutions qui sont une nouveauté pour l'OIT s'inspirent en fait d'approches reconnues et acceptées dans d'autres conventions du secteur maritime – à savoir celles de l'Organisation maritime internationale (OMI). Tel est le cas de la structure générale de la convention, de sa procédure d'amendement simplifiée et du système de certification des navires qui respectent les prescriptions de la convention. Les solutions qui ont cours à l'OMI n'ont toutefois pas été adoptées en bloc, vu que les règles constitutionnelles, les procédures et la philosophie de l'OIT (du fait notamment du tripartisme) sont très différentes. Pour comprendre pourquoi telle ou telle innovation est jugée nécessaire, il faut souvent examiner le contexte du problème qu'elle vise à résoudre. Cela est particulièrement vrai de la relation entre la partie A, obligatoire, et la partie B, non obligatoire, du code, comme cela sera expliqué plus loin (commentaire 6). Pourquoi la

⁴ Voir paragr. 3.1 du document TWGMLS/2001/1. Les préoccupations plus spécifiques sont indiquées dans les paragraphes 3.3 à 3.22 de ce même document.

⁵ Voir section I de l'annexe au document TWGMLS/2001/10.

nouvelle convention ne peut-elle pas suivre l'approche généralement (mais pas toujours)⁶ adoptée dans les instruments de l'OIT, qui consiste à placer les dispositions obligatoires dans une convention internationale du travail et les dispositions non obligatoires dans une recommandation internationale du travail qui complète la convention? La réponse est liée à l'impératif qui est de faire de la nouvelle convention un instrument généralement ratifiable. Plus de 60 conventions et recommandations du travail maritime, dont les plus anciennes remontent à 1920, sont actuellement en vigueur. Elles contiennent des normes internationales s'appliquant à pratiquement tous les aspects de l'emploi à bord des navires. Cet ensemble de normes a un intérêt considérable pour la protection des travailleurs concernés et pour le secteur dans son ensemble. Toutefois, même si le grand nombre de ces instruments donne à penser que les Membres s'intéressent de près à ces questions, le taux de ratification de beaucoup de ces conventions est très faible⁷. L'une des raisons auxquelles a été imputé le peu de succès de certaines conventions est le degré de détail d'une ou deux dispositions obligatoires, qui fait obstacle à la ratification par certains pays, même si, dans ces pays, le système de protection dans les domaines considérés est parfois au moins aussi solide que celui qui est exigé par la convention. La relation entre la partie A et la partie B du code et le traitement particulier réservé à la partie B sont en fait le fruit de longues discussions visant à établir un juste équilibre entre les deux principes mentionnés plus haut – souplesse d'application et rigueur dans le respect des droits – afin de trouver une solution à ce qui pourrait sembler être autrement un problème insoluble.

5. Le projet recommandé est le résultat de consultations très larges et approfondies, préalables à la réunion technique préparatoire. Le groupe de haut niveau s'est réuni quatre fois depuis 2001, pour une semaine chaque fois, afin d'examiner les précédents projets⁸. Ces réunions ont suscité beaucoup d'intérêt parmi les Membres. Ainsi, 126 participants, dont 45 délégations gouvernementales, étaient présents à la quatrième réunion, en janvier 2004. En outre, deux réunions d'une semaine d'un sous-groupe, à la composition presque aussi étendue, ont été organisées durant la période considérée pour l'examen du texte et des propositions. Durant le processus de consultation, les gouvernements et les représentants des armateurs et des gens de mer ont eu la possibilité de communiquer des commentaires écrits sur les différents projets. Ces commentaires ont été examinés par le BIT, sous la supervision du bureau du groupe de haut niveau. Le projet recommandé reflète les conclusions auxquelles a abouti ce processus de consultation compte tenu du mandat – fusionner les conventions existantes – et des objectifs généraux à atteindre en élaborant un nouvel instrument du travail maritime.
6. Compte tenu des larges consultations qui ont été organisées pour mettre au point le texte actuel, le groupe de travail tripartite de haut niveau a recommandé, à sa quatrième réunion (janvier 2004), que la Conférence technique maritime préparatoire, au lieu de reprendre l'examen des points qui ont fait l'objet d'un accord à la suite de longues discussions tripartites, traite en priorité les points qui n'ont pas encore été réglés parce qu'ils exigent

⁶ La récente convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, est l'exemple le plus notable d'inclusion (à l'annexe III) de «procédures et pratiques recommandées» non obligatoires.

⁷ La liste des conventions qui seraient révisées et les taux de ratification figurent à l'annexe I.

⁸ Première réunion: *Rapport final*, Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, TWGMLS/2001/10 (Genève, 2001); deuxième réunion: *Rapport final*, Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, TWGMLS/2002/13 (Genève, 2002); troisième réunion: *Rapport final*, Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, TWGMLS/2003/10 (Genève, 2003); quatrième réunion: *Rapport final*, Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, TWGMLS/2004/19 (Nantes, 2004).

une analyse plus approfondie ou parce qu'ils prêtent à controverse⁹. Les parties du texte qui doivent encore faire l'objet d'une discussion sont placées entre crochets et sont soulignées. Pour faciliter l'examen et la discussion, le bureau du groupe de haut niveau a recommandé que l'on utilise deux sortes de crochets et de soulignements pour distinguer les points jugés controversés des points qui exigent simplement une discussion et une décision. Dans le projet recommandé, les crochets et le soulignement continu, c'est-à-dire [xxxxx], indiquent que la question est controversée. Les accolades et le soulignement en pointillé, c'est-à-dire {xxxx}, indiquent les propositions qui n'ont pas encore été examinées (qu'elles soient ou non controversées).

7. Les représentants des gouvernements sont instamment priés de faire en sorte que la conférence préparatoire soit à même de discuter des points placés entre crochets ou accolades et d'indiquer les domaines dans lesquels ils estiment qu'il pourrait être très difficile d'atteindre un objectif sans précédent pour l'OIT, à savoir une large ratification d'une convention du travail maritime contenant autant que possible les dispositions de fond de toutes les conventions internationales du travail maritime à jour – conventions dont le taux de ratification est inégal et souvent relativement faible.
8. En particulier, il est attendu que les représentants pourront non seulement appeler l'attention sur les difficultés que telle ou telle disposition pourrait présenter pour leurs gouvernements, mais aussi indiquer jusqu'où ceux-ci seraient prêts à aller pour parvenir à un accord et suggérer de quelle manière les dispositions en question pourraient être rendues acceptables pour eux. A cet égard, il est important de noter que, à la quatrième réunion du groupe de haut niveau, les gouvernements ont indiqué accepter le fait qu'une nouvelle convention pourrait exiger d'apporter des ajustements à la législation en vigueur. Exiger que le statu quo soit maintenu au niveau national, dans tous les pays, irait de fait à l'encontre de l'objectif de la nouvelle convention.
9. Comme cela a déjà été indiqué, l'une des innovations nécessaires pour atteindre les objectifs de l'instrument concerne la structure de la convention. Conformément aux orientations données au Bureau, le projet recommandé comprend différentes parties qui, ensemble, forment la convention. Celle-ci comprendrait trois parties différentes mais liées les unes aux autres, à savoir les articles, les réglementations et le code.
 - Les articles et les réglementations énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations essentielles des Membres qui ratifient la convention. Seule la Conférence générale peut les modifier en vertu de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail (voir article XIV de la convention).
 - Le code contient des indications détaillées pour l'application des réglementations. Il comprend la partie A (normes obligatoires) et la partie B (principes directeurs non obligatoires). Il peut être amendé par la procédure simplifiée indiquée à l'article XV de la convention, à une exception près (voir paragraphe 3 du titre 5 de la convention). Le code contient des indications détaillées pour la mise en œuvre, et aucun amendement de nature à réduire la portée générale des articles et réglementations ne saurait lui être apporté.
10. Les réglementations et le code sont articulés en cinq titres:

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

Titre 2: Conditions d'emploi.

⁹ Voir la résolution adoptée à la quatrième réunion, annexe 8, du rapport TWGMLS/2004/19.

Titre 3: Logement, loisirs, alimentation et service de table.

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

Titre 5: Respect et mise en application des dispositions.

- 11.** Les titres sont présentés selon une structure «verticale» afin de faciliter la discussion et l'analyse. Chaque titre contient des groupes de dispositions portant sur un principe ou droit donné (ou une mesure d'application dans le titre 5), avec une numérotation ad hoc. Par exemple, dans le titre 1, le premier groupe se compose de la réglementation 1.1 suivie de la norme A1.1 (partie A du code) et du principe directeur B1.1 (partie B du code). Le lecteur peut ainsi voir immédiatement la portée globale d'une réglementation ou d'une obligation. Les mandants voudront peut-être examiner si le projet de convention à présenter à la Conférence internationale du Travail devra conserver cette structure verticale ou s'il est préférable d'adopter une approche horizontale plus traditionnelle, c'est-à-dire regrouper toutes les réglementations, puis toutes les dispositions de la partie A, puis toutes les dispositions de la partie B.
- 12.** La structure de la convention doit aider à atteindre trois objectifs:
 - a) énoncer (dans les articles et réglementations) un solide ensemble de principes et de droits;
 - b) donner (par le code) une grande souplesse aux Membres pour l'application de ces principes et droits;
 - c) assurer (par le titre 5) que les principes et droits sont correctement respectés et appliqués.
- 13.** La souplesse qui est accordée aux Membres prend deux formes. Premièrement, un Membre a la possibilité – si nécessaire (voir article VI, paragraphe 3) – de donner effet aux prescriptions détaillées de la partie A du code par des dispositions équivalentes en substance (voir article VI, paragraphe 4).
- 14.** Deuxièmement, dans beaucoup de dispositions de la partie A, les prescriptions obligatoires sont énoncées d'une façon générale, ce qui laisse aux Membres une certaine latitude quant aux mesures à prendre au niveau national. En pareil cas, des orientations pour la mise en œuvre des prescriptions (principes directeurs) sont données dans la partie B, non obligatoire, du code. De cette manière, les Membres qui ratifieront la convention pourront s'assurer du type d'action qui peut être attendu d'eux en vertu de l'obligation générale énoncée dans la partie A (ainsi que des mesures qui ne sont pas obligatoirement nécessaires).
- 15.** Les Membres qui ratifieront la convention ne seront pas liés par les principes directeurs figurant dans la partie B, mais ils seront tenus (article VI, paragraphe 2) de dûment envisager de s'acquitter des responsabilités énoncées dans la partie A du code de la manière indiquée dans la partie B. Après avoir examiné les principes directeurs pertinents, ils peuvent décider, pour l'application de la norme, de prendre des mesures différentes de celles prévues dans les principes directeurs sous réserve que ces mesures offrent au moins le même type de protection. Toutefois, en appliquant les principes directeurs, ils ont la certitude que les mesures prises sont suffisantes pour s'acquitter des responsabilités énoncées dans la partie A. Il en va de même des organes chargés d'examiner l'application des conventions internationales du travail, notamment ceux qui examinent les rapports soumis par les Membres au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT.

-
16. Sur le plan juridique, il est donc obligatoire de «dûment envisager» de suivre les principes directeurs non obligatoires énoncés dans la partie B du code. Cette obligation est décrite dans l'article VI de la convention (voir plus loin commentaire 6). Mais quelles sont les conséquences précises pour les Membres qui ratifient la convention de la suite qu'ils donnent à la partie B du code? Cette question a été soulevée par certains mandants et a été réglée de la manière suivante à la réunion de Nantes du groupe de haut niveau:

Question: La partie B est-elle obligatoire?

Réponse: Non.

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

Réponse: Non.

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

Réponse: Non.

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

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

Ces considérations devront apparaître clairement dans la convention proprement dite ou dans tout document connexe.

17. Dans le projet recommandé, les considérations ci-dessus se reflètent en partie dans la note explicative (voir plus loin commentaire 14) et en partie dans le corps de la convention (réglementation 5.2.1, paragraphe 3). Elles pourraient aussi être expressément soumises à l'attention de la Conférence internationale du Travail en vue de leur approbation dans le cadre des travaux préparatoires.

Commentaires sur le préambule et les articles

Commentaire 1 (préambule)

Les préambules des conventions ne lient pas les parties mais sont l'expression fidèle de leurs intentions. L'intention qui ressort clairement du préambule proposé est notamment que la nouvelle convention intègre les principes fondamentaux qui sont énoncés, en particulier, dans les «conventions fondamentales» de l'OIT (deuxième paragraphe du préambule) dans le cadre juridique général de la convention universelle de base du secteur maritime, à savoir la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (septième paragraphe). Le préambule fait notamment référence, dans son huitième paragraphe, à l'article 94 de cette convention qui dispose que:

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

Le huitième paragraphe fait aussi référence à l'article 217 qui énonce les obligations de l'Etat du pavillon quant à l'application effective des mesures qu'il est tenu de prendre. Cette partie du paragraphe est placée entre accolades en vue d'une discussion: la pertinence de l'article 217 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a en effet été contestée vu qu'il porte sur les obligations de l'Etat du pavillon en ce qui

concerne les mesures à prendre pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin occasionnée par les navires et non sur les questions sociales.

Commentaire 2 (article I)

1. L'article I, relatif aux obligations générales, débute ainsi: «Tout Membre qui ratifie la présente convention ...» (*paragraphe 1*). Conformément aux usages de rédaction des conventions internationales du travail, les termes «tout Membre» ou «un Membre», par exemple, utilisés dans le reste de la convention désignent les Membres ayant ratifié celle-ci, sauf si le contexte demande une autre interprétation.
2. Le *paragraphe 2* mentionne «l'application effective et le plein respect de la présente convention». Un représentant gouvernemental a jugé que les mots «et le plein respect» faisaient double emploi avec «l'application effective».

Commentaire 3 (article II)

1. L'article II contient une définition générale des termes utilisés à plusieurs reprises dans la convention (*paragraphe 1*) ainsi qu'une indication du champ d'application général de la convention (*paragraphe 2* à *6*). Les mots «sauf stipulation contraire» qui figurent au *paragraphe 1* indiquent que les définitions générales peuvent ne pas être valables dans le cas de certaines dispositions des réglementations ou du code. Toutefois, la définition générale de «gens de mer» qui figure à l'*alinéa f*) peut être conservée d'un bout à l'autre de la convention sans qu'il soit nécessaire de tenir compte de catégories spécifiques de gens de mer (voir la dernière phrase du point 3 ci-après) en restreignant le champ d'application de certaines dispositions. Cela est rendu possible par le *paragraphe 2* de l'article II.
2. L'*alinéa e*) du *paragraphe 1* contient une nouvelle définition (par rapport aux précédents projets de texte). Il s'agit de la définition des «prescriptions de la convention». Les précédents projets de texte faisaient souvent référence aux «normes de la présente convention» et, au sein du groupe de haut niveau, certains se sont demandé ce qu'il fallait exactement entendre par là. Dans le projet recommandé, le mot «normes» a été partout remplacé par «prescriptions» afin d'éviter toute confusion avec les «normes» de la partie A du code. La définition précise que le terme «prescriptions» ne désigne que les dispositions obligatoires de la convention – à savoir celles des articles, des réglementations et de la partie A du code – qui, toutefois, incluent aussi les dispositions de l'article VI qui demandent aux Membres de dûment envisager de s'acquitter de leurs responsabilités de la manière indiquée dans la partie B du code (voir plus haut point 15 des commentaires généraux).
3. La définition des «gens de mer» (*alinéa f*) a fait l'objet de longues discussions tout au long de l'élaboration du projet de convention. Même si la définition actuelle ou des variantes figurent dans beaucoup de conventions internationales du travail¹⁰, notamment les conventions n^{os} 164, 166, 178 et 179¹¹ et, plus récemment, la convention n^o 185, on est

¹⁰ La convention n^o 147 ne traite pas de cette question. Voir aussi le document préparé par le Bureau pour la deuxième réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime: *Définitions et dispositions relatives au champ d'application dans les instruments maritimes de l'OIT et les textes connexes*, document TWGMLS/2002/4 (Genève, 2002).

¹¹ Dans certaines conventions, on entend par gens de mer toutes les personnes qui travaillent ou qui sont employées à bord d'un navire à quelque titre que ce soit. D'autres conventions laissent aux

aujourd'hui davantage conscient de la diversité des personnes qui travaillent en mer, dont certaines ne sont traditionnellement pas considérées comme des gens de mer, protégés par les conventions du travail maritime. Beaucoup de ces conventions traitent essentiellement de l'emploi du personnel qui participe d'une manière ou d'une autre à l'exploitation du navire – «l'équipage». Dans la plupart des cas, l'équipage est engagé directement ou indirectement par l'armateur (au sens large). Un certain nombre de personnes travaillent à bord de navires, notamment de paquebots, sans appartenir à l'équipage (par exemple, esthéticiens, moniteurs de sport, monde du spectacle). La situation de ces travailleurs en matière d'emploi et la protection dont ils disposent sont moins claires. Si on laisse aux Etats le soin de déterminer, dans leur législation, quels travailleurs sont protégés par la convention, on risque de perpétuer des inégalités à l'intérieur de la main-d'œuvre du secteur maritime en ce qui concerne l'application des normes internationales. Le paragraphe 1 *f*), lu conjointement avec le paragraphe 3 (voir plus loin), qui autorise une certaine souplesse au niveau national, et associé à des références spécifiques adaptées à des questions particulières dans les parties plus techniques de la convention quand le contexte l'exige, devrait permettre de répondre au souci d'assurer un travail décent à l'ensemble des personnes qui travaillent à bord des navires.

4. La définition du terme «armateur» qui figure à l'*alinéa j*) du paragraphe 1 se fonde sur la définition donnée dans la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996. Elle est analogue à la définition de «compagnie» adoptée par l'Organisation maritime internationale dans les dispositions relatives à la gestion de la sécurité internationale de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), telle qu'amendée. Le principe de base est que l'armateur est l'employeur responsable de tous les gens de mer travaillant à bord de ses navires, sans préjudice de son droit de recouvrer certains frais auprès d'autres employeurs responsables de certains gens de mer. Cela est indiqué expressément dans la norme A2.5 (paragraphe 4) qui porte sur le rapatriement.
5. Ainsi qu'il a été noté plus haut à propos de la définition des gens de mer, le *paragraphe 3* permet aux gouvernements d'exclure certaines catégories de personnes du champ d'application de la convention si leur inclusion parmi les gens de mer était tout à fait inappropriée. Cette décision devrait faire l'objet de consultations tripartites sur la catégorie particulière à exclure.
6. Le *paragraphe 4 a)* de l'article II se trouve entre crochets car il mérite sans doute une attention particulière: la détermination éventuelle d'une jauge limite pour l'application de la convention est une question importante. Il convient de noter que toute décision en la matière doit tenir compte du fait que des propositions visant à limiter l'application de la convention à certaines catégories de navires sont également présentées au titre 3 qui contient les prescriptions relatives au logement des gens de mer. Beaucoup de ces prescriptions ont une incidence sur la conception de la coque et sur d'autres caractéristiques structurelles des navires existants. Dans le titre 3, aucune décision n'a encore été prise sur la question de savoir si la limitation devrait se fonder sur la jauge. Les propositions actuelles visent à exclure «[les navires de moins de 3 000 tonnes de jauge brute]» ou «[les navires plus petits]». Toutefois, il y a un accord pour que toutes les prescriptions du titre 3 ne s'appliquent pas à tous les navires. Le titre 3 propose aussi des dispositions (réglementation 3.1, paragraphes 3 et 4) concernant l'application des prescriptions aux navires existants quand la convention prend effet dans l'Etat Membre

Etats le soin de définir le terme (par exemple, l'article 2 *d*) de la convention n° 180 indique qu'il faut entendre par gens de mer toutes les personnes définies comme tels par la législation nationale ou les conventions collectives). La convention n° 178 prévoit des consultations avec les partenaires sociaux s'il y a un doute sur l'appartenance d'une personne à la catégorie de gens de mer (voir parag. 3 de l'article II dans le projet recommandé).

considéré. En outre, il est proposé que certaines prescriptions ne soient pas applicables à une catégorie donnée de bateaux (navires à passagers). En conséquence, la décision à prendre devrait tenir compte de l'ensemble de prescriptions du projet de convention. On notera que beaucoup de conventions, par exemple la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, ainsi que la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, ne prévoient aucune limitation fondée sur la jauge, à l'inverse d'autres conventions, par exemple les conventions n^{os} 92, 71 et 133. A la troisième réunion du groupe de haut niveau, un groupe de travail a recommandé, conformément à la pratique actuellement suivie dans d'autres conventions maritimes, que les termes «jauge brute» soient utilisés et que la convention ne fasse référence qu'à la jauge définie à l'article II, paragraphe 1 c)¹².

7. Le *paragraphe 4 b)* exclut les navires de pêche (et les pêcheurs) du champ d'application de la convention. Cette exclusion est conforme au point de vue du Conseil d'administration du Bureau international du Travail¹³ selon lequel, même si beaucoup des conventions du travail maritime actuelles encouragent expressément les Membres à appliquer leurs dispositions aux navires et aux travailleurs du secteur de la pêche commerciale, la nouvelle convention du travail maritime ne devrait pas essayer de traiter aussi des besoins et préoccupations très divers du secteur des pêches. Une nouvelle convention accompagnée d'une recommandation, regroupant les normes internationales du travail qui visent ce secteur, est actuellement envisagée par la Conférence internationale du Travail. Ces instruments offrirait une protection parfaitement adaptée aux besoins du secteur des pêches. Cela n'empêcherait naturellement pas les Membres de faire profiter leurs pêcheurs d'une protection supplémentaire.
8. Le groupe de haut niveau n'est pas parvenu à un accord sur l'exclusion du champ d'application de la convention des plates-formes de prospection ou d'extraction pétrolière dans tous les cas ou seulement lorsqu'elles ne sont pas utilisées pour la navigation. Cette dernière option est présentée entre crochets au *paragraphe 4 d)* de l'article II.
9. Une autre question importante concerne les navires ne se déplaçant que dans les eaux territoriales, le long des côtes ou faisant du cabotage. Les représentants des armateurs au sein du groupe de haut niveau ont considéré que ces navires devraient être exclus du champ d'application de la convention. Les représentants des gens de mer ont déclaré ne pas pouvoir accepter une telle exclusion, tout en admettant que certaines situations particulières pourraient être discutées au cas par cas. D'une manière générale, les représentants gouvernementaux ont considéré que tous les gens de mer devraient effectivement être couverts mais qu'une certaine latitude pourrait être laissée à chacun des Membres souhaitant exclure les navires côtiers, sous réserve de consultations tripartites. Le *paragraphe 6* de l'article II tente d'offrir une solution intermédiaire qui vise à assurer le respect des droits fondamentaux, tout en garantissant une certaine souplesse dans l'application des normes et du système de certification y relatif. Compte tenu des divergences de vues, le texte du paragraphe 6 est placé entre crochets.
10. Dans le *paragraphe 6*, la référence aux consultations est aussi placée entre crochets. Cette disposition résulte d'une proposition présentée par les gens de mer à la troisième réunion

¹² Document TWGMLS/2003/10, annexe 1.

¹³ A sa 283^e session (mars 2002), le Conseil d'administration a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de la 92^e session (juin 2004) de la Conférence internationale du Travail une question concernant l'adoption d'une convention et d'une recommandation sur le travail dans le secteur des pêches.

du groupe de haut niveau. A cette occasion, le Conseiller juridique a présenté un avis sur la différence de sens entre les expressions «en consultation» et «après consultation»¹⁴.

11. L'insertion au paragraphe 6 de l'article II d'une référence à l'article IV a suscité une certaine inquiétude car cela semble rendre l'ensemble de la convention applicable. Toutefois, la référence en question ne renvoie pas à l'article IV en tant que tel mais aux droits sociaux et droits en matière d'emploi des gens de mer qui sont couverts uniquement par les paragraphes 1 à 4 de l'article IV. Cette précision a été ajoutée. En d'autres termes, un Membre décidant d'exclure les navires considérés devrait assurer une protection, dans le cadre de la législation nationale, pour les droits fondamentaux mentionnés dans les quatre premiers paragraphes, mais n'aurait pas à appliquer les prescriptions détaillées de la convention, mentionnées au paragraphe 5 de l'article IV, aux gens de mer concernés.
12. Le *paragraphe 7* est une disposition type des conventions internationales du travail.

Commentaire 4 (articles III et IV)

1. Ces deux articles énoncent des droits et principes fondamentaux ainsi que les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer, conformément à l'Agenda du travail décent. Deux variantes sont proposées entre crochets pour l'article III. La première reprend le texte qui figurait dans de précédents projets, à propos duquel un certain nombre de participants du groupe de haut niveau avaient jugé qu'il avait sa place dans le préambule plutôt que dans le dispositif de la convention. Toutefois, deux de ces droits fondamentaux (ceux mentionnés aux alinéas *a*) et *c*) de l'article III) sont expressément traités dans le dispositif de la plus importante convention maritime de l'OIT, à savoir la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976: outre un rappel de certains droits fondamentaux en matière d'emploi et en matière sociale (repris dans l'article IV proposé), la convention n° 147 et son protocole de 1996 renvoient dans leurs annexes à trois des conventions fondamentales de l'OIT (n°s 87, 98 et 138) ainsi qu'à d'autres conventions du travail maritime, et demandent à chaque Membre ratifiant la convention de «vérifier que les dispositions [de sa] législation équivalent, dans l'ensemble, aux conventions ou aux articles de conventions ..., pour autant que le Membre ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question». Le Bureau s'est efforcé, dans les deux variantes de l'article III, d'énoncer une obligation générale très semblable, qui vise les droits fondamentaux eux-mêmes et non les dispositions des conventions dans lesquelles ils figurent. La première variante fait référence à la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail car ce texte a été accepté à l'unanimité par la Conférence internationale du Travail en 1998. Toutefois, beaucoup de participants ont estimé que, compte tenu de son caractère promotionnel, ce texte ne devrait pas être mentionné dans des dispositions juridiquement contraignantes. La deuxième variante exclut donc cette référence, qui figure dans le préambule.
2. La deuxième variante est le résultat des consultations que le Bureau a organisées, comme l'avait suggéré le Groupe de haut niveau à Nantes, avec les gouvernements particulièrement intéressés par l'article III, ainsi qu'avec les représentants des armateurs et des gens de mer. Cette variante cherche à tenir compte des vues largement divergentes des diverses parties consultées et n'a finalement été approuvée par aucune de celles-ci et il est difficile de savoir dans quelle mesure elles pourraient juger acceptables, en guise de compromis, les différents éléments qu'elle contient. Il n'empêche que toutes les parties intéressées ont indiqué (un gouvernement a toutefois formulé une réserve à propos du paragraphe 2) que la deuxième variante de l'article III offrira une bonne base de discussion

¹⁴ Voir document TWGLMS/2003/10, paragr. 311.

à la Conférence maritime technique préparatoire et devrait permettre de parvenir à un compromis généralement acceptable. A cette conférence, les participants seront priés d'indiquer laquelle des deux variantes doit servir de base de discussion.

3. Le *paragraphe 1* de la deuxième variante de l'article III vise à ce que l'importance des droits fondamentaux soit reconnue tout en précisant qu'ils ne feront pas partie des «engagements» que prendront les Membres en ratifiant la convention. Leur inobservation dans le contexte de ces prescriptions serait considérée comme allant à l'encontre de la bonne mise en œuvre de la convention et pourrait faire l'objet de commentaires dans le cadre, par exemple, des procédures de contrôle de l'OIT.
4. Le *paragraphe 2* de la deuxième variante suit dans une certaine mesure l'approche adoptée dans l'article 2 a) de la convention n° 147, mentionné plus haut au point 1, en demandant aux Membres qui n'ont pas ratifié les conventions fondamentales de vérifier que les dispositions de leur législation équivalent en substance à celles de ces conventions. Les dispositions du paragraphe 2 s'appliqueraient toutefois à l'ensemble des huit conventions fondamentales (mentionnées au début du préambule du projet recommandé) et non pas seulement aux trois conventions mentionnées dans la convention n° 147. En outre, l'introduction (par des équivalences en substance) des dispositions d'autres conventions – tout en étant compréhensible vu que le respect des principes et droits fondamentaux qui sont l'objet des conventions fondamentales a été reconnu comme une condition essentielle de l'exercice effectif des droits du travail en général – a été vivement critiquée par l'un des gouvernements consultés qui a déclaré craindre que cela ne change en partie la nature de la convention consolidée.
5. L'article IV demande à chaque Membre qui ratifie la convention de garantir des conditions de travail décentes. Le *paragraphe 5* indique clairement que les droits sociaux et droits en matière d'emploi des gens de mer, définis aux *paragraphes 1 à 4*, doivent être pleinement respectés non dans l'abstrait, mais «conformément aux prescriptions de la présente convention» – c'est-à-dire conformément aux dispositions pertinentes des articles, des réglementations et de la partie A du code (voir plus haut commentaire 3, point 2).

Commentaire 5 (article V)

6. L'article V constitue le fondement légal des dispositions relatives au respect et à l'application de la convention qui figurent au titre 5. Les obligations sont implicites dans des instruments tels que la convention n° 147 et la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996.
7. Les *paragraphes 2 et 6* visent à encourager les Membres à exercer de manière effective leur compétence par l'adoption d'une approche systématique de la mise en application des normes légales.
8. Le *paragraphe 4* jette les bases des inspections par l'Etat du port qui visent à promouvoir la mise en application des prescriptions de la convention concernant les conditions de travail et de vie à bord des navires.
9. Le *paragraphe 5* porte essentiellement sur les responsabilités complémentaires des Etats Membres dont sont originaires les gens de mer. Il leur demande d'exercer «une compétence et un contrôle effectifs» sur les services de recrutement et de placement des gens de mer s'il y en a sur leur territoire. Cela pose les bases d'un système de licence et, en cas d'accord, d'un système d'agrément des agences de recrutement et de placement, comme cela est proposé dans le titre 1 de la convention (voir plus loin commentaire 18).

-
10. Le *paragraphe 6* indique simplement qu'il est attendu de chaque Membre qu'il fasse respecter sa législation en prévoyant des sanctions suffisantes ou d'autres mesures correctives pour décourager les violations, même si celles-ci se produisent hors de son territoire, ce qui est souvent le cas dans le secteur du transport maritime international. Par exemple, si un navire battant le pavillon d'un Membre viole une prescription et que cette violation intervient hors du territoire de ce Membre, celui-ci doit néanmoins prendre des mesures à l'encontre du navire et/ou de l'armateur. Les mots «où qu'elle se produise» sont placés entre crochets car il y a une certaine incertitude de la part des représentants gouvernementaux au sujet de la nature de cette responsabilité. Le degré et la nature des sanctions ou des mesures correctives exigées en cas de violation ne sont pas précisés: il est seulement indiqué que de telles mesures doivent être prévues et être suffisamment dissuasives pour décourager toute violation. Certains ont estimé que ce paragraphe devrait peut-être se limiter à la responsabilité de l'Etat du pavillon. Toutefois, il peut arriver, par exemple, que la législation soit violée hors du territoire du Membre où se trouvent les services de recrutement et de placement. Le principe de territorialité qui existe dans certains pays pour l'application de la législation nationale pourrait avoir pour effet que certaines violations ne seraient pas sanctionnées.
11. Le *paragraphe 7* établit le principe, approuvé par le groupe de haut niveau, de l'interdiction d'un traitement plus favorable. Ce principe pourrait favoriser la ratification de la convention et contribuer à la mise en place de règles du jeu équitables en ce qui concerne les droits en matière d'emploi.

Commentaire 6 (article VI)

1. L'article VI introduit deux innovations importantes en ce qui concerne les conventions internationales du travail. L'une a trait à la structure de la convention, déjà examinée dans les commentaires généraux (points 9 à 17). Les *paragraphes 1* et *2* de l'article VI précisent les relations juridiques entre les diverses parties ou les divers niveaux de la nouvelle convention, comme convenu par le groupe de haut niveau. Les articles forment le premier niveau, les droits et obligations qu'ils énoncent étant précisés dans les réglementations, qui ont force obligatoire (titres 1 à 5; deuxième niveau). Chaque réglementation est ensuite mise en œuvre au moyen d'un ensemble de normes obligatoires (code, partie A, troisième niveau) et de principes directeurs (code, partie B, quatrième niveau). L'autre innovation dans l'article VI concerne la «souplesse d'application» qui a pour but de favoriser une large ratification sans pour autant édulcorer les normes de la convention, comme il est indiqué à la fin du point 3 c) des commentaires généraux.
2. Le *paragraphe 2* prévoit des interactions entre les deux parties du code: les Membres doivent «dûment envisager» de s'acquitter de leurs obligations au titre de la partie A du code de la manière prévue dans la partie B du code. Cette disposition a ouvert la voie au transfert d'un grand nombre de prescriptions détaillées énoncées dans les conventions existantes, des normes de la partie A aux principes directeurs de la partie B. Pour aider les Membres, une note explicative a été placée dans le texte de la convention à la suite des articles (voir plus loin commentaire 14). Les paragraphes 9 et 10 de cette note reflètent l'avis donné par le Conseiller juridique à la troisième réunion du groupe de haut niveau¹⁵. La note indique le contexte général de la partie B et donne un exemple de l'interaction de la partie B avec la partie A. Il semble qu'une explication, plutôt qu'un texte ayant force juridique, soit la meilleure solution.

¹⁵ Voir document TWGMLS/2003/10, annexe.

-
3. Les paragraphes 3 et 4 présentent le principal autre élément de souplesse pouvant être introduit dans la convention. Pour l'application au niveau national des prescriptions de la convention, le *paragraphe 3* énonce le concept d'«équivalence en substance», déjà présent dans la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Il a semblé nécessaire de prévoir aussi des moyens objectifs d'assurer aux autres Membres que les mesures, qu'il s'agisse de lois, de règlements, de conventions collectives, de codes ou d'autres dispositions, seront mises en œuvre de manière adéquate, et également de donner des orientations aux autorités de l'Etat du port. Le *paragraphe 4*, dont deux variantes sont proposées entre crochets, contient une définition générale du concept d'équivalence en substance qui, dans la première variante, repose sur l'analyse réalisée par la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations dans son étude d'ensemble de 1990 sur la convention n° 147¹⁶, rappelée avec approbation par le groupe de haut niveau. La commission d'experts a dit clairement que la manière précise dont ce concept sera appliqué dépendra souvent de la disposition considérée. Le paragraphe 4 prévoit donc la possibilité que d'autres orientations soient données dans le code (soit dans la partie A, qui contient les dispositions contraignantes, soit dans la partie B, qui contient des principes directeurs) en ce qui concerne certaines dispositions de la convention. Il est proposé que le concept d'équivalence en substance ne s'applique pas au titre 5 (voir plus loin point 6 du commentaire 35).
4. La deuxième variante du paragraphe 4 de l'article VI résulte des consultations mentionnées plus haut dans le commentaire 4. Durant ces consultations, les parties intéressées ont jugé qu'elle offrait une meilleure base de discussion. Elle diffère de la première variante essentiellement sur deux points. Premièrement, chaque Membre qui ratifie la convention est tenu de «vérifier» que sa législation ou d'autres mesures d'application équivalent en substance aux prescriptions de la partie A du code. Ce libellé a été critiqué par un des gouvernements consultés qui a jugé qu'il introduisait un élément de subjectivité qui risque de porter atteinte à l'établissement de règles du jeu équitables pour tous et de créer des problèmes pour le contrôle par l'Etat du port du fait de la nécessité d'obligations claires ou d'un système international capable de fixer des normes claires. Le mot «vérifier» qui est utilisé dans la convention n° 147 offre une certaine latitude aux législateurs de l'Etat du pavillon mais le principe de base de la bonne foi dans le droit des traités exige que cette latitude soit exercée de manière raisonnable. L'autre grande différence avec la première variante est que la définition de l'équivalence en substance dans les alinéas *a)* et *b)* est un peu moins stricte que celle fondée sur l'analyse par la commission d'experts des dispositions pertinentes de la convention n° 147 (voir plus haut, point 3). En même temps, elle est un peu plus complexe que l'explication donnée par le Conseiller juridique du BIT lors de l'adoption de la convention n° 147, qui renvoyait essentiellement à la réalisation de l'objet ou du but général des conventions en question. La substance de l'avis du Conseiller juridique se reflète dans une note accompagnant l'instrument de ratification de cette convention par un Membre.
5. Il convient de noter que la définition du paragraphe 4 de l'article VI s'appliquerait seulement «aux fins des dispositions du paragraphe 3» (c'est-à-dire uniquement pour ce qui concerne les dispositions de la partie A du code) et seulement «dans le contexte de la présente convention»; l'intention n'est donc pas de modifier le sens qui peut être donné à la notion d'équivalence «en substance» ou «dans l'ensemble» dans d'autres conventions de l'OIT (n°s 147 et 185). Un des gouvernements consultés a jugé que cela devrait être expressément indiqué dans le paragraphe.

¹⁶ BIT: *Normes du travail dans les navires marchands*, Conférence internationale du Travail, 77^e session, Genève, 1990, paragr. 65-79.

Commentaire 7 (article VII)

Il s'agit d'une proposition faite par les représentants des gens de mer à la troisième réunion du groupe de haut niveau, qui concerne les cas où il n'y a pas dans un pays donné d'organisation représentative des armateurs ou des gens de mer susceptible d'être consultée (ainsi que l'exigent un certain nombre de dispositions). Cette proposition a été initialement présentée à l'occasion de la discussion des exemptions au titre de l'article II pour le cabotage (voir plus haut point 9 du commentaire 3). Toutefois, comme l'obligation plus large de mener des consultations tripartites se retrouve dans l'ensemble de la convention, il a été décidé que cette proposition ferait l'objet d'un article distinct. Cet article est placé entre crochets, ce qui signifie que l'inclusion de cette disposition dans la convention n'a pas encore fait l'objet d'un accord.

Commentaire 8 (article VIII)

1. Les «dispositions finales» figurant dans les articles VIII à XII ainsi qu'à l'article XVI reprennent les dispositions types des conventions internationales du travail, notamment de la convention n° 147. Toutefois, à la différence de l'article 5 de la convention n° 147, il n'y a aucune condition préalable pour les Membres souhaitant ratifier la nouvelle convention.
2. Le nombre de ratifications nécessaire et le tonnage requis pour l'entrée en vigueur de la convention, conformément aux dispositions du *paragraphe 3* de l'article VIII, restent à déterminer. Deux formules, placées entre accolades, sont proposées dans le projet actuel uniquement à des fins de discussion. La première formule – 10 Membres représentant 25 pour cent du tonnage brut de la flotte marchande mondiale – est celle utilisée dans la convention n° 147. La seconde formule – 25 Membres représentant 50 pour cent du tonnage brut – figure dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Autres options possibles: celle du protocole de 1988 à la Convention SOLAS (15 Membres et 50 pour cent du tonnage) et celle de la convention n° 180 de l'OIT, de 1996, qui exige la ratification par «cinq Membres, y compris trois dont les flottes marchandes atteignent chacune un tonnage brut égal ou supérieur à un million [de tonnes]». Au sein du sous-groupe, un représentant gouvernemental a jugé que la formule figurant dans la Convention SOLAS de 1974 est la bonne vu qu'il est proposé d'inclure dans la convention une disposition interdisant un traitement plus favorable (voir paragraphe 7 de l'article V); à son avis, cette disposition ne se justifie que si elle est acceptée par des Membres représentant au moins la moitié du tonnage de la flotte marchande mondiale.
3. Il a également été suggéré d'envisager d'inclure dans les dispositions régissant l'entrée en vigueur une condition concernant le nombre de gens de mer des Membres ayant ratifié la convention. Il convient aussi de noter que, selon le texte actuel, la convention, une fois entrée en vigueur, ne prendra effet pour un Membre qui décidera de la ratifier que douze mois après la date d'enregistrement de son instrument de ratification. Cette disposition peut avoir son importance compte tenu des ajustements à apporter aux systèmes nationaux et à la construction des navires. Les Membres doivent aussi avoir conscience que toute décision concernant les ratifications exigées doit tenir compte des considérations présentées plus loin, dans le commentaire 10, à propos de l'article X.

Commentaire 9 (article IX)

Cette disposition concernant la procédure de dénonciation est une disposition type qui figure depuis très longtemps dans les conventions de l'OIT. Elle vise à garantir que la période durant laquelle la dénonciation sera possible sera la même pour chaque Membre

ayant ratifié la convention, quelle que soit la date à laquelle la convention est entrée en vigueur pour ce Membre.

Commentaire 10 (article X)

1. L'article X, placé entre accolades, contient la liste des conventions qui seront révisées par le nouvel instrument. Le taux de ratification de ces conventions est indiqué à l'annexe I. Le processus de révision des conventions à l'entrée en vigueur du nouvel instrument a été examiné en détail dans un document intitulé *Effet sur les conventions révisées*¹⁷, soumis à la quatrième réunion du groupe de haut niveau. Ce document souligne que la convention consolidée, jusqu'à ce qu'elle soit ratifiée par l'ensemble des Etats qui ont ratifié les actuelles conventions du travail maritime, coexistera nécessairement avec celles-ci à des degrés divers (en fonction des taux de ratification).
2. Cela soulève différentes questions qui placent les Membres devant plusieurs options. L'une des questions concerne les obligations qui incombent aux Membres au titre des actuelles conventions du travail maritime quand ils ratifient la nouvelle convention: la ratification de cette dernière entraînera-t-elle automatiquement la dénonciation des conventions qu'elle révisé? La deuxième question est plus large: toutes les conventions révisées par la nouvelle convention devront-elles être fermées à toute nouvelle ratification lors de l'adoption de la nouvelle convention? Si tel était le cas, les Membres qui sont actuellement parties à une convention révisée par le nouvel instrument resteraient liés jusqu'à ce qu'ils ratifient la nouvelle convention ou dénoncent la convention à laquelle ils sont parties mais aucun autre Membre ne pourrait ratifier les conventions révisées. Ils devraient soit adhérer à la nouvelle convention, soit rester en dehors des systèmes de protection mis en place.
3. Dans le droit international des traités, il n'y a pas de moyen facile d'éliminer les conventions multilatérales existantes¹⁸ ou de les remplacer par une nouvelle convention, à moins que ces conventions elles-mêmes ne prévoient un moyen de le faire. Les conventions internationales du travail adoptées depuis 1930¹⁹ contiennent en fait un article qui permet à une future convention «portant révision» d'éliminer la plupart des effets des conventions qu'elles viennent réviser (mais pas les conventions elles-mêmes). Cet article est généralement libellé comme suit:

¹⁷ Document TWGMLS/2004/3. L'article IX étudié dans ce document est désormais l'article X.

¹⁸ Lorsque l'amendement à la Constitution de l'OIT, qui a été adopté en 1996, entrera en vigueur, la Conférence internationale du Travail pourra abroger dans certaines circonstances les conventions internationales du travail devenues obsolètes.

¹⁹ Les premières conventions du travail maritime à avoir été adoptées après 1930 sont la convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936, la convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, et la convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936. Toutes trois sont entrées en vigueur en 1939. Les propositions examinées dans les commentaires ne seront d'aucune utilité s'agissant d'éliminer les conventions du travail maritime adoptées avant 1930. Ces conventions devraient être expressément dénoncées par les Membres qui les ont ratifiées, conformément aux dispositions qu'elles contiennent à ce sujet. Toutefois, la plupart sinon la totalité de leurs dispositions deviendraient obsolètes compte tenu des principes concernant l'application de traités successifs portant sur la même matière (article 30 de la Convention de Vienne sur le droit des traités (1969)).

-
1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:
 - a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant [les dispositions de l'article permettant la dénonciation à certains intervalles], dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;
 - b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.
 2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision²⁰.
4. Les alinéas *a)* et *b)* du premier paragraphe de cet article offrent deux solutions aux problèmes de coexistence mentionnés plus haut, solutions qui s'appliquent «à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement». L'alinéa *a)* permet d'éviter la situation où un Membre serait lié par des obligations semblables en vertu de deux conventions différentes: dès que les nouvelles obligations entrent en vigueur, les anciennes disparaissent. Avec l'alinéa *b)*, l'ancienne convention cesse d'être ouverte à la ratification. Dès que la nouvelle convention entre en vigueur, l'ancienne se limite aux Membres qui l'ont déjà ratifiée (jusqu'à ce qu'ils la dénoncent).
5. Si la convention consolidée «ne dispose pas autrement» que l'alinéa *a)* ci-dessus, à son entrée en vigueur, tout Membre qui l'a déjà ratifiée ou qui la ratifie ultérieurement sera réputé avoir dénoncé toute convention, adoptée après 1930, qu'il aura ratifiée et qui aura été désignée à l'article X de la nouvelle convention comme une convention révisée. Le Bureau ne voit qu'un seul inconvénient à cette façon de procéder, et qui paraît mineur comparé au fait que cela éviterait les doublons et parfois même des obligations contradictoires pour les Membres. Cet inconvénient, c'est que le Membre qui ratifiera la convention consolidée ne sera plus partie aux anciennes conventions et ne pourra donc plus se prévaloir des dispositions de ces conventions qui établissaient des obligations en sa faveur. Toutefois, il n'y a apparemment que deux conventions qui établissent des obligations en faveur des Membres qui les ont ratifiées, à savoir les conventions n^{os} 108 et 185, sur les documents d'identité des gens de mer, qui ne seront probablement pas visées par le processus de révision. Un Membre qui ne sera plus partie à une convention révisée ne pourra pas non plus présenter de plainte en vertu de l'article 26 de la Constitution de l'OIT concernant le non-respect de cette convention par une autre partie mais il pourra toujours engager la procédure prévue à ce même article 26 par l'intermédiaire du Conseil d'administration du BIT²¹.
6. La réponse à la deuxième question – les conventions révisées cesseront-elles d'être ratifiables? – dépendra dans une certaine mesure du nombre de ratifications et autres conditions prévus à l'article VIII pour l'entrée en vigueur de la convention. Dans cette affaire, il ne faut pas perdre de vue l'objectif général qui est d'assurer une protection universelle grâce à un système cohérent de normes du travail maritime afin de permettre aux gens de mer d'exercer leur droit à un travail décent. Si l'entrée en vigueur de la nouvelle convention exige qu'elle soit ratifiée par un nombre important de nations maritimes, il serait justifié de prévoir la fermeture immédiate des conventions existantes (comme prévu à l'alinéa *b)* de l'article cité plus haut). L'impossibilité de ratifier les

²⁰ Convention n^o 180, art. 23.

²¹ Paragraphe 4 de l'article 26.

conventions révisées après l'entrée en vigueur de la nouvelle convention pourrait encourager les autres pays maritimes Membres de l'OIT à ratifier celle-ci. En revanche, si le nombre de ratifications requis pour l'entrée en vigueur est relativement faible, un certain nombre de Membres, incapables d'adhérer à l'ensemble des prescriptions de la nouvelle convention, seront empêchés de prendre des engagements internationaux dans les domaines révisés par celle-ci. Dans le document mentionné plus haut, le Bureau a suggéré une approche échelonnée ou graduelle: certaines des conventions révisées seraient fermées immédiatement à la ratification tandis que la fermeture d'autres instruments, par exemple la convention n° 147, serait reportée. Toutefois, aux fins de la discussion, l'article X proposé ne prévoit aucune exception aux effets normaux de l'entrée en vigueur. Comme cela a déjà été indiqué, sauf disposition contraire, la ratification de la nouvelle convention entraînera, quand elle prendra effet pour le Membre concerné, la dénonciation de plein droit par ce dernier des conventions dont la liste figure dans cet article si elles ont été adoptées après 1930. En outre, dès que la nouvelle convention entrera pour la première fois en vigueur, toutes les conventions qui sont mentionnées dans l'article X et qui ont été adoptées après 1930 seront fermées à la ratification, l'objectif étant d'assurer une transition aussi rapide que possible vers un ensemble unique, universellement accepté, de normes et d'obligations internationales mieux adaptées aux besoins de tous les acteurs du secteur maritime (voir point 1 des commentaires généraux).

7. Il n'y a pas lieu que l'article X traite des recommandations du travail maritime. Celles-ci peuvent être simplement retirées par la Conférence internationale du Travail (de même que les conventions de la liste qui ne sont pas encore entrées en vigueur) conformément au Règlement de la Conférence et sans qu'il soit besoin de changer la Constitution de l'OIT. Le processus de retrait des recommandations obsolètes, identifié par le groupe de travail du Conseil d'administration mentionné plus haut (voir point 3 a) des commentaires généraux), est en fait déjà en cours.

Commentaire 11 (article XIII)

1. L'article XIII invite le Conseil d'administration du BIT à mettre en place une commission tripartite spéciale. Celle-ci serait chargée d'examiner, de manière générale, l'application de la nouvelle convention et serait investie de fonctions déterminées en ce qui concerne la procédure d'amendement simplifiée²² (voir plus loin commentaire 13). Elle se composerait de représentants des gouvernements ayant ratifié la nouvelle convention et de représentants des armateurs et des gens de mer choisis par le Conseil d'administration (ces représentants pouvant en pratique être les mêmes que les membres de la Commission paritaire maritime). Il n'y aurait donc pas de délégations tripartites nationales comme il y en a à la Conférence internationale du Travail. Le dialogue social se situerait ainsi à l'échelon mondial, comme c'est le cas au Conseil d'administration du BIT. Cela se justifie en raison de la mondialisation des activités du secteur maritime.
2. Les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas ratifié la convention pourraient participer aux travaux de la commission, sans droit de vote. A la deuxième réunion du groupe de travail de haut niveau, un certain nombre de représentants gouvernementaux ont été d'avis que ces Membres devraient eux aussi avoir le droit de vote. Selon le projet actuel, ces Membres n'auraient pas le droit de vote pour les amendements devant être adoptés par la commission. Ils auraient le droit de proposer des amendements et participeraient au processus d'approbation de ces amendements dans le

²² BIT: *Procédure d'amendement simplifiée pour la nouvelle convention du travail maritime proposée*, Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (deuxième réunion), Genève, 2002, document TWGMLS/2002/2, paragr. 18.

cadre de la Conférence internationale du Travail au même titre que les Membres ayant ratifié la convention. Le *paragraphe 4* prévoit que les gouvernements siégeant à la commission possèderaient deux fois plus de voix que les représentants des armateurs et des gens de mer. Cette formule 2-1-1 signifierait que, dans l'éventualité (peu probable) qu'un vote officiel soit requis par la commission, les gouvernements détiendraient 50 pour cent des droits de vote, et les armateurs et les gens de mer chacun 25 pour cent. Cela répondrait à la préoccupation exprimée par certains représentants gouvernementaux concernant le risque d'être mis en minorité, notamment lors de l'adoption d'amendements (voir ci-après) nécessitant une majorité des deux tiers (66,67 pour cent). Par ailleurs, en cas d'adoption d'amendements, une autre disposition est proposée (article XV, *paragraphe 4 c*) pour protéger chacun des trois groupes contre une mise en minorité: l'amendement ne serait pas mis aux voix s'il n'avait pas le soutien d'au moins la moitié des voix détenues par chacun des trois groupes. Exemple: à supposer que la commission comprenne 100 membres, à savoir 50 membres gouvernementaux, 25 représentants des armateurs et 25 représentants des gens de mer, si l'ensemble des gens de mer et des armateurs étaient favorables à une proposition d'amendement également appuyée par 17 membres gouvernementaux, cette proposition ne passerait pas, bien que les 67 voix (25+25+17) sur 100 représentent la majorité des deux tiers requise (voir article XV, *paragraphe 4 b*), car moins de la moitié des 50 membres gouvernementaux auraient voté en faveur de l'amendement.

Commentaire 12 (article XIV)

1. Les articles XIV et XV portent sur la procédure d'amendement de la nouvelle convention. Cette question a été examinée en détail dans un rapport préparé pour la deuxième réunion du groupe de haut niveau²³. L'article XIV dispose que la convention peut être modifiée par la Conférence générale, en vertu de l'article 19 de la Constitution de l'OIT. Par ailleurs, le code peut être modifié par la procédure simplifiée mise au point pour permettre une mise à jour rapide des parties techniques du texte sans qu'il soit besoin de procéder à une révision complète de la convention.
2. L'article XIV traite de la procédure d'amendement de la convention dans son ensemble dans le cadre de l'article 19 de la Constitution. La procédure envisagée serait une innovation pour l'OIT mais elle aurait les mêmes effets juridiques que les procédures utilisées à l'OIT pour la révision ou la modification des instruments, à une importante exception près: il n'y aurait pas de convention séparée ou de protocole portant révision de la convention; il y aurait simplement une convention révisée. Les Membres qui ratifieraient ultérieurement la convention seraient liés par tous les amendements déjà adoptés, sauf dispositions contraires précisées dans ces amendements (*paragraphe 9*). Sur le plan juridique, l'effet serait donc le même que celui de la fermeture d'une convention révisée à la ratification. C'est aussi la raison de la distinction opérée dans cet article à propos de l'objet de la ratification: les Membres qui n'auraient pas encore ratifié la convention recevraient, pour examen en vue de la ratification, le texte de l'ensemble de la convention intégrant toutes les modifications (*paragraphe 4*), tandis que les Membres ayant déjà ratifié la convention ne recevraient pour examen que l'amendement (*paragraphe 3*). Un amendement n'entrerait en vigueur que si les ratifications de cet amendement ainsi que les ratifications de la convention telle que modifiée répondaient aux conditions énoncées au *paragraphe 5*. Ces conditions pourraient être les mêmes que celles fixées pour l'entrée en vigueur initiale de la convention elle-même (article VIII), ou un seuil moins élevé pourrait être fixé (tel est le cas pour l'entrée en vigueur du protocole à la convention n° 147, par exemple, par rapport aux conditions d'entrée en vigueur de la convention elle-même). Les chiffres entre accolades sont proposés à des fins de discussion uniquement.

²³ *Ibid.*

Commentaire 13 (article XV)

1. L'article XV introduit l'innovation la plus importante de la nouvelle convention, à savoir l'amendement de certaines dispositions (le code) par une procédure d'acceptation tacite plutôt que par ratification expresse. Ce sujet est traité en détail dans le rapport qui a été présenté à la deuxième réunion du groupe de haut niveau. Un consensus s'est dégagé sur le concept lui-même et sur les principaux éléments de la procédure d'amendement proposée. Une approche analogue visant à accélérer la procédure d'amendement des parties techniques d'une convention a récemment été adoptée par la Conférence internationale du Travail pour la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003.
2. La procédure d'amendement simplifiée est analogue à celle prévue dans les conventions adoptées dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), par exemple la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), telle qu'amendée. Toutefois, une adaptation a été nécessaire compte tenu des caractéristiques de l'Organisation internationale du Travail, notamment de sa structure tripartite et du rôle prééminent que sa Constitution accorde à l'Organisation dans son ensemble, dans le cadre de la Conférence internationale du Travail, pour ce qui concerne l'adoption et la révision des conventions. En particulier, la révision d'une convention est l'affaire de toute l'Organisation et non pas seulement des Membres qui l'ont ratifiée.
3. Le *paragraphe 1* de l'article XV confirme le droit constitutionnel du Conseil d'administration d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence une question visant l'amendement du code selon la procédure traditionnelle décrite à l'article XIV. Il tient aussi compte du fait que la convention peut indiquer expressément que certaines dispositions du code ne pourront être amendées que selon la procédure mentionnée à l'article XIV. Une proposition à cet effet concerne la partie A du code dans le titre 5 (voir plus loin point 7 du commentaire 35).
4. L'annexe II contient un graphique résumant les six principales étapes de la procédure d'amendement simplifiée, telles qu'elles sont décrites ci-après aux points 5 à 10.
5. *Etape 1.* Une proposition d'amendement est soumise au Directeur général (*paragraphe 2*). Elle peut être soumise par le groupe des armateurs ou par le groupe des gens de mer de la commission tripartite spéciale (voir plus haut commentaire 11) ou par n'importe quel Membre de l'Organisation; dans ce dernier cas, il faut qu'elle soit appuyée par l'un des groupes ou qu'un certain nombre (proposé entre accolades) de gouvernements ayant ratifié la convention figurent parmi les gouvernements qui soumettent ou appuient la proposition.
6. *Etape 2.* Le Directeur général s'assure que la proposition est recevable et la communique à tous les Membres de l'Organisation, avec toutes observations ou suggestions jugées appropriées (*paragraphe 3*), en les invitant à faire connaître leurs observations et suggestions.
7. *Etape 3.* Au bout d'une période qui est normalement de six mois, la proposition, accompagnée d'un résumé des observations ou suggestions éventuellement reçues, est transmise, conformément aux dispositions du *paragraphe 4*, à la commission tripartite spéciale pour examen en vue de son adoption (sous réserve de l'approbation de la Conférence internationale du Travail). La présence d'au moins la moitié des Membres qui ont ratifié la convention (*alinéa a*) et une majorité des deux tiers (*alinéa b*) sont nécessaires pour l'adoption d'un amendement. Comme indiqué plus haut (commentaire 11, point 2), tous les Membres de l'Organisation ont le droit de participer aux discussions mais seuls les membres de la commission (c'est-à-dire, dans le cas des gouvernements, les Membres qui ont ratifié la convention) peuvent prendre part au vote; les dispositions prévues à l'*alinéa c* éliminent le risque que l'un des trois groupes soit mis en minorité.

-
8. *Etape 4.* Le *paragraphe 5* établit la principale différence avec les procédures utilisées à l'OMI: un amendement adopté doit être soumis à la Conférence internationale du Travail pour approbation afin que l'Organisation dans son ensemble puisse s'assurer de sa légalité et de sa conformité à la politique générale de l'OIT. Cette procédure devrait prendre très peu de temps, la Conférence ayant pour seule tâche d'approuver l'amendement à la majorité des deux tiers ou de le rejeter. Elle ne peut pas reformuler l'amendement. Celui-ci, si elle ne l'approuve pas, est renvoyé à la commission tripartite spéciale.
 9. *Etape 5.* Le reste de la procédure – soumission des amendements approuvés aux Membres pour examen – est très semblable aux procédures de l'OMI. Les amendements ne sont notifiés qu'aux Membres ayant ratifié la convention – qui disposent d'un certain temps, normalement deux ans, pour faire connaître leur position –, avec copie aux autres Membres (*paragraphe 6*). L'amendement sera réputé avoir été accepté sauf si un certain nombre de Membres représentant un certain tonnage de la flotte marchande mondiale (chiffres entre accolades) manifestent leur désaccord avant la fin de la période prescrite (*paragraphe 7*).
 10. *Etape 6.* Six mois après qu'il a été considéré comme accepté, l'amendement entre en vigueur pour tous les Membres qui ont ratifié la convention, sauf ceux qui, avant la fin de la période prescrite, ont exprimé leur désaccord (*paragraphe 8*) ou ont fait savoir qu'ils ne seront liés par l'amendement que lorsqu'ils notifieront expressément leur acceptation (*paragraphe 8 a*). Un Membre peut aussi, avant l'entrée en vigueur de l'amendement, déclarer qu'il dérogera à son application pendant une période donnée, ne dépassant normalement pas un an (*paragraphes 8 b* et *10*).
 11. La convention consolidée respectera le principe (aujourd'hui suivi par l'OIT pour les révisions et aussi par l'OMI) qu'un Membre qui a accepté le texte d'une convention par ratification ne saurait être lié, contre son gré, par les changements apportés à ce texte. Les Membres qui n'auront pas ratifié le texte initial et qui décideront de ratifier le texte amendé seront évidemment liés par ce dernier (*paragraphe 12*).
 12. Une question se pose: qu'advient-il lorsqu'un Membre ayant ratifié la convention décide de ne pas accepter un amendement et que des navires battant son pavillon entrent dans un port d'un Membre qui, lui, est lié par l'amendement? Le *paragraphe 13* reprend la solution utilisée dans la Convention SOLAS: le Membre lié par l'amendement aura le droit d'appliquer la disposition pertinente sous sa forme amendée (sauf durant la période d'exemption mentionnée au *paragraphe 8 b*)).

Commentaires sur les réglementations et le code

Commentaire 14 (note explicative)

1. Les réglementations et le code sont précédés de la note explicative déjà mentionnée dans les commentaires généraux. Cette note fait la synthèse des conclusions auxquelles le groupe de haut niveau est parvenu au sujet de la conception et de la structure de la nouvelle convention ainsi que des rapports entre les articles, les réglementations et le code et entre la partie A et la partie B du code. Elle figurerait dans la convention mais préciserait (*paragraphe 1*) qu'elle ne doit pas être considérée comme partie intégrante de celle-ci. Elle aurait un statut analogue à celle du préambule, c'est-à-dire que son objet serait de faciliter l'interprétation de la convention. Elle permettrait aussi d'éclaircir un certain nombre de points (par exemple, le statut de la partie B du code) à l'intention des parlements nationaux envisageant de ratifier la convention.

-
2. Au *paragraphe 4*, la partie du texte qui se trouve entre crochets sera conservée ou supprimée en fonction des décisions qui seront prises au sujet du troisième paragraphe introductif du titre 5.

Commentaire 15 (titre 1, réglementation 1.1)

1. Le *titre 1* énonce les normes minimales à observer avant qu'un marin puisse travailler à bord d'un navire: il doit avoir un âge supérieur à l'âge minimum, être en possession d'un certificat médical attestant son aptitude physique à exercer ses fonctions, posséder une formation et des qualifications correspondant aux tâches dont il devra s'acquitter à bord et être muni d'une pièce d'identité spécifique. En outre, les gens de mer auront le droit, pour obtenir un emploi en mer, de passer par l'intermédiaire d'une agence de recrutement et de placement soumise à certaines règles.
2. La *réglementation 1.1* fixe à 16 ans l'âge minimum pour tout type de travail en mer, conformément aux normes du travail maritime existantes. Il est proposé de retenir 16 ans comme âge minimum, même si certains gouvernements recommandent un âge minimum inférieur et si les représentants des gens de mer se demandent, à l'inverse, si 16 ans reste l'âge approprié, vu les dispositions de la convention n° 182 (et de la recommandation n° 190) sur les pires formes de travail des enfants, 1999, qui fixent à 18 ans l'âge minimum de base. L'emploi de marin, s'il implique nécessairement un travail dangereux, pourrait bien relever de cette convention. La question reste ouverte et elle ne se pose pas uniquement depuis l'adoption de la convention n° 182. En 1973 déjà, un âge minimum de 18 ans a été fixé pour les travaux dangereux par la convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973, à son article 3. Cela dit, la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, dans sa partie III qui porte sur les effectifs des navires, fixe à 16 ans l'âge minimum requis pour travailler à bord d'un navire. Pour ces raisons, la réglementation 1.1 de la convention proposée fixe à 16 ans l'âge minimum initial, celui-ci pouvant être relevé ultérieurement dans la partie A du code. En fait, une prescription aussi précise ne devrait normalement pas figurer dans les réglementations. Il a été proposé, à titre exceptionnel, de l'introduire dans la réglementation 1.1 en raison de l'importance que pourraient lui accorder les parlements nationaux envisageant la ratification.

Commentaire 16 (réglementation 1.2)

1. La *réglementation 1.2* a trait au certificat médical et aux examens correspondants.
2. La *norme A1.2* reconnaît expressément les prescriptions en la matière de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW). Le *paragraphe 6* est placé entre accolades car il s'agit d'examiner si les dispositions qu'il contient ont leur place dans la partie A ou plutôt dans la partie B du code. Dans l'*alinéa b)* de ce même paragraphe, c'est désormais l'expression «problème médical» qui est utilisée afin d'englober tous les facteurs, par exemple l'obésité, qui sont aujourd'hui considérés comme relevant de la sécurité et de la santé. Le mot «affection» est utilisé dans la convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946, tandis que les directives OIT/OMS de 1997²⁴ qui établissent des principes directeurs internationaux à l'intention des praticiens examinateurs (compte tenu

²⁴ Directives OIT/OMS relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer (Genève, 1997). Voir aussi OIT/OMS/D.2/1997.

des normes de l'OIT, de l'OMI et de l'OMS) utilisent, à l'annexe C, les mots «états pathologiques».

3. Au *paragraphe 7*, certains mots sont placés entre accolades aux *alinéas a) et b)* car aucune décision définitive n'a encore été prise en ce qui concerne la période de validité du certificat médical et du certificat relatif à la perception des couleurs. Il est proposé que la durée de validité soit de deux ans pour les personnes de plus de 18 ans et d'un an pour les personnes d'un âge inférieur, conformément aux dispositions de la convention n° 73 et de la convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921. Selon certains, comme la perception des couleurs ne varie pas, il n'est sans doute pas utile de procéder à un examen tous les six ans. En fait, l'âge et la maladie peuvent avoir un effet sur la perception des couleurs et il est donc utile de procéder à des examens périodiques. La convention n° 73 dispose que ces examens doivent avoir lieu tous les six ans.
4. Le *paragraphe 8* est entre crochets car il y a des divergences de vue sur la question de savoir s'il est acceptable qu'un marin travaille à bord d'un navire sans avoir passé une visite médicale et obtenu un certificat correspondant. Le cas où la période de validité du certificat médical expire au cours d'un voyage est traité séparément dans le *paragraphe 9*.

Commentaire 17 (réglementation 1.3)

1. La *réglementation 1.3* porte sur la formation et les qualifications. Telle qu'elle est actuellement libellée, elle reconnaît expressément d'autres prescriptions applicables en la matière, notamment celles de la Convention STCW, telle qu'amendée (voir *paragraphe 3*).
2. Les gens de mer qui occupent à bord d'un navire un poste qui exige une formation ou des qualifications dont ne traite pas la Convention STCW devraient posséder la formation ou les qualifications requises par les prescriptions nationales, s'il en existe. Par exemple, une personne embauchée comme infirmière ou comme médecin à bord d'un navire devrait satisfaire aux normes nationales s'appliquant à ces professions. Toutefois, l'autorité compétente d'un Membre n'est pas responsable de la formation ou de l'évaluation de ces personnes: elle doit simplement exiger des armateurs qu'ils s'assurent que les normes nationales sont bien respectées. Cette disposition, qui est énoncée dans le *paragraphe 2* de la réglementation, se trouve entre crochets car certains gouvernements se demandent si cette prescription est appropriée.
3. La *norme A1.3* contient une disposition (*paragraphe 1*) garantissant, par exemple, que tous les gens de mer posséderont une formation de base à la sécurité individuelle à bord des navires. Cette prescription figure dans la Convention STCW. Au cours des consultations, il a été recommandé que la convention proposée utilise la terminologie déjà utilisée dans la Convention et le Code STCW ou y fasse référence. Le projet recommandé reflète l'avis de l'OMI concernant le libellé à adopter pour que les dispositions ne soient pas en contradiction avec les textes STCW.
4. Les *paragraphes 4 à 8* de la norme A1.3 se trouvent entre accolades en raison des discussions en cours dans le cadre de l'OMI au sujet de la Convention STCW et du possible transfert à l'OMI des prescriptions concernant la formation des matelots qualifiés. Une réglementation concernant la formation professionnelle avait été envisagée au départ. Le projet actuel ne contient pas de réglementation de ce type en raison de la nécessité de procéder à un examen approfondi pour éviter tout chevauchement avec les dispositions pertinentes de la Convention STCW. Toutefois, le concept a été retenu aux *paragraphes 8 et 9* de la norme ainsi que dans le *principe directeur B1.3*. Les deux paragraphes sont entre crochets parce que la nécessité de placer ces dispositions dans la convention ne fait pas l'unanimité et aussi parce que l'on s'interroge sur qui sera responsable d'assurer la formation professionnelle et la formation à bord.

-
5. Durant les consultations, le Bureau a aussi reçu des commentaires des représentants des armateurs et des gens de mer recommandant que l'utilité, du point de vue technique, de certaines des dispositions les plus détaillées des conventions ou recommandations soit réexaminée et que ces dispositions soient modernisées. Il a été suggéré de confier cet examen à la Commission paritaire maritime ou à un autre organe. La recommandation (n° 137) sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970, est un exemple parmi d'autres. Ce texte pourrait peut-être être ajouté ultérieurement à la convention sous forme d'annexe ou de brochure. Le principe directeur B1.3 serait alors modifié compte tenu du nouveau texte.

Commentaire 18 (réglementation 1.4)

1. La *réglementation 1.4* traite des services de recrutement et de placement et exige des Membres ayant ratifié la convention qu'ils réglementent ces services (s'ils opèrent sur leur territoire). Les éléments spécifiés dans la *norme A1.4* ou recommandés dans le *principe directeur B1.4* proviennent en grande partie de la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, et de la recommandation qui l'accompagne. Le projet recommandé a été formulé de manière à répondre aux préoccupations de certains gouvernements qui insistent sur la distinction à faire entre services publics et services privés. Des crochets figurent dans cette réglementation ainsi que dans le code à propos du système d'agrément et des dispositions y relatives. Les représentants des gens de mer ont proposé que, outre un système de licence ou une autre forme de réglementation, un système d'agrément soit mis en place pour les agences de recrutement et de placement privées et que les agréments fassent l'objet d'une inspection et d'une certification par l'Etat du pavillon et d'une inspection par l'Etat du port. La mise en place d'un tel système est une question sur laquelle le groupe de haut niveau n'est pas parvenu à un accord. Les dispositions nécessaires au cas où ce système serait retenu se trouvent entre crochets dans le projet de convention et dans les listes des points devant faire l'objet d'une inspection (annexes A5-I et A5-III). En outre, si un tel système est adopté, il faudra examiner la nature de la documentation requise et déterminer dans quelle mesure des informations détaillées sur le service de recrutement et de placement et sur son agrément devraient figurer dans le système de documentation prévu au titre 5 (voir plus loin commentaires 36 et 39).
2. Au *paragraphe 4* de la *norme A1.4*, les mots «document personnel de voyage» sont placés entre crochets car la question de savoir si la pièce d'identité des gens de mer est un document que les gens de mer doivent payer n'a pas encore été tranchée.

Commentaire 19 (réglementation 1.5)

La *réglementation 1.5*, qui traite de la pièce d'identité des gens de mer, traduit les vues du groupe de haut niveau. Apparemment, la plupart des mandants souhaitent maintenir une référence à la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, mais ne sont pas favorables à ce que les dispositions de cette convention soient reprises dans la convention consolidée. Aucune véritable décision n'ayant encore été adoptée à ce sujet, le texte est placé entre accolades en vue d'une discussion. Pour la même raison, il a été décidé de mettre entre accolades les dispositions concernant la pièce d'identité des gens de mer dans les listes des annexes A5-I et A5-III qui énumèrent les points devant donner lieu à une inspection et à une certification par l'Etat du pavillon et à un contrôle par l'Etat du port.

Commentaire 20 (titre 2, réglementation 2.1)

1. Le *titre 2* porte sur les conditions d'emploi: conditions dans lesquelles le contrat est conclu, salaires, congés annuels, rapatriement, obligation que le navire dispose d'effectifs qualifiés en nombre suffisant pour garantir la sécurité du milieu de travail, etc.
2. La *réglementation 2.1* porte sur les conditions dans lesquelles un marin conclut un contrat d'engagement maritime. Dans la mesure du possible, cette réglementation cherche à garantir que le travailleur signe le contrat en toute connaissance de cause. Bien entendu, la mesure dans laquelle un Membre peut le vérifier est limitée. C'est un problème qui se pose dans tous les domaines d'activité réglementaire.
3. Cela étant, un premier pas important est d'adopter des normes nationales qui soient conformes aux normes minimales énoncées dans la convention et, en cas d'inobservation, de prendre des mesures. La *norme A2.1*, dans son *paragraphe 1*, fait par exemple obligation aux Membres de réglementer différents aspects des contrats dont sont titulaires les gens de mer sur les navires qui battent leur pavillon. Le cas des travailleurs indépendants est également pris en compte (*paragraphe 1 a*). C'est un point qui a été soulevé à l'origine par certains gouvernements qui ont jugé important de garantir que tous les gens de mer seront couverts et d'éviter d'encourager la conclusion de contrats qui échapperaient aux prescriptions de la convention. Toutefois, un représentant gouvernemental s'est inquiété des problèmes que risque de poser la réglementation des travailleurs indépendants.
4. Etant donné que le contrat d'engagement peut faire l'objet d'une inspection dans les ports, sa traduction en anglais est nécessaire (voir *paragraphe 2*), sauf pour les navires affectés seulement à des trajets domestiques.
5. Le *paragraphe 4* de la norme exige des Membres qu'ils adoptent une législation indiquant les mentions à inclure dans tous les contrats d'engagement maritime régis par le droit national.
6. Une question importante est évidemment celle de la cessation du contrat. Le *paragraphe 4 g*) reprend les dispositions de la convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926. Il doit être lu conjointement avec les *paragraphes 5* et *6*, dont le texte figure entre accolades car il doit encore être examiné. Ces paragraphes exigent des Membres qu'ils adoptent un délai de préavis minimum à la fois pour les gens de mer et pour les armateurs. La durée de ce délai (*paragraphe 6*) est controversée et figure donc entre crochets mais, quelle que soit la durée retenue, il faudra qu'elle soit conforme aux principes énoncés au *paragraphe 5*. La période fixée ne représente qu'un minimum. Rien n'empêche les parties de convenir d'un délai plus long si elles le souhaitent. Toutefois, le *paragraphe 6* établit aussi la durée maximale du délai de préavis que les gens de mer sont tenus de respecter. Dans ce *paragraphe*, il est également reconnu que, dans certains cas, il peut être justifié de mettre un terme à la relation de travail sans respecter le délai de préavis prévu, conformément aux dispositions de la législation nationale ou des conventions collectives applicables.
7. Le *paragraphe 4 h*) de la norme exige que le contrat d'engagement mentionne les prestations, en matière de protection sociale, qui doivent être assurées au marin par l'armateur ainsi que le régime national de sécurité sociale qui s'applique et auquel les gens de mer peuvent avoir droit (par exemple, régimes contributifs). Cette dernière prescription est entre crochets car il faut attendre les résultats des discussions sur la réglementation 4.5 et l'impact que cela aura sur la question de savoir si les contrats d'engagement maritime doivent, au moins, mentionner le système de couverture à plus long terme dont bénéficie chaque marin.

-
8. Le *paragraphe 4 j*) (fondé sur le *paragraphe 3* de la réglementation 2.1) indique que le contrat d'engagement maritime peut faire référence aux dispositions des conventions collectives applicables visant les questions traitées par la convention. Cela ne signifie pas que chaque contrat d'engagement maritime doit reproduire l'intégralité du texte de la convention collective pertinente: il doit simplement y faire référence, c'est-à-dire mentionner la convention collective qui régit la relation de travail.

Commentaire 21 (réglementation 2.2)

1. La *réglementation 2.2* traite des salaires. La *norme A2.2* contient des prescriptions obligatoires qui ne reposent sur aucune convention internationale du travail en vigueur mais qui sont jugées comme allant de soi.
2. Il ressort du *paragraphe 6*, placé entre accolades car il s'agit d'une nouvelle disposition, que certains pays peuvent réglementer les salaires des gens de mer par voie législative, et d'autres non. Il s'agit d'indiquer clairement que le *principe directeur 2.2*, dans la partie B du code, ne s'adresse qu'aux pays qui choisissent de réglementer les salaires des gens de mer par voie législative car la norme de la partie A n'exige pas que les salaires soient réglementés. Le principe directeur vise les méthodes de calcul des salaires et des heures supplémentaires ainsi que d'autres sujets. Il a pour base la recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

Commentaire 22 (réglementation 2.3)

1. La *réglementation 2.3* traite de la durée du travail et du repos. Les *paragraphes 10* et *11* de la *norme A2.3* tiennent compte des situations spécifiques qui peuvent exister au niveau national ainsi que des cas d'urgence. Certains gouvernements estiment qu'il faudrait préciser que les prescriptions relatives à la durée du travail et du repos ne s'appliquent pas aux capitaines et/ou aux chefs mécaniciens. D'autres jugent que le texte actuel traite comme il convient de la question et qu'il ne faut pas prévoir de dérogations, compte tenu notamment de l'impact de la fatigue sur la sécurité. Les représentants des gens de mer se sont déclarés très inquiets à l'idée que les prescriptions relatives à la durée du travail et du repos pourraient ne pas s'appliquer à certains gens de mer; ils estiment que cela va à l'encontre de l'accord intervenu lors de l'adoption de la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996. Les représentants des armateurs ont déclaré approuver le point de vue des gouvernements qui sont favorables à une exclusion. Le groupe de haut niveau a souligné à plusieurs occasions que la nouvelle convention devrait suivre de près les dispositions de la convention n° 180 dont l'adoption a été précédée de longs débats et d'habiles compromis.
2. Le projet recommandé inclut, entre crochets, les deux options possibles en ce qui concerne les exclusions proposées par des représentants gouvernementaux à la dernière réunion du groupe de haut niveau. L'une figure dans le *paragraphe 3* de la *réglementation 2.3*, l'autre dans le *paragraphe 12* de la *norme A2.3*.

Commentaire 23 (réglementation 2.4)

1. La *réglementation 2.4* traite des congés annuels et pose aussi le principe, au *paragraphe 2*, des permissions à terre qui sont indispensables pour garantir la santé et le bien-être des gens de mer.
2. Vu que les trente jours civils de congé annuel prévus par la convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976 (article 3, *paragraphe 3*), posent un problème à

certaines gouvernements, le projet recommandé utilise l'équivalent mensuel de ces trente jours par an. Le *paragraphe 2* de la *norme A2.4* mentionne donc un minimum de 2,5 jours civils par mois d'emploi, ce qui devrait être une solution acceptable pour les gouvernements auxquels la mention de trente jours pose un problème.

Commentaire 24 (réglementation 2.5)

1. La *réglementation 2.5* traite du rapatriement. Les difficultés qu'entraîne pour les gens de mer l'inobservation, par l'armateur ou l'Etat du pavillon, des obligations découlant des normes du travail en vigueur constituent un grave problème qu'il convient de régler. Vu que le caractère très détaillé des prescriptions de l'actuelle convention sur le rapatriement (convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987) pose des problèmes aux gouvernements, il a été décidé de placer beaucoup de ces détails dans la partie B du code (principe directeur B2.5) qui donne des orientations pour la mise en œuvre de la convention au niveau national. Certains gouvernements se sont inquiétés d'une possible confusion entre les droits au rapatriement et les droits en matière d'immigration. Il est clair que le choix du lieu de rapatriement ne donne pas aux gens de mer des droits nouveaux ou supplémentaires en matière d'immigration. Ce sont des questions qui relèvent de la législation nationale régissant les migrations, et qui n'entrent pas dans le champ d'application de la nouvelle convention²⁵.
2. Le *paragraphe 2* de la réglementation prévoit une garantie financière pour assurer le rapatriement. Cette disposition figure entre accolades car des discussions sont toujours en cours dans le cadre du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésion corporelle et d'abandon des gens de mer²⁶.
3. Les *paragraphes 3* et *5 c)* de la *norme A2.5* indiquent clairement que, sauf dans le petit nombre de cas précisés au *paragraphe 3*, les frais de rapatriement ne doivent en aucun cas être à la charge du marin.
4. Le *paragraphe 4* de la norme reconnaît le droit des armateurs de recouvrer le coût du rapatriement auprès d'autres parties qui sont contractuellement responsables à cet égard.
5. Les *paragraphes 5* et *6* indiquent que les Membres qui sont obligés de rapatrier des marins ont le droit de recouvrer les coûts correspondants auprès de l'armateur ou auprès de l'Etat du pavillon.

Commentaire 25 (réglementation 2.6)

1. La *réglementation 2.6* traite de l'indemnisation des gens de mer en cas de naufrage ou perte du navire. La *norme A2.6* indique que les marins ont le droit d'être indemnisés en cas

²⁵ D'ailleurs, le principe directeur B2.5.2, *paragraphe 2 a) iii)*, indique que, si un marin demande à être rapatrié dans un port autre qu'un port de son pays d'origine ou du pays où il s'est engagé, il faut veiller à ce que le marin possède les autorisations nécessaires.

²⁶ Rapport de la cinquième session du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésion corporelle et d'abandon des gens de mer, Londres, 12-14 janv. 2004, document GB.289/STM/8/2. Discussions, consultations et recherches sont toujours en cours dans le cadre des travaux de ce groupe.

de chômage résultant de la perte ou du naufrage. Cette disposition figure dans la convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufrage), 1920.

2. Le *paragraphe 2*, entre accolades, précise que l'indemnité de chômage n'est pas le seul remède auquel les gens de mer peuvent avoir recours en vertu de la législation nationale en cas de pertes ou de lésions découlant d'un naufrage.

Commentaire 26 (réglementation 2.7)

La *réglementation 2.7* et les dispositions correspondantes du code concernant les effectifs reflètent le souci de certains mandants que le texte ne se limite pas à la sécurité de la navigation. Il doit aussi tenir compte de la fatigue des gens de mer et des problèmes de sécurité à bord. Le texte est entre accolades, ce qui signifie qu'il faut examiner si le libellé actuel répond suffisamment à ces préoccupations.

Commentaire 27 (réglementation 2.8)

La *réglementation 2.8* sur la continuité de l'emploi est placée entre crochets car beaucoup de gouvernements et de représentants des armateurs, sinon la plupart, estiment qu'il n'y a plus lieu d'imposer ce genre de politique pour une partie déterminée de la population active. En outre, beaucoup de gouvernements ne tiennent plus de registre national des gens de mer. Toutefois, les représentants des gens de mer jugent qu'il est important que la convention contienne une disposition à ce sujet. Compte tenu des suggestions présentées lors des réunions du groupe de haut niveau, plusieurs options sont suggérées. Elles visent à répondre aux préoccupations suscitées par la perspective d'avoir une politique distincte pour un seul secteur et pourraient favoriser l'inclusion des gens de mer dans les politiques de plein emploi en insistant sur la régularité de l'emploi et sur la planification des carrières.

Commentaire 28 (titre 3, réglementation 3.1)

1. Le *titre 3* a été modifié pour devenir «Logement, loisirs, alimentation et service de table» afin d'éviter toute confusion avec les sujets traités dans le titre 4 («Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale»). Ces questions d'organisation de la vie à bord occupent une place importante dans le certificat de travail maritime et dans la déclaration de conformité décrits dans le titre 5 ainsi que dans les inspections et contrôles qui s'y rapportent (voir plus loin commentaires 36 et 39).
2. Les dispositions de la *réglementation 3.1*, qui traite du logement et des loisirs à bord, sont parmi les dispositions les plus détaillées et les plus techniques de la convention et contiennent de nombreuses prescriptions, y compris, dans certains cas, des droits spécifiques qui sont liés aux responsabilités et aux fonctions des gens de mer. Ces dispositions proviennent essentiellement de la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et de la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, ainsi que des recommandations n^{os} 140 et 141 qui accompagnent ces deux conventions, mais elles ont été mises à jour compte tenu des avis donnés par les représentants des armateurs et des gens de mer au sujet des normes modernes et des besoins actuels du secteur. Certaines dispositions spécifiques, par exemple la taille des cabines, n'ont pas encore fait l'objet d'un accord. Elles sont donc placées entre crochets. A la suite de la quatrième réunion du groupe de haut niveau, des représentants des armateurs et des gens de mer se sont réunis, sur les conseils du bureau du groupe de haut niveau, afin de régler certains points de désaccord et de présenter des recommandations qui permettent de faire avancer la mise au point du texte qui sera soumis

à la Conférence. Le président du groupe de travail constitué à Nantes pour étudier le titre 3 a participé à ces réunions afin d'assurer la continuité avec les discussions qui ont eu lieu à Nantes. Dans la mesure du possible, compte tenu du peu de temps disponible, les recommandations formulées à cette réunion ont été intégrées dans le projet actuel. Toutefois, certaines questions n'ont pas pu être incluses. Elles sont signalées plus loin aux points 8, 10, 11 et 12 et elles figurent entre accolades dans le projet recommandé.

3. Il a aussi été proposé que les dispositions de ce titre qui ont une incidence sur la conception et la construction des navires tiennent compte, comme celles des *paragraphes 2 et 3* de la réglementation, du cas des navires inscrits à un registre national qui ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention ou aux prescriptions qui pourraient voir le jour ultérieurement à la suite d'amendements. Ces dispositions doivent être comprises dans le cadre des articles qui traitent de l'entrée en vigueur de la convention pour un Membre. Les paragraphes 3 et 4 de l'article VIII disposent actuellement que la convention prendra effet, pour les Membres qui l'auront déjà ratifiée, douze mois après son entrée en vigueur et, pour les Membres qui la ratifieront ultérieurement, douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification. L'article XIV prévoit de même des périodes de douze mois en cas d'amendement approuvé selon la procédure traditionnelle. L'article XV prévoit des périodes de six mois ou des périodes plus longues dans les cas mentionnés au paragraphe 8 de cet article.
4. Le *paragraphe 3* de la réglementation 3.1 est entre accolades car il doit faire l'objet d'une discussion. Il indique que les amendements au code «concernant le logement des gens de mer» ne s'appliqueront pas aux navires construits avant une certaine date.
5. En outre, il a été proposé que certaines prescriptions ne s'appliquent pas à certains navires, à savoir les «navires de moins de 3 000 tonneaux de jauge brute». Il semble acquis qu'il devrait être possible d'autoriser de telles exemptions (après consultation), mais aucun accord n'est encore intervenu quant au tonnage à retenir, d'où des accolades. Ces dispositions et une éventuelle limitation doivent être envisagées à la lumière de toute décision concernant la fixation d'un tonnage limite à l'article II, paragraphe 4 a) (voir point 6 du commentaire 3).
6. Dans la mesure du possible, les détails techniques ont été placés dans les principes directeurs de la partie B du code, ce qui offre aux Membres une certaine souplesse. Leur inclusion dans le code (dans la partie A ou dans la partie B) permettra aussi une actualisation plus rapide en fonction de l'évolution de la technologie et de la conception des navires.
7. Le *paragraphe 4* de la *norme A3.1*, placé entre crochets, n'a pas fait l'unanimité. Il énumère simplement les points auxquels l'autorité compétente doit accorder une attention particulière. Certains ont estimé que cette disposition sera utile aux inspecteurs car elle fait ressortir tous les principaux points, qui sont ensuite détaillés. D'autres l'ont jugée inutile. Les points énumérés dans le paragraphe 4 ne sont pas en eux-mêmes controversés; toutefois, l'*alinéa c*), qui traite du bruit et des vibrations, est placé entre accolades en vue d'une discussion au sujet de la mention des vibrations (question qui n'est pas traitée en détail dans les textes existants) et de la place de ces dispositions. Dans les précédents projets, le bruit était mentionné dans le titre 3 car on considérait qu'il avait un rapport avec les normes des navires et des équipements. Le même raisonnement pourrait s'appliquer aux vibrations. L'inclusion dans le titre 3 permettrait aussi d'appliquer des dispositions transitoires (voir point 3 ci-dessus) dans la mesure où ces dispositions concernent la prévention du bruit et des vibrations par la conception de la coque et de l'équipement. Toutefois, les représentants des armateurs et des gens de mer ont jugé qu'il vaut mieux considérer cette question comme un aspect des normes s'appliquant à la protection de la santé et donc la traiter dans le titre 4, réglementation 4.3, qui exige aussi une mise à jour. En conséquence, les dispositions sur le bruit figurent désormais dans la réglementation 4.3

et dans les dispositions correspondantes du code. Certaines obligations en matière d'inspection et certaines références ont toutefois été placées dans le titre 3 (voir *norme A3.1, paragraphe 3 a), paragraphe 4 c) et paragraphe 5 t)*) dans l'attente qu'une décision soit prise au sujet de la place de ces dispositions et sous réserve d'un examen plus détaillé de la teneur et de l'approche de la réglementation 4.3 (voir plus loin commentaire 32). En tout cas, il pourrait être important de continuer à mentionner dans le titre 3 le bruit et d'autres facteurs ambiants étant donné qu'ils peuvent avoir un effet négatif sur les conditions de vie et de travail à bord des navires.

8. En ce qui concerne le *paragraphe 5* de la *norme A3.1*, il a été recommandé de supprimer la référence dans l'*alinéa e)* à la climatisation à air frais ou recyclé (désormais placée entre crochets) et de traiter la question du local radio et du poste de commande centrale des machines dans le titre 4 et non dans le titre 3. En ce qui concerne l'*alinéa h)*, il a été recommandé qu'il soit possible d'exempter les navires de ces prescriptions dans certains cas. Toutefois, les catégories spécifiques d'exemption, placées pour certaines entre accolades, doivent encore faire l'objet d'une discussion. Les représentants des armateurs et des gens de mer ont recommandé que les critères applicables aux exemptions soient renforcés et que certains paramètres soient établis, en plus des consultations. Des prescriptions plus strictes pourraient être incluses disposition par disposition ou pourraient faire l'objet d'une disposition unique, par exemple celle actuellement proposée entre accolades au paragraphe 9. Le texte concernant les consultations est aussi placé entre accolades en vue d'une discussion plus approfondie de la question.
9. Les armateurs et les gens de mer ne sont pas d'accord sur le principe de réfectoires séparés. C'est pourquoi le texte est placé entre crochets dans la dernière phrase de l'*alinéa p)* du paragraphe 5 de la norme et dans le principe directeur correspondant (*B3.1.6*). Les gens de mer considèrent que des réfectoires séparés doivent être la règle à moins que les parties ne conviennent du contraire.
10. En ce qui concerne les cabines, il a été recommandé que chacune des dispositions du principe directeur pertinent – *B3.1.5* – soit transférée de la partie B du code à la partie A (norme A3.1). Il s'agirait des paragraphes 4, 5, 8, 9 (sauf la dernière phrase), 17, 18 et 20 du principe directeur *B3.1.5*. Ces paragraphes sont entre accolades afin de faciliter la discussion au sujet de ce transfert.
11. De même, en ce qui concerne le *principe directeur B3.1.7*, qui concerne les installations sanitaires, il a été recommandé de transférer les paragraphes 1 à 4 ainsi que le paragraphe 6 de la partie B du code à la norme A3.1. Ces paragraphes sont placés entre accolades afin de faciliter la discussion au sujet de ce transfert.
12. Il a aussi été recommandé que les *paragraphes 5 à 7* du *principe directeur B3.1.10* (installations de loisirs) soient transférés du titre 3 au titre 4. Ces dispositions sont placées entre accolades afin de faciliter la discussion au sujet de ce transfert et de la place que ces dispositions devraient occuper dans le titre 4.

Commentaire 29 (réglementation 3.2)

La *réglementation 3.2* traite de la qualité de l'alimentation, de l'eau potable et du service de table. Les dispositions relatives à la formation des cuisiniers sont entre crochets dans l'attente d'une décision concernant la teneur de la réglementation 1.3 sur la formation et les qualifications et l'opportunité de placer les dispositions relatives aux qualifications des cuisiniers dans le texte qui traite de l'alimentation et du service de table ou plutôt dans le texte qui traite de la formation des matelots qualifiés. Il a aussi été noté qu'il faudrait peut-être mettre à jour les qualifications des cuisiniers et du personnel du service de table, qui se fondent sur des conventions adoptées en 1946, à savoir la convention (n° 69) sur le

Commentaire 30 (titre 4, réglementation 4.1)

1. Le *titre 4*, qui porte à la fois sur la situation à bord et à terre, traite des questions suivantes: accès aux soins médicaux (au sens large de l'expression) et responsabilité financière de ces soins; protection de la santé; bien-être à terre; protection assurée par la sécurité sociale.
2. La *réglementation 4.1* porte sur le droit des gens de mer de bénéficier de soins médicaux adéquats à bord des navires et à terre. Les dispositions de la *norme A4.1* précisent le droit en question, notamment sur les points suivants: services hospitaliers à bord; personnel médical à bord; contenu de la pharmacie de bord; autres questions d'assistance médicale.
3. Un gouvernement a estimé que l'obligation de fournir des soins dentaires essentiels (censés être inclus dans l'expression «soins médicaux» – voir *paragraphe 1* de la norme) pourrait entraîner des difficultés dans certaines circonstances; l'obligation de fournir des soins médicaux gratuits en vertu de la convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987, a été légèrement assouplie par l'adjonction des mots «en principe» au *paragraphe 2* de la *réglementation 4.1* et l'emploi dans la *norme A4.1 (paragraphe 1 d)* du membre de phrase «dans une mesure conforme à la législation et à la pratique du Membre», au lieu de la formulation utilisée à l'article 4 *d)* de la convention n° 164, à savoir «conformément à la législation et à la pratique nationales».
4. Pour répondre à un commentaire fait au sein du groupe de haut niveau, le *paragraphe 3* de la *réglementation 4.1* dispose clairement que l'obligation des Etats côtiers se borne à autoriser l'accès aux installations médicales à terre existantes (étant entendu que ces Etats ne sont pas tenus de mettre en place ces installations).
5. Au *paragraphe 4* de la *norme A4.1*, les *alinéas a)* et *c)* contiennent des dispositions entre accolades ({}) pour marquer qu'il y a là matière à discussion. Il s'agit pour une part de questions ressortissant au titre 3, ainsi que du projet de disposition relatif aux cabines individuelles et aux effets de cette prescription sur la nécessité de fournir également une infirmerie distincte. Par ailleurs, on constate le souci de mettre le texte à jour pour tenir compte des conditions modernes de vie à bord et des effectifs. Par exemple, certains mandants se sont demandé s'il était juste de prendre comme critère de l'obligation de disposer d'une infirmerie de bord ou d'un médecin le fait que l'équipage du navire compte 15 ou 100 gens de mer, soit les niveaux énoncés dans la convention n° 164 de 1987 à ses articles 8 et 11 (conjointement à la clause relative au tonnage de 500 tonneaux de jauge brute (article 11) ou de 1 600 tonneaux de jauge brute (article 9), en ce qui concerne la formation médicale exigée lorsque l'équipage compte moins de 100 gens de mer et que les voyages durent moins de trois jours). La possibilité de développer l'accès aux transports rapides d'urgence en évacuant les gens de mer malades vers la terre par voie aérienne a également été notée.
6. Le texte du *paragraphe 4 d)* de la norme représente une conciliation du texte de l'article 9 de la convention n° 164 concernant les prescriptions relatives à la formation médicale et du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, tel que modifié au sujet des différents niveaux de formation médicale des gens de mer.
7. Un représentant gouvernemental s'est dit gravement préoccupé de l'impact financier pour les Etats côtiers des coûts des communications entre les navires et la terre mentionnées au *paragraphe 4 e)*.

-
8. Dans les principes directeurs, les quatre premiers paragraphes du point *B4.1.1* sont placés entre accolades en vue de la discussion du point de savoir s'ils devraient être transférés dans les normes de la partie A du code et s'il pourrait être préférable de les transférer au titre 3, puisqu'ils portent également sur la conception de la coque et la disposition des logements.
 9. Le *paragraphe 5* est placé entre accolades aux fins de la discussion du point de savoir s'il est préférable de placer ces dispositions dans la partie A ou dans la partie B du code.
 10. Le *paragraphe 9* contient une référence à la réglementation 4.3 qui a été placée entre accolades aux fins d'une discussion dans l'attente d'une décision sur le projet de système de gestion de la sécurité et de la santé professionnelles mentionné à la réglementation 4.3 (voir commentaire 32).

Commentaire 31 (réglementation 4.2)

1. La *réglementation 4.2* traite de la «responsabilité des armateurs» au sujet des conséquences économiques des maladies et accidents subis par les gens de mer au cours de leur engagement. Ces dispositions visent à réglementer la question de la couverture assurée à court terme par la sécurité sociale, qui se trouve actuellement dans la convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, et dans la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987. Elles complèteraient la protection assurée à long terme par la sécurité sociale, qui serait traitée en principe dans le cadre de la réglementation 4.5. Comme la «responsabilité» dont il s'agit (qui couvre à la fois le coût des soins et le paiement des salaires) n'est pas liée à une faute quelconque de la part de l'armateur, le *paragraphe 2* est présenté entre accolades pour marquer qu'il y a là matière à discussion, ce qui indique clairement que les dispositions en question ne visent pas à mettre en cause la responsabilité découlant du droit général civil ou privé en cas de négligence ou de faute.
2. Dans la *norme A4.2*, le *paragraphe 1*, *alinéas a) et b)*, est placé entre crochets en attendant l'issue des discussions tenues dans le cadre du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer²⁷.
3. Le *paragraphe 4*, qui traite du paiement des salaires, est placé entre crochets pour tenir compte d'une différence d'opinion concernant la période de couverture minimum à appliquer. La convention n° 165 (articles 14 et 15) prévoit une période minimum de douze semaines de couverture pour les salaires, tandis que la convention n° 55 (article 5) prévoit un minimum de seize semaines. Une disposition a également été suggérée, mais non retenue, au sujet de la question de savoir si ces versements peuvent être subordonnés à une période d'emploi minimum.

Commentaire 32 (réglementation 4.3)

1. La *réglementation 4.3*, qui traite de la protection de la sécurité et de la santé professionnelles et de la prévention des accidents, s'inspire du texte de la convention (n° 134) et de la recommandation (n° 142) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, qui vise à faire en sorte que les salariés disposent du matériel et de la protection voulus pour pouvoir exécuter leurs tâches en toute sécurité et reçoivent la formation

²⁷ *Op. cit.*, voir note 26.

nécessaire à cet effet. Par ailleurs, elle comporte des prescriptions relatives à la déclaration des accidents, qui s'inscrivent dans le cadre d'un système de suivi de l'observation constante des règles en vigueur et des conditions à bord des navires. On constate un appui général des représentants des gens de mer et de certains gouvernements à l'idée consistant à développer l'évaluation et la gestion des risques, ainsi que la collecte et l'exploitation des données statistiques. Une grande partie du texte de la réglementation 4.3 et des dispositions correspondantes du code est indiquée entre accolades pour marquer qu'il y a là matière à discussion. Il est tenu compte en cela de la recommandation du Bureau selon laquelle il conviendrait de moderniser aujourd'hui le texte pour y inclure les questions relatives à l'élément humain (comme la fatigue et l'abus de drogues et d'alcool) et d'autres questions comme l'exposition aux substances chimiques et les autres risques liés au lieu de travail. Il a été également recommandé que les dispositions portant sur le bruit et les vibrations soient transférées à cette réglementation et considérées comme des questions de protection de la santé, et non comme des questions relevant du titre 3. Le projet de texte (entre accolades pour marquer qu'il y a là matière à discussion) tient compte de l'avis demandé aux experts de l'OIT en matière de sécurité et de santé professionnelles quant à la teneur de ces dispositions et à l'approche suivie. Il a été suggéré que les dispositions relatives à la sécurité et à la santé professionnelles à bord prennent en considération et adoptent l'approche générale proposée dans les Principes directeurs de l'OIT concernant les systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail, 2001. Il a été également suggéré que le texte de la réglementation 4.3 et les dispositions du code s'appuient sur les notions et normes visées dans d'autres instruments de l'OIT et les autres normes auxquelles ils se réfèrent²⁸. Le projet de texte vise à incorporer ces idées (par exemple en ce qui concerne l'obligation faite aux navires de disposer d'un système de gestion de la sécurité et de la santé professionnelles) dans le cadre des conventions maritimes en vigueur traitant de la santé professionnelle et de la prévention des accidents qui seraient révisées par la réglementation 4.3.

2. Le texte détaillé traitant de l'exposition au bruit à bord des navires et une proposition de texte sur les vibrations qui a été transférée du titre 3 (voir commentaire 28, point 7) se trouvent maintenant dans le *principe directeur B4.3* au point *B4.3.2*. Le *paragraphe 4*, qui traite des niveaux de bruit, comporte également des éléments de texte placés entre crochets. Les crochets indiquent une divergence d'opinions entre mandants sur le point de savoir si la convention devrait inclure le tableau des niveaux de bruit maximums tiré des orientations de l'Organisation maritime internationale (OMI) à ce sujet (résolution A 468 XII, adoptée en 1981) ou si elle devrait se référer en termes généraux aux orientations de l'OMI (ainsi qu'aux autres orientations pertinentes) à ce sujet, afin de prévoir les amendements futurs au document de l'OMI et de s'y référer sans avoir à mettre à jour également ce texte. Un texte entre accolades a également été proposé – en tant que point *B4.3.3* – au sujet des vibrations à bord des navires, point qui s'inspire des dispositions générales relatives aux vibrations contenues dans le Recueil de directives pratiques du BIT de 2001 sur les facteurs ambiants sur le lieu de travail. Il pourrait être utile d'envisager la question de savoir si le bruit et les vibrations (et non les autres facteurs ambiants) devraient être traités

²⁸ En particulier, les textes suivants: recommandation (n° 194) sur la liste des maladies professionnelles, 2002; Recueil de directives pratiques du BIT sur la sécurité dans l'utilisation des produits chimiques au travail, 2003; système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, 2003); Recueil de directives pratiques du BIT sur les facteurs ambiants sur le lieu de travail, 2001; *Drug and Alcohol Abuse Prevention Programmes in the Maritime Industry* (Manuel à l'usage des planificateurs (révisé)) (BIT/PNUCID, 2001); Recueil de directives pratiques du BIT sur la prise en charge des questions d'alcoolisme et de toxicomanie sur le lieu de travail, 1996; Recueil de directives pratiques sur l'enregistrement et la déclaration des accidents du travail et des maladies professionnelles, 1996; Recueil de directives pratiques sur le VIH/SIDA et le monde du travail, 2001; Recueil de directives pratiques sur la protection des données personnelles des travailleurs, 1997.

en détail dans la présente convention ou s'il serait préférable de les inclure, en même temps que les autres facteurs de risque applicables au secteur maritime, dans une nouvelle annexe qui comporterait des renvois avec les normes et pratiques et les mettrait à jour à mesure qu'elles sont élaborées dans le cadre du BIT ou de l'OMI et des autres organisations techniques à vocation normative.

Commentaire 33 (réglementation 4.4)

1. La *réglementation 4.4*, qui traite de l'accès des gens de mer aux installations de bien-être à terre, s'intègre à l'obligation des Membres ratifiant la convention de coopérer et de fournir une aide à terre aux gens de mer, dans les limites, bien sûr, des obligations de l'Etat du port relatives à l'identification des gens de mer et aux questions de sécurité.
2. Le principal souci de nombre de gouvernements consiste à veiller à ce que la formulation des dispositions marque une obligation de promouvoir le développement des installations de bien-être à terre sans entraîner l'obligation financière de fournir ou de créer ces installations. Dans le *principe directeur B4.4*, le *paragraphe 1* du *point B4.4.4* est indiqué entre crochets pour tenir compte des divergences de vues à ce sujet.

Commentaire 34 (réglementation 4.5)

1. La *réglementation 4.5* et les dispositions correspondantes du code relatives à «la protection assurée par la sécurité sociale», qui portent sur la protection offerte par le biais des systèmes nationaux de sécurité, sont présentées sous forme de titres seulement, accompagnés d'une définition de l'objet visé. Si le groupe de haut niveau s'est mis d'accord sur l'importance qu'il y avait à inclure dans la nouvelle convention la question de la protection assurée par la sécurité sociale (qui est notamment traitée aujourd'hui par la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987), il n'est pas parvenu à s'entendre sur la teneur précise des dispositions. Cette inclusion est conforme à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, qui parle de «régime approprié de sécurité sociale» (article 2 a) ii)), tout en laissant le soin à la législation nationale de l'Etat du pavillon de préciser les modalités de la couverture.
2. De manière générale, il semble y avoir un certain accord sur l'idée selon laquelle le texte vise à compléter la protection assurée par la sécurité sociale à court terme dans le cadre de la responsabilité des armateurs, essentiellement au titre de la réglementation 4.2, et non à faire double emploi avec elle. La teneur de la réglementation 4.5 et des dispositions correspondantes du code a fait l'objet d'un large débat. Le débat qui s'est tenu au sein du groupe de haut niveau a porté sur l'élaboration d'un texte acceptable permettant de résoudre la question extrêmement complexe des gens de mer employés à bord d'un navire battant pavillon étranger, qui peuvent ne pas avoir droit à la protection offerte par le système de sécurité sociale de l'Etat du pavillon et dont le pays de résidence ou de nationalité peut n'offrir aucune protection de sécurité sociale. La préoccupation principale consiste à éviter une situation où, soit parce que la législation nationale ne couvre pas les non-résidents ou les non-nationaux, soit parce que le pays de résidence ou de nationalité ne dispose d'aucun système, des gens de mer ne bénéficieraient d'aucune protection, pour eux-mêmes comme pour les personnes à leur charge. Cette absence de couverture dont risquent de souffrir certains gens de mer soulève des préoccupations relatives à l'égalité et

au travail décent²⁹ et remet en question l'un des objectifs de la présente convention, à savoir le fait de chercher à assurer une égalité aussi parfaite que possible entre les conditions d'emploi de tous les gens de mer. Un problème plus large se pose également, qui porte sur les différences de couverture existant entre les divers régimes nationaux de sécurité sociale, lorsqu'ils existent. La convention n° 165, qui s'efforçait de régler ces questions, n'a reçu jusqu'ici que deux ratifications. Un certain nombre de choix ont été proposés et étudiés par les mandants au cours des discussions qui se sont tenues au sein du groupe de haut niveau. Les dispositions proposées dans la réglementation 4.5 ainsi que dans la norme et dans le principe directeur correspondants ont été élaborées par le Bureau à la suite de nouvelles consultations (voir addendum à la fin du présent document).

Commentaire 35 (titre 5)

1. Le *titre 5*, qui traite du respect et de la mise en application des dispositions, renvoie aux obligations des Membres ayant ratifié la convention en application de l'article V. Il comprend trois réglementations: la réglementation 5.1, qui porte sur les responsabilités de l'Etat du pavillon; la réglementation 5.2, qui porte sur celles de l'Etat du port; la réglementation 5.3, qui porte sur celles des pays dont sont originaires les gens de mer qui travaillent à bord des navires.
2. En fait, les grandes lignes de cet élément clé de la convention consolidée³⁰ ont été pour l'essentiel approuvées par le groupe de haut niveau avant même que les dispositions de fond des titres 1 à 4 ne soient examinées. Selon les représentants des gens de mer, dont l'avis était généralement partagé, il aurait été inutile de poursuivre l'élaboration de la convention consolidée en l'absence de consensus sur la question du respect et de la mise en application de ses dispositions (et aussi sur la procédure d'amendement simplifiée).
3. Pour les pratiques traditionnelles dans le secteur maritime – inspections par l'Etat du pavillon et l'Etat du port et mesures correctives –, les dispositions du titre 5 s'appuient sur les normes internationales du travail qui existent en la matière, à savoir la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, ainsi que la convention (n° 178) et la recommandation (n° 185) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996. Pour les pratiques plus modernes qui visent à assurer le respect des dispositions entre deux inspections, le système proposé dans le titre 5 reprend certains aspects du système fondé sur le principe du certificat adopté par l'Organisation maritime internationale, système bien accepté qui est utilisé dans d'importantes conventions maritimes telles que la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (SOLAS), telle qu'amendée, ou la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 73/78 (MARPOL 73/78) et ses diverses annexes. Toutefois, le système de l'OMI, tel qu'il a évolué pour englober la mise en application permanente, la gestion des systèmes et la gestion des ressources humaines, a été adapté au contexte particulier de l'OIT et aux caractéristiques des normes internationales du travail. Le système de certification proposé dans le titre 5 pourrait et devrait être étroitement coordonné avec les certifications

²⁹ L'importance de la sécurité sociale en tant que droit de l'homme fondamental a été affirmée par la Conférence internationale du Travail à sa 89^e session (2001): voir *La sécurité sociale: un nouveau consensus* (Genève, BIT, 2001).

³⁰ Ces grandes lignes, même si elles ont été considérablement affinées au fur et à mesure des discussions, figuraient déjà dans le document TWGMLS/2002/1: *Considérations relatives aux dispositions concernant l'inspection et le contrôle d'une convention sur le travail maritime consolidée*, présenté à la deuxième réunion du groupe de haut niveau, ainsi que dans le rapport de cette réunion (document TWGMLS/2002/13), paragr. 35 et suiv.

maritimes connexes, notamment celles exigées par les conventions de l'OMI. Cette approche intégrée a été jugée essentielle par certains représentants des gouvernements participant au groupe de haut niveau.

4. La plupart des nouveautés dans le titre 5 s'inscrivent en fait dans le prolongement des mesures prévues par les actuelles conventions internationales du travail, en particulier la mise en place d'un système de certification qui vient s'ajouter au système d'inspection, l'élargissement des motifs énoncés dans la convention n°147 qui justifient l'immobilisation des navires par l'Etat du port, ainsi que les procédures de traitement des plaintes ou réclamations présentées par les gens de mer. La vraie nouveauté de la convention dans ce domaine réside dans son approche du respect et de la mise en application de ses dispositions. Plusieurs conventions internationales du travail incluent des dispositions concernant la mise en application des prescriptions qu'elles contiennent; mais ces dispositions sont d'importance secondaire par rapport aux droits et obligations qui sont énoncés. Le titre 5 se compose d'un ensemble détaillé de dispositions qui énoncent des principes et droits, lesquels ont la même importance que ceux énoncés dans les autres titres et en sont indissociables de par leur caractère sine qua non.
5. En ce qui concerne l'application des conventions internationales du travail, la plus grande force de l'OIT réside incontestablement dans son système de contrôle qui apporte l'autorité et les garanties institutionnelles nécessaires et s'inscrit largement dans un cadre tripartite³¹. Avec le système prévu, le suivi de l'application des dispositions de la convention serait continu, d'un stade à l'autre, depuis les systèmes nationaux de protection jusqu'au système international. Au niveau le plus bas, chaque marin serait dûment informé de ses droits et des recours à sa disposition en cas de non-respect de la convention. Au niveau suivant, les armateurs seraient tenus d'élaborer et de mettre en œuvre des plans propres à garantir le respect des lois, règlements et autres mesures qui donnent effet à la convention. Les capitaines des navires seraient quant à eux chargés, non seulement d'appliquer ces plans, mais aussi de tenir des registres prouvant que les prescriptions de la convention sont bien appliquées. Outre leurs fonctions traditionnelles d'inspection des navires, les Etats du pavillon auraient la responsabilité de contrôler les plans établis par les armateurs et de veiller à ce qu'ils soient dûment mis en œuvre. Ils auraient aussi à procéder périodiquement à des évaluations de l'efficacité de leurs systèmes nationaux de mise en application, et les rapports qu'ils doivent soumettre au BIT en vertu de l'article 22 de la Constitution devraient contenir des informations sur leur système d'inspection et de certification, y compris leurs méthodes d'évaluation de la qualité. Dans l'Etat du pavillon, ce système général serait complété par des procédures auxquelles devraient se soumettre les pays qui sont aussi ou surtout une source de main-d'œuvre pour la marine marchande et qui feraient aussi rapport en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'OIT. Les mécanismes de contrôle par l'Etat du port aideraient à limiter les défaillances de la part des Etats du pavillon.

³¹ L'article 22 de la Constitution de l'OIT fait obligation à tous les Membres de soumettre au Bureau international du Travail des rapports sur les mesures qu'ils ont prises pour donner effet aux conventions qu'ils ont ratifiées. Ces rapports sont d'abord examinés par une commission d'experts de haut niveau, créée en 1927, qui procède à un examen minutieux des progrès accomplis par le Membre au regard de l'application de la convention en se fondant non seulement sur les rapports eux-mêmes mais aussi sur toute information pertinente, notamment sur les observations reçues des organisations d'employeurs et de travailleurs. En cas de problème, la commission prend souvent contact avec le gouvernement concerné. Chaque année, la Conférence internationale du Travail est saisie du rapport de la commission d'experts, lequel fait l'objet d'un vaste débat au sein d'une commission tripartite chargée de l'examen de l'application des conventions et recommandations. Ce système de contrôle est renforcé par les procédures de réclamation et de plainte prévues aux articles 24 et 26 de la Constitution et par l'existence d'un organe spécifique pour la liberté syndicale.

-
6. Dans les *paragraphes introductifs* du titre 5, le *paragraphe 2* exclut l'utilisation de dispositions équivalentes en substance (autorisée par l'*article VI, paragraphes 3 et 4*) pour l'application de la partie A du code du titre 5. Les Membres qui ont ratifié la convention ne disposent donc pas de la même souplesse que pour l'application des droits fondamentaux énoncés dans les autres titres. A la quatrième réunion du groupe de haut niveau, le groupe de travail chargé d'examiner le titre 5 a été d'avis que, pour ce qui concerne ce titre, une plus grande uniformité des dispositions prises par les Membres est nécessaire.
 7. Dans le titre 5, la partie A du code peut-elle être amendée de la même manière que dans les titres 1 à 4 ou ne peut-elle être amendée que comme les articles et réglementations (ratification expresse)? La question reste ouverte. C'est pourquoi la disposition correspondante (*paragraphe 3*) est entre crochets.

Commentaire 36 (réglementation 5.1)

1. La *réglementation 5.1* traite des responsabilités des Membres qui ont ratifié la convention vis-à-vis des gens de mer à bord des navires qui battent leur pavillon.
2. La *réglementation 5.1.1* énonce les principes généraux devant être respectés par l'Etat du pavillon. Ce dernier doit coordonner les activités relatives au respect et à la mise en application des dispositions à bord des navires, conformément à l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, mentionné dans le préambule (voir plus haut commentaire 1). Ce point est précisé au *paragraphe 1* qui indique que les obligations de l'Etat du pavillon ne se limitent pas aux conditions de travail et de vie mais incluent toutes les questions dont traite la convention. Une distinction est faite entre les questions qui relèvent du système de certification et les autres questions traitées par la convention. Le libellé proposé par le Bureau en ce qui concerne la définition des obligations de l'Etat du pavillon se trouve entre accolades en vue d'une discussion.
3. La réglementation indique aussi que les Membres doivent instaurer un système efficace d'inspection et de certification et qu'ils doivent communiquer au BIT des informations sur ce système, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité (*paragraphes 2 et 5*).
4. Le *paragraphe 3* est entre accolades et doit donc faire l'objet d'une discussion. Il reflète les dispositions de l'article 2, paragraphe 3, de la convention n° 178 qui permet aux gouvernements d'autoriser des institutions publiques ou d'autres organismes à effectuer des inspections en leur nom. Il développe ce principe et permet aussi aux Membres de déléguer ce pouvoir à d'autres Membres ayant ratifié la convention. Cette dernière disposition est entre accolades. Cette délégation à des organismes reconnus, par exemple les sociétés de classification des navires, de tâches d'inspection et même peut-être de la délivrance des certificats maritimes requis, figure aussi dans des conventions de l'OMI telles que les conventions SOLAS et MARPOL. Outre les dispositions de ces conventions qui reconnaissent la pratique et exigent des gouvernements qu'ils fassent connaître ces délégations à l'OMI pour que celle-ci les communique aux autres Etats parties à la convention considérée, l'OMI, dans ses résolutions A.739(18) et A.789(19), a défini les conditions minimales requises des «organismes reconnus» et les différents points que les gouvernements doivent prendre en compte quand ils leur délèguent des pouvoirs. Le paragraphe 3 indique clairement (conformément à la disposition citée de la convention n° 178) que l'Etat du pavillon conserve en tout état de cause la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification des conditions de travail et de vie à bord des navires qui battent son pavillon.
5. Le principe, énoncé au paragraphe 3, d'une délégation à des organismes reconnus se traduit par des prescriptions concrètes dans la *réglementation 5.1.2* et les dispositions correspondantes du code. Les dispositions qui concernent le recours à des organismes

reconnus ou la délégation à d'autres Membres ont été proposées par un expert gouvernemental à la quatrième réunion du groupe de haut niveau et n'ont pas encore été pleinement examinées. C'est pour cette raison qu'elles sont placées entre accolades. La question de la délégation des tâches d'inspection et de certification à d'autres Membres qui ont ratifié la convention n'a pas encore fait l'objet d'une discussion approfondie et les dispositions à ce sujet demeurent succinctes. Cette possibilité est reconnue par les conventions de l'OMI mais une différence peut tenir au fait que, dans la convention consolidée, la certification vise les normes nationales (Partie III de la déclaration de conformité du travail, voir plus loin point 7) qui donnent effet à la convention. Cela pourrait causer des problèmes à un autre Membre.

6. Au *paragraphe 1 a)* de la *norme A5.1.2*, les mots «et la protection sociale» sont entre crochets faute d'accord sur la question de savoir si cette protection entre dans le champ de la certification par l'Etat du pavillon et du contrôle par l'Etat du port.
7. La *réglementation 5.1.3* et les dispositions correspondantes du code décrivent en détail le système de certification des normes du travail maritime, système qui peut se résumer comme suit:
 - a) Chaque navire doit détenir:
 - i) un *certificat de travail maritime* confirmant que les conditions de travail et de vie à bord du navire ont fait l'objet d'une inspection et sont conformes aux prescriptions de la législation de l'Etat du pavillon qui donne effet à la convention et que les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect de cette législation sont satisfaisantes;
 - ii) une *déclaration de conformité du travail* indiquant quelles sont les prescriptions qui s'appliquent et comment elles doivent être appliquées (*paragraphes 1 et 2* de la réglementation).

L'inspection et la certification doivent porter sur les prescriptions de la législation nationale car c'est celle-ci qui contient les normes détaillées obligatoires donnant effet à la convention; le souci de garantir la souplesse nécessaire à une large ratification (voir plus haut points 14 à 16 des commentaires généraux) a conduit à placer beaucoup des dispositions détaillées relatives à l'application des normes dans la partie B, non obligatoire, du code.

- b) Une copie de la documentation pertinente, une fois celle-ci établie ou approuvée, sera conservée ou enregistrée par l'autorité compétente conformément aux dispositions du *paragraphe 4* de la réglementation. Les mots «et l'enregistrer» figurent entre crochets car certains gouvernements ont signalé qu'ils n'enregistrent pas les certificats et autres documents délivrés sous leur autorité pour d'autres conventions maritimes. Ces documents sont conservés par l'organisation reconnue compétente.
- c) Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail doivent suivre le modèle indiqué dans l'annexe A5-II (*réglementation 5.1.3, paragraphe 3*, et *norme A5.1.3, paragraphe 9*). Le libellé des certificats nationaux sera déterminé par ce modèle mais cela ne sera le cas que dans une certaine mesure pour les déclarations nationales de conformité du travail car le libellé de celles-ci dépendra en grande partie des prescriptions nationales adoptées par chaque Membre pour appliquer la convention. Ces déclarations comprendront trois parties (*norme A5.1.3, paragraphe 10*). La partie I sera un récapitulatif (une page) des différents points devant être inspectés et contrôlés. La partie II (le volet «national») énoncera les prescriptions nationales qu'un navire doit respecter pour être conforme aux normes de la convention et renverra à la législation pertinente, y compris les prescriptions

spécifiques s'appliquant aux navires de certaines catégories, par exemple ceux qui transportent des matières dangereuses. Toute disposition équivalente en substance adoptée sur la base de l'article VI de la convention (voir plus haut point 3 du commentaire 6) devra être indiquée sur ce document. Les deux parties seront établies par l'autorité compétente (définie à l'article II.1 a)). Cette tâche ne pourra pas être déléguée à un organisme reconnu. La partie III sera établie par l'armateur et devra être approuvée par l'autorité compétente ou (proposition entre crochets) par un organisme reconnu. Elle décrira les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect permanent des dispositions à bord du navire entre deux inspections et/ou certifications. En vue d'aider les gouvernements, un exemple des types de dispositions pouvant figurer dans une déclaration est donné dans l'annexe B5-I.

- d) Le *paragraphe 1* de la *norme A5.1.3* renvoie à l'annexe A5-I qui contient la liste des points devant être contrôlés et vérifiés aux fins de la certification par l'Etat du pavillon. Cette disposition définit donc les conditions de travail et de vie qui doivent au minimum faire l'objet d'une inspection et d'une certification. La liste est l'un des éléments du projet de texte qui devront être soigneusement examinés car plusieurs points de la liste actuelle sont controversés (il en va de même de la liste de l'annexe A5-III concernant le contrôle par l'Etat du port – voir plus loin point 2f) du commentaire 37).
- e) Le *paragraphe 1* indique que la période de validité du certificat sera au maximum de cinq ans sous réserve (*paragraphe 2*) d'au moins une inspection intermédiaire, qui sera aussi approfondie que l'inspection initiale et qui visera à vérifier que les normes continuent d'être appliquées.
- f) Dans un nombre limité de cas, indiqués au *paragraphe 5* de la *norme A5.1.3*, un certificat pourra être délivré à titre provisoire. Sa durée de validité n'excédera pas quelques mois (*paragraphe 6*). Ce certificat sera délivré à la suite d'une vérification limitée, notamment la vérification que le navire est conforme aux prescriptions énoncées dans le titre 3 de la convention à propos du logement (*paragraphe 7*). Une inspection complète devra avoir lieu à la fin de la période de validité et aucun autre certificat provisoire ne pourra être délivré (*paragraphe 8*). Certaines dispositions proposées sont controversées et sont donc entre crochets.
- g) La norme se termine par une description des situations dans lesquelles le certificat cesse d'être valide (*paragraphes 15 et 16*) et par une disposition (*paragraphe 17*) qui indique que le certificat sera annulé s'il est établi que le navire n'est pas conforme aux prescriptions et qu'aucune mesure n'a été prise pour remédier à la situation. La preuve de la non-conformité peut résulter de l'une des diverses inspections que l'Etat du pavillon est tenu d'effectuer quelle que soit la durée de validité du certificat (voir plus loin point 8) ou d'une inspection effectuée par un Etat du port.

La *norme A5.1.3* qui définit le système décrit ci-dessus est placée entre accolades {} en vue d'une discussion car la plupart de ses dispositions ont été proposées par des experts gouvernementaux à la quatrième réunion du groupe de haut niveau. Sur le fond, le texte semble généralement acceptable (sauf les points entre crochets), mais les dispositions n'ont pas pu être examinées en détail durant la réunion.

8. La *réglementation 5.1.4* exige des Etats du pavillon qu'ils disposent d'un système efficace et coordonné d'inspections régulières. Il convient de noter que des inspections sont requises par la convention aussi dans des cas qui sont sans rapport avec la validité d'un certificat. En particulier, la norme A3.1 sur le logement exige des inspections au titre de la réglementation 5.1.4 lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation et en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord. De même, le *paragraphe 5* de la *norme A5.1.4* exige qu'une enquête soit effectuée en

cas de plainte ou s'il est établi que les prescriptions de la convention ne sont pas appliquées.

9. Le *paragraphe 7 c)* de la *norme A5.1.4* est entre crochets faute d'accord sur l'inspection et les recours. Les représentants des gens de mer proposent un autre libellé qui tiendrait aussi compte des cas où les droits des gens de mer sont gravement bafoués. Les gens de mer proposent aussi que le texte utilise les mots «non-conformité» plutôt que «défaut» pour décrire les incidents qui justifient l'immobilisation dans un port. Le mot «défaut» semble être couramment utilisé dans les pratiques de l'inspection maritime.
10. Le *paragraphe 14* de la norme se fonde sur l'article 6, paragraphe 2, de la convention n° 178 qui traite des inspections par l'Etat du pavillon, et des dispositions analogues sur le fond figurent aussi dans des conventions de l'Organisation maritime internationale. Le paragraphe est entre crochets car, à la quatrième réunion du groupe de haut niveau, un certain nombre de représentants gouvernementaux se sont interrogés sur l'utilité de cette disposition qui vise l'Etat du pavillon. Pour leur part, les représentants des armateurs ont jugé cette disposition si importante qu'ils ont souhaité qu'elle soit transférée de la partie A du code à la réglementation elle-même.
11. Le *paragraphe 15* exige des Membres qu'ils prévoient des sanctions appropriées et d'autres mesures correctives en cas, notamment, de «violation des prescriptions de la présente convention». Il se fonde sur l'article 7, paragraphe 1, de la convention n° 178 qui prévoit des sanctions en cas de violation des «dispositions légales dont l'application incombe aux inspecteurs». Un représentant gouvernemental a fait remarquer que la convention consolidée offrira une protection moindre que la convention n° 178 car elle n'oblige pas les Membres à prendre des sanctions en cas de violation des lois nationales qui assurent une plus grande protection que la convention. En fait, le but fondamental du titre 5 est d'assurer le respect des principes et droits énoncés dans la convention elle-même (ce qui n'était pas le cas de la convention n° 178) et de faire en sorte que tous les Membres soient assujettis aux mêmes règles. En ce sens, la convention énonce des normes minimales, sous réserve toutefois des dispositions de l'article 19, paragraphe 8, de la Constitution de l'OIT qui indique que, «en aucun cas, l'adoption d'une convention ... par la Conférence, ou la ratification d'une convention par un Membre ne devront être considérées comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention...».
12. Le *paragraphe 10* du *principe directeur B5.1.4* est placé entre accolades. Il y a lieu de discuter, non pas de son contenu, mais de son importance, qui pourrait justifier son transfert de la partie B à la partie A.
13. La *réglementation 5.1.5* exige qu'il existe à bord des navires des procédures de plainte, et que les plaintes et les suites qui leur seront données soient consignées par écrit. Il s'agit là de l'un des moyens devant contribuer à assurer la conformité permanente des navires. Cette approche se fonde généralement sur une proposition faite conjointement par les armateurs et les gens de mer à la troisième réunion du groupe de haut niveau. L'objet serait d'établir des procédures efficaces pour le règlement des conflits à bord des navires ou par l'armateur. Le texte de la réglementation commence par deux options possibles (entre crochets) car il n'a pas encore été possible de parvenir à un accord sur les concepts et sur la formulation. La première option se compose du *paragraphe 1* qui concerne les plaintes. La deuxième se compose du *paragraphe 1* qui concerne les plaintes et du *paragraphe 2* qui concerne le règlement des différends.
14. Le *paragraphe 2* ou *3* (dans le cas de la deuxième option) exige des Membres qu'ils s'assurent que le marin qui a porté plainte sera à l'abri de toute «victimisation». Une définition de «victimisation» est proposée au *paragraphe 3* de la *norme A5.1.5*.

-
15. La *réglementation 5.1.6* est tirée de la convention n° 147. Elle exige de chaque Membre qu'il fasse une enquête officielle sur tous les accidents maritimes graves, au cours desquels il y a eu blessure ou perte de vies humaines, impliquant des navires battant son pavillon. La question a été posée de savoir si cela ne fait pas double emploi avec des prescriptions de l'OMI. Des avis sont demandés à ce sujet. Toutefois, à moins qu'il n'y ait conflit avec des dispositions de l'OMI, il n'y aurait aucun problème à avoir une prescription complémentaire qui soit axée sur les préoccupations de l'OIT et qui propose que les résultats de l'enquête soient rendus publics.

Commentaire 37 (réglementation 5.2)

1. La *réglementation 5.2* porte sur les responsabilités de l'Etat du port en matière d'inspection des navires et d'élaboration de procédures applicables à terre pour le traitement des plaintes déposées par les gens de mer. L'expression «fonctionnaires autorisés» a été adoptée parce que des catégories de personnel diverses peuvent être amenées à procéder à une inspection et aussi par souci de cohérence avec d'autres instruments maritimes qui traitent du contrôle par l'Etat du port. Les dispositions de la réglementation 5.2 tirent en partie leur origine de l'article 4 de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, qui traite du contrôle par l'Etat du port, et aussi des pratiques dans l'application d'autres conventions maritimes.
2. La *réglementation 5.2.1* porte sur les inspections dans les ports. Elle énonce les principes suivants:
- a) Le contrôle par l'Etat du port n'est pas obligatoire. C'est ce qui ressort de l'article V, paragraphe 4, de la convention ainsi que de l'utilisation des mots «... est susceptible d'être inspecté...» au *paragraphe 1*. Les Membres qui procèdent à des inspections dans leurs ports sont tenus d'avoir un système efficace d'inspection et de surveillance (*paragraphe 4*). Toutefois, comme c'est déjà le cas à l'heure actuelle en vertu de la convention n° 147, ils n'ont aucune obligation d'inspecter tel ou tel navire.
- b) Le *paragraphe 2* de la réglementation exige des Etats du port qu'ils acceptent le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail, sous réserve que ces documents soient valides, comme attestant, sauf preuve contraire, de la conformité aux prescriptions de la convention. La formule «attester, sauf preuve contraire» est également utilisée au paragraphe 4 de la réglementation 5.1.1³². Cela rend compte pour l'essentiel de la nature juridique du contrôle initial par l'Etat du port en vertu d'autres conventions maritimes et c'est un élément central de l'équilibre trouvé dans le système de certification entre des intérêts différents, compte tenu notamment de la suprématie de la compétence de l'Etat du pavillon pour ce qui concerne les navires qui battent son pavillon. La conséquence est expliquée au paragraphe 2: l'inspection se limitera au contrôle du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail, «sauf dans les cas précisés dans le code»³³. Ces cas sont précisés dans les *alinéas a), b) et c)* du *paragraphe 1* de la *norme A5.2.1*.

³² La locution «prima facie» (littéralement «à première vue») est utilisée dans la version anglaise.

³³ De même le paragraphe 1 de la règle 19 du chapitre 1 de la Convention SOLAS dispose ce qui suit: «Tout navire est sujet, dans un port d'un autre gouvernement contractant, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les certificats ... sont en cours de validité.» Le paragraphe 2 ajoute: «Ces certificats, s'ils sont en cours de validité, doivent être acceptés à moins qu'il n'existe de bonnes raisons de penser...».

L'un de ces cas (alinéa *b*) est qu'il existe de bonnes raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention; ces raisons peuvent, par exemple, apparaître aux fonctionnaires de l'Etat du port lorsqu'ils examinent la documentation ou lorsqu'ils inspectent le navire³⁴.

- c*) Autre cas indiqué dans la *norme A5.2.1, paragraphe 1*: l'absence de la documentation requise (*alinéa a*). Comme il est interdit d'offrir un traitement plus favorable, comme le précise le paragraphe 7 de l'article V (voir plus haut point 6 du commentaire 5), les dispositions relatives au contrôle par l'Etat du port s'appliqueront aussi aux navires battant le pavillon de Membres qui n'ont pas ratifié la convention. Ces navires ne pourront pas produire les documents requis par la convention. Ils seront donc toujours inspectés.
- d*) Conformément au *paragraphe 1* de la norme, une inspection plus approfondie sera toujours effectuée si le défaut constaté peut constituer un réel danger pour la sécurité ou la santé ou (il s'agit d'une suggestion des représentants des armateurs et des gens de mer, placée entre accolades) un obstacle manifeste à l'application des principes ou des droits établis par la convention.
- e*) Conformément aux accords intervenus au sein du groupe de haut niveau au sujet du traitement de la partie B du code (voir points 15 et 16 des commentaires généraux), l'inspection par l'Etat du port portera sur les articles, les réglementations et la partie A du code (*réglementation 5.2.1, paragraphe 3*).
- f*) En vertu du *paragraphe 2* de la *norme A5.2.1*, l'inspection approfondie qui sera effectuée dans les circonstances indiquées aux alinéas *a*) et *b*) du paragraphe 1 portera «en principe» sur les points énumérés à l'annexe A5-III et se fondera sur la conformité avec les prescriptions de la convention, y compris les éventuelles dispositions équivalentes en substance indiquées dans la déclaration de conformité du travail (voir plus haut point 7 *c*) du commentaire 36). Selon le texte actuel, c'est aux Membres qui auront ratifié la convention qu'il appartiendra de décider si la souplesse offerte par l'équivalence en substance peut aussi profiter aux navires des Membres qui n'ont pas ratifié la convention.
- g*) Le *paragraphe 3* de la norme traite des inspections effectuées à la suite d'une plainte, comme prévu à l'alinéa *c*) du paragraphe 1. Il est entre crochets car la nature précise de ces inspections est controversée.
- h*) En vertu de l'article 4, paragraphe 1, de la convention n° 147, si un défaut de conformité est constaté, l'Etat du port peut adresser un rapport à l'Etat du pavillon, avec copie au Directeur général du BIT. Cette procédure est développée dans le projet de convention (*paragraphe 4* de la *norme A5.2.1*). Premièrement, l'Etat du port informe l'Etat du pavillon, lequel a la possibilité de faire connaître sa position et de prendre toute mesure nécessaire (deux options possibles sont présentées au *paragraphe 4 b*)), et il communique l'information au prochain port d'escale ainsi qu'aux organisations de gens de mer et d'armateurs compétentes. Deuxièmement, conformément au *paragraphe 5*, l'Etat du port peut saisir le Directeur général du BIT si la réponse donnée par l'Etat du pavillon au problème n'est pas satisfaisante afin que soit prise toute mesure pouvant être considérée comme appropriée et nécessaire «pour s'assurer que l'information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance

³⁴ Voir aussi Résolution A.787(19) de l'OMI sur les procédures pour le contrôle par l'Etat du port, notamment les points 2.2, 3.1.1 et 3.2.

avec diligence. En application du principe de la «courtoisie internationale», les organes judiciaires ou apparentés refusent d'examiner une plainte dont pourrait être saisi un organe existant plus approprié ayant compétence pour le type de différend considéré. Compte tenu de l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, cité dans le préambule de la convention consolidée (voir plus haut commentaire 1), les organismes judiciaires ou administratifs les plus appropriés seraient normalement ceux de l'Etat du pavillon. C'est pourquoi il est proposé, au paragraphe 2 *b*) de la norme A5.2.2, que les fonctionnaires de l'Etat du port tiennent aussi compte du fait qu'il est souhaitable que les plaintes soient examinées par les autorités administratives ou judiciaires compétentes de l'Etat du pavillon dans lequel il existe des procédures permettant d'aboutir à un règlement rapide et équitable.

Commentaire 38 (réglementation 5.3)

1. La *réglementation 5.3* traite des responsabilités des Etats fournisseurs de main-d'œuvre. Un représentant gouvernemental a jugé que, dans la version anglaise, le terme «labour-supplying» dévaluait les travailleurs considérés et a suggéré d'utiliser une autre expression, par exemple «manpower supply». Toutefois, le texte n'a pour l'instant pas été modifié, faute de termes plus appropriés, et parce que l'expression utilisée est généralement considérée comme adéquate dans la pratique de l'OIT. La question de savoir s'il convient en fait que la convention traite des responsabilités des pays fournisseurs de main-d'œuvre a aussi donné lieu à un débat.
2. Au cours des discussions du groupe de haut niveau, l'accent a été mis sur le rôle important de ces Etats pour ce qui est du respect des normes – notamment agences de recrutement et de placement, contrats d'engagement, protection sociale. S'il est aisé de répertorier les principaux pays d'où sont originaires les gens de mer, l'expression «Etats fournisseurs de main-d'œuvre» ne saurait être définie à des fins juridiques. En effet, de même que la plupart des pays – si ce n'est la totalité – sont appelés à agir à la fois en qualité d'Etat du pavillon et d'Etat du port (à moins qu'ils soient enclavés), ils peuvent aussi agir en tant que fournisseurs de main-d'œuvre, même si c'est à une échelle modeste, en ce sens que certains de leurs ressortissants peuvent être employés à bord de navires immatriculés hors de leur territoire. Ils devraient donc également assumer les responsabilités liées à ce rôle. Pour éviter tout risque d'interprétation erronée et limitative de l'expression «Etats fournisseurs de main-d'œuvre», la convention se référera simplement à la notion de «responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre». Les gens de mer se sont déclarés un peu inquiets que des Etats autres que les Etats du pavillon soient investis de responsabilités en ce qui concerne les conditions de travail des gens de mer. A leur avis, cela pourrait aller à l'encontre de l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (voir plus haut commentaire 1) et non pas être complémentaire. Compte tenu de cette préoccupation, la réglementation commence par les mots «Sans préjudice...», ce qui souligne que c'est l'Etat du port qui est responsable au premier chef.
3. Il conviendrait peut-être aussi de discuter des situations dans lesquelles la responsabilité du fournisseur de main-d'œuvre intervient. Un cas typique est celui où des agences de recrutement et de placement sont établies ou ont des activités sur le territoire du pays considéré. Ce cas est traité au *paragraphe 1* de la réglementation.
4. Au cours des discussions de groupe de haut niveau, il a aussi été question des responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre dans le contexte des obligations en matière de sécurité sociale qui ne dépendent pas des contrats de travail. Le *paragraphe 3* de la réglementation, qui est placé entre crochets, fait en outre état d'une responsabilité d'ordre législatif en ce qui concerne les contrats d'engagement maritime conclus sur le territoire d'un Membre. Il vise expressément à régler de manière appropriée le cas où un contrat d'engagement maritime n'est pas conforme aux normes de la convention: le contrat sera

alors réputé inclure tous les droits ou avantages qui ont été omis, et toute clause restrictive sera considérée comme nulle et non avenue. Le respect de cette disposition – une question que certains membres du groupe de haut niveau ont jugé préoccupante lors de la troisième réunion – sera assuré par les tribunaux nationaux compétents pour connaître des différends liés au contrat.

5. Le *paragraphe 4* de la réglementation 5.3 fait obligation aux Membres de mettre en place un système d'inspection et de surveillance efficace pour veiller au respect des règles prévues par la convention en matière de responsabilités du fournisseur de main-d'œuvre. Par exemple, les gens de mer ont proposé la mise en place d'un système de certification des agences de recrutement et de placement, qui ferait partie du système d'inspection/certification des navires. Cela pourrait être aussi un exemple du genre de question à inclure dans la réglementation.

Commentaire 39 (annexes)

1. Les annexes au titre 5 de la convention portent sur le système de certification. L'annexe A5-I (voir point 7 *d*) du commentaire 36) et l'annexe A5-III (voir point 2 *f*) du commentaire 37) contiennent la liste, telle qu'approuvée à cette date, des points devant donner lieu à une inspection et à une vérification par l'Etat du pavillon et l'Etat du port aux fins du système de certification. Les points placés entre crochets ne sont pas encore approuvés. Les deux listes sont identiques car elles renvoient au contenu de la liste de contrôle et de la liste des points à certifier dans les documents. Il convient de se rappeler que la liste qui concerne l'Etat du pavillon n'englobe toutefois pas l'ensemble de ses obligations vis-à-vis des gens de mer qui travaillent à bord de navires battant son pavillon: c'est uniquement la liste des points qui doivent donner lieu à une inspection en vue d'une certification et du contrôle par l'Etat du port (voir points 1 et 2 du commentaire 36).
2. Il a été suggéré de faire figurer d'autres informations dans la documentation, par exemple les détails du code ISM de l'OMI ou les points énumérés dans le document CSR (Fiche synoptique continue) requis par la règle 5 du chapitre X-1 de la Convention SOLAS. Dans la mesure où ces points ne sont pas déjà indiqués dans le modèle figurant à l'annexe 5-II, il importe d'examiner soigneusement les relations entre les points à ajouter à la documentation et les dispositions de fond de la convention. Par exemple, le fait d'exiger la mention de certains détails d'autres certificats de l'OMI pour délivrer un certificat du travail maritime, outre les doubles emplois, pourrait indirectement soumettre à des conditions supplémentaires la ratification de la convention. De même, un Etat du pavillon peut être dans l'incapacité de confirmer certains points de l'histoire du navire. Il est raisonnable que le navire ait l'obligation, dans le contexte des dispositions de l'OMI relatives à la sécurité, de tenir à bord ce genre d'informations et de les mettre à la disposition des inspecteurs. La question de savoir si cela doit être obligatoirement indiqué pour le certificat du travail maritime ou la déclaration de conformité du travail soulève des problèmes différents.
3. L'actuel projet de certificat du travail maritime et de déclaration de conformité du travail ne cherche pas à intégrer autant d'idées que possible dans le modèle de l'annexe A5-II ou dans la documentation nationale de l'annexe B5-I. Cette dernière donne des orientations par un exemple de quelques dispositions qui pourraient être adoptées par l'autorité compétente et par l'armateur en ce qui concerne la documentation exigée par la convention (voir point 7 *c*) du commentaire 36).

Annexe I

Nombre de ratifications des conventions du travail maritime

	Nombre de ratifications (au 1^{er} mai 2004)
Convention (n° 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920	53
Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufnage), 1920	59
Convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920	40
Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921	81
Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926	58
Convention (n° 23) sur le rapatriement des marins, 1926	45
Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936	35
Convention (n° 54) des congés payés des marins, 1936	6
Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936	16
Convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936	19
Convention (n° 57) sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936	4
Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936	51
Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946	24
Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946	36
Convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946	7
Convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946	13
Convention (n° 72) des congés payés des marins, 1946	5
Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946	43
Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946	28
Convention (n° 75) sur le logement des équipages, 1946	5
Convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946	1
Convention (n° 91) sur les congés payés des marins (révisée), 1949	24
Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949	43

	Nombre de ratifications (au 1^{er} mai 2004)
Convention (n° 93) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949	6
Convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958	62
Convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958	16
Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970	27
Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970	27
Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976	17
Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976	14
Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976	46
Protocole de 1996 relatif à la convention n° 147 de 1976 sur la marine marchande (normes minima)	11
Convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987	14
Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987	12
Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987	2
Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987	10
Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996	9
Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996	9
Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996	16
Convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003	1

Ratification des conventions du travail maritime (au 1^{er} mai 2004)

Etats Membres (177)	Total	Numéro des conventions
		() convention dénoncée
Afghanistan	-	-
Afrique du Sud	-	-
Albanie	3	16, (58), 178
Algérie	12	56, (58), 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, 91, 92, 108
Allemagne	14	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 73, 92, 133, 134, 147, 164
Angola	8	(7), 68, 69, 73, 74, 91, 92, 108
Antigua-et-Barbuda	1	108
Arabie saoudite	-	-
Argentine	11	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 58, 68, 71, 73
Arménie	-	-
Australie	15	7, 8, 9, 16, 22, 57, 58, 69, 73, 76, 92, 93, 109, 133, 166
Autriche	-	-
Azerbaïdjan	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Bahamas	3	(7), 22, 147
Bahreïn	-	-
Bangladesh	2	16, 22
Barbade	5	(7), 22, 74, 108, 147
Bélarus	3	16, (58), 108
Belgique	21	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, (57), (58), 68, 69, 73, 74, 91, 92, 147, P147, 180
Belize	6	(7), 8, 16, 22, 58, 108
Bénin	-	-
Bolivie	-	-
Bosnie-Herzégovine	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 59, 73, 74, 91, 92, 109
Botswana	-	-
Brésil	18	(7), 16, 22, 53, (58), (91), 92, 93, 108, 109, 133, 134, 145, 146, 147, 163, 164, 166
Bulgarie	25	(7), 8, (9), 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, (57), (58), 68, 69, 71, 72, 73, 75, 108, 146, 147, 163, 166, 179, 180
Burkina Faso	-	-
Burundi	-	-
Cambodge	-	-
Cameroun	4	9, 16, 108, 146
Canada	11	7, 8, 16, 22, 58, 68, 69, 73, 74, 108, 147
Cap-Vert	-	-
République centrafricaine	-	-
Chili	5	(7), 8, 9, 16, 22
Chine	4	(7), 16, 22, 23

États Membres (177)	Total	Numéro des conventions
		() convention dénoncée
Chypre	5	16, 23, (58), 92, 147
Colombie	6	(7), 8, 9, 16, 22, 23
Comores	-	-
Congo	-	-
Corée, République de	2	53, 73
Costa Rica	6	8, 16, 92, 134, 145, 147
Côte d'Ivoire	1	133
Croatie	15	8, 9, 16, 22, 23, 32, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109, 147
Cuba	14	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, (58), (72), 91, 92, 93, 108, 145
Danemark	15	(7), 8, 9, 16, 53, (58), 73, 92, 108, 133, 134, 147, P147, 163, 180
Djibouti	13	9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, 91, 108
République dominicaine	1	(7)
Dominique	5	8, 16, 22, 108, 147
Egypte	15	9, 22, 23, 53, 55, 56, 68, 69, 71, 73, 74, 92, 134, 145, 147
El Salvador	-	-
Emirats arabes unis	-	-
Equateur	-	-
Erythrée	-	-
Espagne	28	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, (56), (58), 68, 69, (70), 73, 74, (91), 92, 108, (109), 134, 145, 146, 147, 163, 164, 165, 166, 180
Estonie	9	7, 8, 9, 16, 22, 23, 53, 92, 108
Etats-Unis	7	53, 54, 55, 57, 58, 74, 147
Ethiopie	-	-
Ex-République yougoslave de Macédoine	14	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 59, 69, 73, 74, 91, 92, 109
Fidji	3	8, (58), 108
Finlande	23	(7), 8, (9), 16, 22, 53, (72), 73, (75), (91), 92, 108, 133, 134, 145, 146, 147, P147, 163, 164, 178, 179, 180
France	35	8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, (58), 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (75), (91), 92, 108, 109, 133, 134, 145, 146, 147, P147, 163, 164, 166, 178, 179, 180, 185
Gabon	-	-
Gambie	-	-
Géorgie	-	-
Ghana	9	8, 16, 22, 23, 58, 69, 74, 92, 108
Grèce	18	(7), 8, 9, 16, 23, 55, (58), 68, 69, 71, 73, 92, 108, 133, 134, 147, P147, 180
Grenade	5	(7), 8, 16, (58), 108
Guatemala	4	16, 58, 108, 109
Guinée	3	16, 133, 134
Guinée-Bissau	8	7, 68, 69, 73, 74, 91, 92, 108
Guinée équatoriale	2	68, 92
Guyana	3	(7), 108, 166

Etats Membres (177)	Total	Numéro des conventions
		() convention dénoncée
Haïti	-	-
Honduras	1	108
Hongrie	7	(7), 16, 145, 163, 164, 165, 166
Iles Salomon	3	8, 16, 108
Inde	3	16, 22, 147
Indonésie	1	69
Iran, République islamique d'	1	108
Iraq	12	8, 16, 22, 23, (58), 92, 93, 108, 109, 145, 146, 147
Irlande	17	(7), 8, 16, 22, 23, 53, 68, 69, 73, 74, 92, 108, 147, P147, 178, 179, 180
Islande	4	(58), 91, 108, 147
Israël	7	9, 53, 91, 92, 133, 134, 147
Italie	24	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, (58), 68, 69, 71, 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 134, 145, 146, 147, 164
Jamaïque	4	(7), 8, 16, (58)
Japon	10	(7), 8, 9, 16, 22, (58), 69, 73, 134, 147
Jordanie	1	147
Kazakhstan	-	-
Kenya	4	16, (58), 134, 146
Kirghizistan	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Kiribati	-	-
Koweït	-	-
République démocratique populaire lao	-	-
Lesotho	-	-
Lettonie	6	7, 8, 9, 16, 108, 147
Liban	9	8, 9, 58, 71, 73, 74, 109, 133, 147
Libéria	9	22, 23, 53, 55, 58, 92, 108, 133, 147
Jamahiriya arabe libyenne	1	53
Lituanie	2	73, 108
Luxembourg	17	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 68, 69, 73, 74, 92, 108, 147, 166
Madagascar	-	-
Malaisie	2	(7), 16
Malawi	-	-
Mali	-	-
Malte	11	(7), 8, 16, 22, 53, 73, 74, 108, 147, P147, 180
Maroc	9	22, 55, 108, 145, 146, 147, 178, 179, 180
Maurice	6	(7), 8, 16, (58), 74, 108
Mauritanie	5	22, 23, 53, 58, 91
Mexique	17	(7), 8, 9, 16, 22, (23), 53, 54, 55, 56, 58, 108, 109, 134, 163, 164, 166
Moldova, République de	1	108

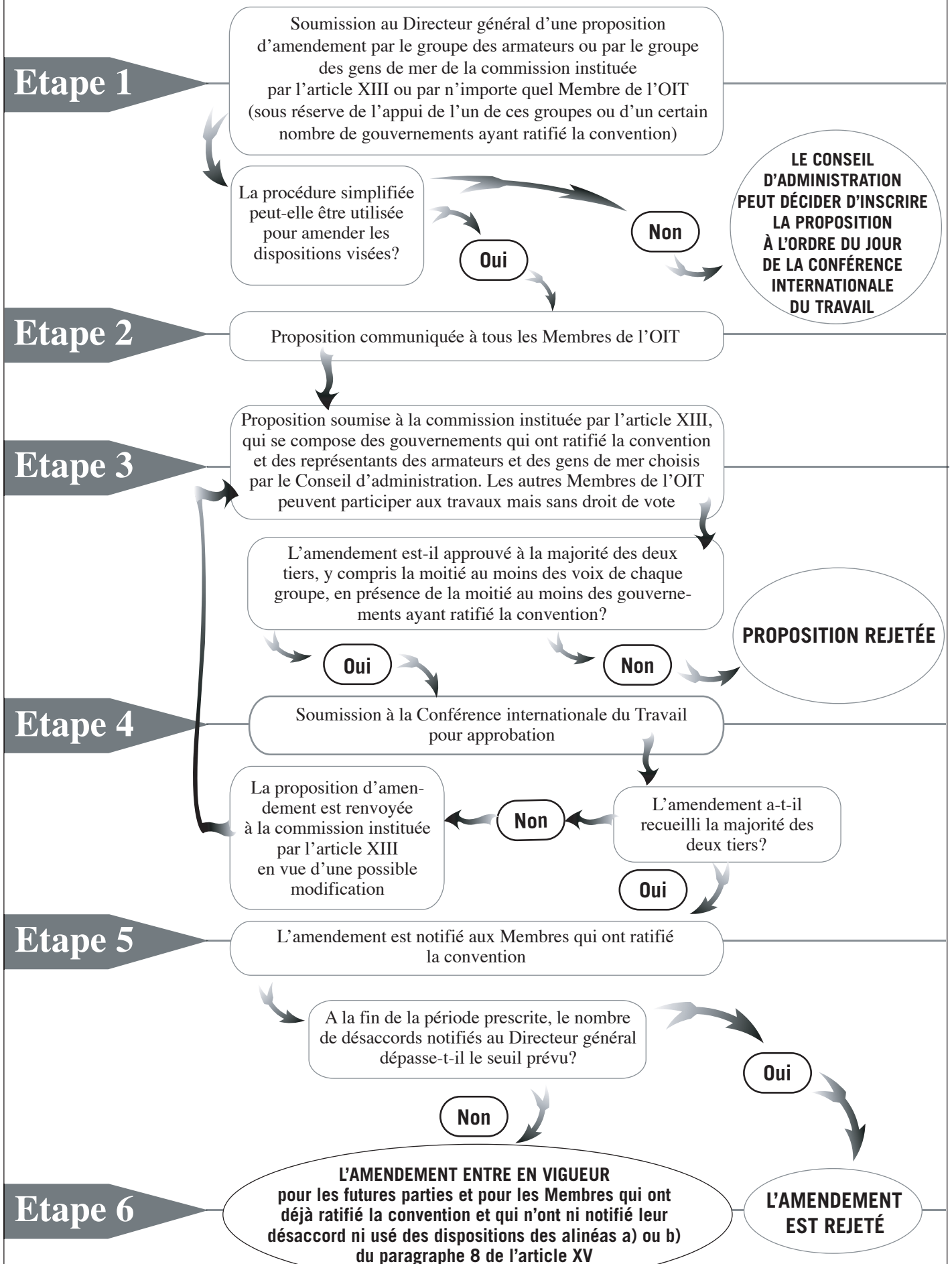
États Membres (177)	Total	Numéro des conventions
		() convention dénoncée
Mongolie	-	-
Mozambique	-	-
Myanmar	2	16, 22
Namibie	-	-
Népal	-	-
Nicaragua	7	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 146
Niger	-	-
Nigéria	7	8, (9), 16, (58), 133, 134, 179
Norvège	26	(7), 8, (9), 16, 22, 53, 56, (58), 68, 69, 71, 73, (75), 91, 92, 108, (109), 133, 134, 145, 147, 163, 164, 178, 179, 180
Nouvelle-Zélande	14	8, 9, 16, 22, 23, 53, 58, 68, 69, 74, 92, 133, 134, 145
Oman	-	-
Ouganda	-	-
Ouzbékistan	-	-
Pakistan	2	16, 22
Panama	16	8, 9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, (58), 68, 69, 71, 73, 74, 92, 108
Papouasie-Nouvelle-Guinée	3	(7), 8, 22
Paraguay	-	-
Pays-Bas	21	(7), 8, 9, 16, 22, 23, (58), 68, 69, 70, 71, 73, 74, (91), 92, 133, 145, 146, 147, P147, 180
Pérou	13	8, 9, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, 73
Philippines	6	23, 53, (93), 98, 138, 179
Pologne	19	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 68, 69, (70), 73, 74, 91, 92, 108, 133, 134, 145, 147, 178
Portugal	15	(7), 8, 22, 23, 68, 69, 73, 74, (91), 92, 108, 109, 145, 146, 147
Qatar	-	-
République démocratique du Congo	-	-
Roumanie	15	(7), 8, 9, 16, 22, 68, 92, 108, 133, 134, 147, P147, 163, 166, 180
Royaume-Uni	17	(7), 8, 16, 22, 23, 56, 68, 69, 70, 74, 92, 108, 133, 147, P147, 178, 180
Fédération de Russie	11	16, 23, (58), 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147, 179
Rwanda	-	-
Saint-Kitts-et-Nevis	-	-
Sainte-Lucie	4	7, 8, 16, 108
Saint-Marin	-	-
Saint-Vincent-et-les Grenadines	4	7, 16, 108, 180
Sao Tomé-et-Principe	-	-
Sénégal	-	-
Serbie-et-Monténégro	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 109
Seychelles	5	(7), 8, 16, (58), 108
Sierra Leone	5	7, 8, 16, 22, 58

Etats Membres (177)	Total	Numéro des conventions
		() convention dénoncée
Singapour	4	7, 8, 16, 22
Slovaquie	2	163, 164
Slovénie	13	8, 9, 16, 22, 23, 53, 56, 69, 73, 74, 91, 92, 108
Somalie	3	16, 22, 23
Soudan	-	-
Sri Lanka	5	(7), 8, 16, 58, 108
Suède	19	(7), 8, 9, 16, (58), 73, (75), 92, 108, 133, 134, 145, 146, 147, P147, 163, 164, 178, 180
Suisse	5	8, 16, 23, (58), 163
Suriname	-	-
Swaziland	-	-
République arabe syrienne	1	53
Tadjikistan	9	16, 23, 69, 73, 92, 108, 133, 134, 147
Tanzanie, République-Unie de	5	(7), 16, 58, 108, 134
Tchad	-	-
République tchèque	3	108, 163, 164
Thaïlande	-	-
Timor-Leste	-	-
Togo	-	-
Trinité-et-Tobago	2	16, 147
Tunisie	13	8, 16, 22, 23, 55, (58), 73, 92, 108, 126, 133, 138, 147
Turkménistan	-	-
Turquie	1	(58)
Ukraine	10	16, 23, 32, (58), 69, 73, 92, 108, 133, 147
Uruguay	13	(7), 8, 9, 16, 22, 23, 54, (58), 73, 93, 108, 133, 134
Vanuatu	-	-
Venezuela	2	(7), 22
Viet Nam	-	-
Yémen	2	16, 58
Zambie	-	-
Zimbabwe	-	-

**Déclarations d'application des conventions
du travail maritime aux territoires non métropolitains
(au 22 avril 2004)**

Etats Membres	Territoires non métropolitains	Conventions applicables (avec ou sans modifications)	
		Total	() convention dénoncée
Australie	Ile Norfolk	-	-
Danemark	Iles Féroé	6	7, 8, 9, 16, 53, 92
	Groenland	2	7, 16
Etats-Unis	Guam	7	53, 54, 55, 57, 58, 74, 147
	Iles Mariannes du Nord	1	147
	Iles Vierges américaines	7	53, 54, 55, 57, 58, 74, 147
	Porto Rico	7	53, 54, 55, 57, 58, 74, 147
	Samoa américaines	6	53, 54, 55, 57, 58, 147
France	Guadeloupe	25	8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 145, 146, 147
	Guyane française	25	8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 145, 146, 147
	Martinique	25	8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 145, 146, 147
	Nouvelle-Calédonie	16	9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, (91), 108, 145, 146, 147
	Polynésie française	17	9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, (91), 98, 108, 145, 146, 147
	Réunion	25	8, 9, 16, 22, 23, 53, (54), 55, 56, 58, 68, 69, 70, 71, (72), 73, 74, (91), 92, 108, 109, 133, 145, 146, 147
	Saint-Pierre-et-Miquelon	16	9, 16, 22, 23, 53, 55, 56, 58, 69, 71, 73, (91), 108, 145, 146, 147
	Terres australes et antarctiques françaises	17	8, 9, 16, 22, 23, 53, 58, 68, 69, 73, 74, 92, 108, 133, 134, 146, 147
Nouvelle-Zélande	Tokélaou	-	-
Pays-Bas	Antilles néerlandaises	7	8, 9, 22, 23, 58, 69, 74
	Aruba	10	8, 9, 22, 23, (58), 69, 74, 145, 146, 147
Royaume-Uni	Anguilla	6	7, 8, 22, 23, 58, 108
	Bermudes	8	7, 16, 22, 23, 58, 108, 133, 147
	Iles Falkland (Malouines)	5	7, 8, 22, 23, 58
	Iles Vierges britanniques	5	7, 8, 23, 58, 108
	Gibraltar	9	7, 8, 16, 22, 23, 58, 108, 133, 147
	Guernesey	8	7, 8, 16, 22, 56, 69, 74, 108
	Ile de Man	14	7, 8, 16, 22, 23, 56, 68, 69, 70, 74, 92, 108, 133, 147
	Jersey	8	7, 8, 16, 22, 56, 69, 74, 108
	Montserrat	5	7, 8, 16, 58, 108
	Sainte-Hélène	5	7, 8, 16, 58, 108

Annexe II. Procédure d'amendement simplifiée (article XV)



Addendum aux commentaires sur le projet recommandé de convention du travail maritime relatifs à la réglementation 4.5 (Sécurité sociale)

1. Le présent addendum, qui porte sur la *réglementation 4.5* («Sécurité sociale») du projet recommandé de convention maritime du travail, doit être lu à la lumière du commentaire 34 relatif au projet recommandé de document (PTMC/04/1). On se souviendra qu'il n'avait pas été possible de s'entendre sur des dispositions précises à ce sujet lors de la dernière réunion, tenue à Nantes, du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime. A la suggestion du bureau du groupe de haut niveau, le Bureau a consulté des experts des gouvernements et des représentants des armateurs et des gens de mer en avril de cette année et a inséré dans le projet recommandé des dispositions qui ont fait l'objet d'un large accord tripartite.
2. Ces dispositions sont regroupées sous le *titre* proposé de «Sécurité sociale», recommandé par les experts, qui ont fait remarquer que l'expression «protection sociale» s'employait normalement dans un sens beaucoup plus large. Il est recommandé d'utiliser l'expression «sécurité sociale», et non l'expression de «protection de sécurité sociale» pour parler de la protection offerte en vertu de la réglementation 4.5. Il y a lieu de noter en même temps que certains gouvernements considèrent que certaines autres dispositions du titre 4 de la convention portent sur différents aspects de la sécurité sociale. Bien entendu, la terminologie employée dans la convention n'a pas d'incidence sur celle employée par les pays qui ratifient l'instrument.
3. La réglementation proposée clarifie le fait que les obligations des Membres qui ratifient la convention portent sur des questions ou des branches mentionnées dans le code à l'égard des gens de mer et des personnes à leur charge qui sont soumis à la législation sur la sécurité sociale. Par ailleurs, elle rappelle aux Membres l'obligation stricte imposée par la Constitution de l'OIT, à savoir que l'adoption et la ratification des conventions internationales du travail ne doivent pas porter atteinte aux autres dispositions garantissant aux travailleurs des conditions plus favorables (*paragraphe 1*). Allant plus loin, le *paragraphe 2* envisage la réalisation progressive d'une protection complète de sécurité sociale pour les gens de mer (et, dans la mesure prévue par les législations nationales, pour les personnes à leur charge), qui auraient droit en tout état de cause à une protection au moins aussi favorable que celle des personnes travaillant à terre (*paragraphe 3*).
4. Malgré les difficultés rencontrées dans le passé au sujet de cette question, un large accord a été obtenu parmi les experts consultés. Ce résultat est notamment dû au fait que ces experts ont entamé leur travail en adoptant une matrice indiquant les branches de protection à couvrir et les entités qui devraient être chargées d'assurer les divers aspects de cette couverture. Les branches en question, énumérées à la *norme A4.5, paragraphe 1*, sont les neuf branches qui font l'objet de la convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, dans la mesure où elles complètent la protection à court terme offerte par les armateurs, protection qui est déjà prévue par les réglementations 4.1 et 4.2 de la convention du travail maritime (ainsi que d'autres dispositions de la convention, comme celles qui portent sur le contrat d'engagement, le rapatriement et l'indemnité en cas de naufrage). Aussi, la protection assurée par le titre 4 commencerait-elle par la protection à court terme, qui est assurée par les armateurs et réglementée par les Etats du pavillon et porte sur les soins médicaux et les indemnités de maladie. La protection se poursuivrait éventuellement à moyen terme, conformément aux dispositions comme le *paragraphe 3* de la norme A4.2, qui porte sur les indemnités de maladie. Cette protection de base inclurait la responsabilité à court terme en matière de maladies professionnelles et d'accidents du travail, ainsi que la responsabilité à long terme en ce sens que l'armateur doit souscrire une assurance décès ou invalidité de longue durée, conformément au *paragraphe 1 b* de la norme A4.2. Bien que ce dernier *paragraphe* ait été placé entre crochets ([]) parce que ses termes précis sont controversés, sa teneur générale a été considérée comme un élément essentiel de la protection à assurer en vertu de la convention.
5. Lors de la ratification, les Membres seraient tenus d'assurer une protection dans au moins trois des branches (*paragraphe 2*). Cette obligation, qui s'inspire des prescriptions de la convention n° 102, ne devrait pas être trop exigeante, d'autant plus que le *paragraphe 1* du *principe directeur B4.5* recommande que ces branches soient les soins médicaux, les prestations de maladie et l'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles, déjà couvertes par les armateurs dans la mesure indiquée ci-dessus.
6. Le *paragraphe 3* de la *norme A4.5* concerne l'obligation de l'Etat dans lequel réside habituellement le marin de prendre des mesures pour assurer une «protection complémentaire» (de celle déjà assurée par l'armateur) dans les branches retenues. Tout en devant être au moins équivalente à celle dont bénéficient les personnes travaillant à terre dans le pays dont il s'agit, cette protection peut être

fournie par le biais de différents mécanismes comme les accords internationaux ou les systèmes fondés sur les cotisations. Dans ce dernier cas, l'Etat du pavillon devrait être tenu de veiller au versement des cotisations (*paragraphe 7 du principe directeur B4.5*).

7. Le *paragraphe 4* de la norme concerne les obligations de l'Etat du pavillon relatives aux questions relevant des réglementations 4.1 et 4.2, ainsi que les responsabilités inhérentes aux obligations qui sont les siennes en vertu du droit international, en particulier l'obligation d'exercer sa juridiction et son contrôle dans le domaine social (voir commentaire 1 sur le projet recommandé). Les experts des gens de mer à la réunion mentionnée au point 1 ci-dessus ont estimé que ce paragraphe ne couvrirait pas suffisamment les responsabilités de l'Etat du pavillon en matière de sécurité sociale. De son côté, un expert gouvernemental a considéré que ce paragraphe pouvait être développé. Ce paragraphe de la norme est complété par le *paragraphe 5 du principe directeur B4.5*, qui a été proposé par les experts des gens de mer, mais n'a pu faire l'objet d'un accord. Le principe directeur proposé recommande que chaque Etat du pavillon s'efforce «de prendre toutes les mesures pour appliquer ce principe, selon sa situation nationale», de façon que tous les gens de mer servant à bord de ses navires puissent bénéficier des mêmes branches de la sécurité sociale que les gens de mer résidant sur son territoire et y étant assurés.
8. Le *paragraphe 5* de la norme traite de la question importante de savoir comment les obligations à long terme des Membres (non couvertes par les points 4.1 et 4.2) en matière de sécurité sociale à l'égard des gens de mer doivent être mises en œuvre en l'absence de protection de la part des entités qui en sont normalement responsables. Par exemple, l'Etat dans lequel le marin réside habituellement peut ne pas avoir ratifié la convention ou ne pas être à même d'assurer une protection dans la branche dont il s'agit. Cette grave lacune de la protection de sécurité sociale des gens de mer risque de battre en brèche le principe de l'égalité. Le pays de résidence et/ou l'Etat du pavillon, selon le cas, doit alors «examiner» les diverses modalités selon lesquelles des prestations comparables seront fournies, conformément à la législation et à la pratique nationales. Des méthodes à ce sujet sont suggérées au *paragraphe 2 du principe directeur B4.5*. Cette disposition signifie que les Membres devraient envisager sérieusement des manières de fournir des prestations comparables à celles qui font défaut et s'efforcer d'assurer ces prestations dans la mesure du possible, conformément à leur législation et à leur pratique nationales.
9. Une flexibilité considérable est également accordée quant aux moyens par lesquels les Membres assument leurs obligations générales en matière de sécurité sociale. En particulier, le *paragraphe 6* de la norme les autoriserait à tenir compte des accords collectifs, et même des régimes privés. Dans la mesure où ils assument leurs obligations par le biais d'accords ou de régimes appropriés, il n'y a pas lieu de recourir à la législation ou à d'autres mesures étatiques.
10. Le *paragraphe 7* de la norme traite de la question (couverte, entre autres, par la convention n° 102) du maintien des droits relatifs à la sécurité sociale des gens de mer, chez qui il est fréquent d'être employé par de nombreux armateurs et de servir sous de nombreux pavillons au cours de sa carrière.
11. Le *paragraphe 8* de la norme, qui traite du caractère équitable et efficace des procédures de règlement des différends, est complété par les *paragraphes 3 et 4 du principe directeur B4.5*, lequel met l'accent sur le fait que les procédures élaborées par chaque Membre (au sujet des questions de protection de sécurité sociale dont il est responsable) devraient permettre de régler tous les différends concernant la couverture dont il est question, indépendamment du mécanisme (privé ou public) selon lequel cette couverture est assurée.
12. Les *paragraphes 9 et 10* de la norme sont des dispositions habituelles des conventions internationales du travail.
13. La question des conflits de législations est traitée au *paragraphe 3 du principe directeur B4.5*, qui fait obligation aux Membres dont la législation peut s'appliquer de coopérer en vue de déterminer celle des législations qui s'appliquera, en tenant compte de facteurs comme le fait de savoir quelle est la législation dont le type et le niveau de protection sont le plus favorables aux gens de mer intéressés, ainsi que la préférence de ceux-ci.
14. Le *paragraphe 6 du principe directeur B4.5* concerne le traitement des aspects du contrat d'engagement des gens de mer qui touchent à la sécurité sociale. Il devrait donc être coordonné avec les dispositions du titre 2 du projet recommandé de convention, conjointement avec le *paragraphe 4 h* de la norme A2.1, qui porte sur la même question (voir le commentaire 20, point 7, et la disposition pertinente entre crochets ([])). Le *paragraphe 6* correspond au consensus le plus large qui a pu être atteint au sujet d'une proposition initiale faite par les experts des gens de mer, que les experts des armateurs ont jugée trop bureaucratique.