



Rapport du Comité plénier

1. Le Comité plénier a tenu sa première séance le 7 février 2006. Il était initialement composé de 100 membres (60 membres gouvernementaux, 8 membres employeurs et 33 membres travailleurs). Pour assurer l'égalité des votes, chaque membre gouvernemental ayant le droit de vote était crédité de 264 voix, chaque membre employeur de 1 947 voix et chaque membre travailleur de 472 voix. La composition du comité a été modifiée neuf fois au cours de la session et le nombre de voix attribué à chaque membre a été modifié en conséquence¹.

2. Le comité a constitué son bureau comme suit:

Président: M. B. Carlton (membre gouvernemental, Etats-Unis), lors de sa première séance

Vice-présidents: M. D. Lindemann (membre employeur, Allemagne) et M. B. Orrell (membre travailleur, Royaume-Uni), lors de sa première séance

Rapporteurs: M^{me} F. Abdel Hamid Elsayed (membre gouvernemental, Egypte), M. D. Bell (membre gouvernemental, Bahamas) et M. G. Boumpoulos (membre gouvernemental, Grèce), lors de sa première séance

¹ Les modifications sont les suivantes:

- a) 7 février: 100 membres (59 membres gouvernementaux avec 264 voix chacun, 8 membres employeurs avec 1 947 voix chacun et 33 membres travailleurs avec 472 voix chacun);
- b) 8 février: 120 membres (62 membres gouvernementaux avec 100 voix chacun, 8 membres employeurs avec 775 voix chacun et 50 membres travailleurs avec 124 voix chacun);
- c) 9 février: 114 membres (69 membres gouvernementaux avec 296 voix chacun, 8 membres employeurs avec 2 553 voix chacun et 37 membres travailleurs avec 552 voix chacun);
- d) 10 février: 95 membres (70 membres gouvernementaux avec 68 voix chacun, 8 membres employeurs avec 595 voix chacun et 17 membres travailleurs avec 280 voix chacun);
- e) 11 février: 91 membres (70 membres gouvernementaux avec 1 voix chacun, 7 membres employeurs avec 10 voix chacun et 14 membres travailleurs avec 5 voix chacun);
- f) 13 février (milieu de journée): 96 membres (75 membres gouvernementaux avec 14 voix chacun, 7 membres employeurs avec 150 voix chacun et 14 membres travailleurs avec 75 voix chacun);
- g) 13 février (après-midi): 102 membres (79 membres gouvernementaux avec 120 voix chacun, 8 membres employeurs avec 1 185 voix chacun et 15 membres travailleurs avec 632 voix chacun);
- h) 14 février: 103 membres (80 membres gouvernementaux avec 3 voix chacun, 8 membres employeurs avec 30 voix chacun et 15 membres travailleurs avec 16 voix chacun);
- i) 17 février: 104 membres (81 membres gouvernementaux avec 40 voix chacun, 8 membres employeurs avec 405 voix chacun et 15 membres travailleurs avec 216 voix chacun).

-
3. Le comité a constitué un Comité de rédaction composé des membres suivants: M. D. Roussel (membre gouvernemental, Canada), M^{me} N. Msomi (membre gouvernemental, Afrique du Sud), M^{me} M. Martyn (membre gouvernemental, Royaume-Uni), M. D. Dearsley (membre employeur, Royaume-Uni) et M. P. McEwen (membre travailleur, Royaume-Uni).
 4. A sa deuxième séance, le comité a constitué un groupe de travail sur les dispositions relatives à l'entrée en vigueur et sur certains aspects des procédures d'amendement. Le groupe de travail était présidé par M. John Blanck (membre gouvernemental, Etats-Unis). Il était composé des membres gouvernementaux des Bahamas, de la Chine, de la République de Corée, de l'Egypte, des Emirats arabes unis, de l'Irlande, du Japon, du Libéria, du Nigéria, du Panama, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la République bolivarienne du Venezuela; des membres employeurs suivants: M. R. Aglieta (Italie), M. J. Bebiano (Portugal), M. T. Marking (Fédération internationale des armateurs, ISF), M. Y. Tsujimoto (Japon) et M. A. Vidigal (Brésil); et des membres travailleurs suivants: M. J. Bainbridge (Fédération internationale des ouvriers du transport, ITF), M. M. Castro (Argentine), M. P. Crumlin (Australie) et M. G. Lackey (Etas-Unis).
 5. A sa troisième séance, le comité a constitué un groupe de travail sur les navires qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans d'autres eaux du même type ou proches, afin qu'il examine l'alinéa *i* du paragraphe 1 de l'article II. Le groupe de travail était présidé par M. G. Smefjell (membre gouvernemental, Norvège). Il était composé des membres gouvernementaux de l'Algérie, de l'Allemagne, de l'Angola, du Canada, du Chili, de la Chine, du Danemark, des Etats-Unis, de la France, de l'Inde, du Japon, du Libéria et des Philippines; des membres employeurs suivants: M. A. Bowering (Hong-kong, Chine), M. J. Greenway (Canada), M. A. Pomorski (Pologne), M. C. Salinas (Philippines) et M. H. Van Ketel (Pays-Bas); et des membres travailleurs suivants: M. D. Benze (Allemagne), M^{me} K. Higginbottom (Fédération internationale des ouvriers du transport), M. E. Martins Areias (Brésil), M. B. Mordt (Norvège), M. H. Rustandi (Indonésie) et M. S. Zitting (Finlande).
 6. Le comité a tenu 18 séances. Il a été saisi des rapports I (1A) et I (1B), préparés par le Bureau et portant sur les questions à l'ordre du jour de la Conférence:

Introduction

7. Le Président a remercié le comité de lui offrir le privilège d'en assumer la présidence. Il rappelle qu'il a eu l'honneur de présider la Commission n° 1 lors de la Conférence technique maritime préparatoire (CTMP) de 2004, ainsi que la Réunion tripartite d'intersession sur le suivi de la Conférence technique maritime préparatoire de 2005. Il s'engage à se montrer équitable, franc et très respectueux de toutes les opinions exprimées par les délégués. En retour, il demande aux délégués de se montrer désireux de coopérer et de faire des compromis, de s'écouter attentivement les uns les autres et de travailler assidûment en vue de parvenir à l'objectif commun, qui consiste à adopter une nouvelle convention du travail maritime, qui soit globale, consolidée et puisse être largement ratifiée. Le comité ayant une immense tâche à accomplir en seulement neuf jours, l'orateur propose donc de se mettre immédiatement au travail.
8. La représentante du Secrétaire général a déclaré que le projet de convention maritime consolidée est le produit de plus de quatre années de travaux et d'efforts intenses. Le résultat des débats du comité fera date et formera une part importante de l'ensemble plus vaste du droit international. L'objectif du comité est de parvenir à un instrument international qui se rapproche autant que possible de la ratification universelle, qui soit pleinement mis en œuvre et effectivement appliqué, et ce au bénéfice des gens de mer du monde entier. Le projet de convention est tout près d'atteindre cet objectif. La réalisation

de cet immense projet requiert un apport constructif de tous les délégués. L'oratrice les appelle à manifester un intérêt soutenu et un enthousiasme sans faille, à se montrer ouverts, à coopérer, à partager leur expertise, à rester patients, à garder le sens de l'humour et, avant tout, à se montrer endurants. Sur le plan personnel, elle remercie, en particulier, les nombreux délégués des trois groupes qui ont accompagné le projet de convention du début à la fin et sans lesquels cet examen à cette 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail n'aurait pas été possible.

9. La représentante du Secrétaire général a ensuite présenté les documents préparés par le Bureau, qui serviront de base aux débats du Comité plénier sur le projet de convention du travail maritime consolidée. Le rapport I (1A) fournit un aperçu général du contexte du projet de convention du travail maritime consolidée et de son impact prévu. Il contient des commentaires du Bureau. Si les délégués jugent utiles certaines des suggestions contenues dans ces commentaires, ils devront proposer des amendements dans ce sens, étant donné que le Bureau n'est pas en mesure de le faire. Le rapport I (1B) contient le texte du projet de convention du travail maritime consolidée. La vue d'ensemble des rapports sert de guide de référence rapide aux dispositions du projet de texte et aux notes pertinentes figurant dans les commentaires. La brochure sur les questions fréquentes vise à saisir l'essence et à mettre en évidence les dispositions novatrices du projet d'instrument. La représentante du Secrétaire général a conclu en annonçant les ratifications supplémentaires ci-après de conventions du travail maritime, qui ont été enregistrées depuis le 30 septembre 2005:

- Croatie – convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996;
- Lettonie – convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996;
- Luxembourg – convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976, convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996, convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, Protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976;
- République de Moldova – convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970;
- Seychelles – convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926; convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946, convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

Discussion générale

10. Le Vice-président employeur a souligné que l'adoption de la convention du travail maritime consolidée concrétiserait cinq dures années d'efforts, au cours desquelles les gouvernements, les membres des groupes des employeurs et des travailleurs et le Bureau ont travaillé ensemble, avec un engagement quasiment sans précédent, afin d'obtenir un résultat dont ils pourraient être tous fiers. Le secteur maritime est unique et international par nature. Il diffère également des autres secteurs d'activité du fait que, par définition, les

travailleurs se déplacent et sont absents de chez eux pendant de nombreux mois d'affilée. Dès sa création, l'OIT a reconnu la nature unique de ce secteur en élaborant des conventions et recommandations répondant précisément aux besoins du secteur maritime. Il est cependant préoccupant de constater que tous les instruments de l'OIT n'ont pas été largement acceptés. Dans l'industrie maritime d'aujourd'hui, ce ne sont pas seulement les navires et les services, mais aussi la main-d'œuvre tout entière, qui sont internationaux. Un ensemble commun de normes du travail maritime acceptées sur le plan international est tout aussi essentiel pour le secteur qu'un ensemble commun de normes techniques acceptées au niveau international, telles que celles prévues dans la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS), ou que des normes sur l'environnement, comme celles fixées par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973 (MARPOL). A l'origine, l'idée de consolider l'ensemble des normes du travail maritime de l'OIT dans une convention unique a été lancée conjointement par les armateurs et les gens de mer. En outre, elle a coïncidé avec la campagne de l'OIT pour la promotion du travail décent, qui a reçu l'assentiment des deux groupes. S'il est vrai que le secteur maritime est extrêmement compétitif, le groupe des employeurs a clairement fait savoir que ses membres souhaitent se concurrencer de par l'efficacité de leurs activités et non pas sur la base des conditions sociales et de travail. Il est dans l'intérêt des armateurs, tout autant que dans celui des leurs partenaires sociaux, que les gens de mer bénéficient à l'échelle internationale de conditions de travail et de vie décentes, quel que soit leur nationalité, le propriétaire de leur navire ou le pavillon sous lequel il navigue.

- 11.** Le groupe des employeurs s'est engagé dans un processus révolutionnaire avec un objectif ambitieux, à savoir la consolidation de 30 conventions et d'un nombre similaire de recommandations en une seule convention à vocation universelle. Le groupe est conscient qu'il est en train de promouvoir une sorte de charte des normes du travail, inconnue à ce jour à l'OIT, ainsi qu'un ensemble d'articles, de prescriptions obligatoires et un code de recommandations qui est unique dans le système de l'OIT. En outre, une procédure d'amendement permettra de mettre à jour la convention rapidement si nécessaire. La communauté maritime peut être fière de ces réalisations, qui sont avant tout dues à la cohésion qui s'est établie entre les gouvernements et les deux partenaires sociaux à mesure que le processus avançait. L'orateur espère qu'un modèle a été établi et qu'il sera adopté plus largement par l'OIT à l'avenir.
- 12.** Il reste cependant beaucoup à faire. Si l'objectif initial consistant à mettre d'accord le plus grand nombre sur le texte de l'instrument avant la présente Conférence n'a pas été atteint, il est certes encourageant de constater que l'essentiel du texte est acceptable dans sa forme actuelle. A cet égard, le groupe des employeurs continuera d'être guidé par le principe selon lequel il faut rechercher les normes communes réalisables les plus élevées, tout en veillant à ce que la convention puisse être universellement acceptée et largement ratifiée et appliquée. Il sera donc essentiel que le groupe détermine pendant la présente Conférence quelles sont les dispositions de nature à encourager ou à décourager la ratification. Si l'inclusion d'une disposition particulière va à l'encontre d'une large ratification, le groupe des employeurs sera d'accord pour qu'elle soit supprimée. Toutefois, les accords conclus à des réunions précédentes sur des ensembles de dispositions seront respectés. L'orateur demande à tous les groupes de faire preuve de discipline et de concentrer les débats aux questions sensibles qui pourraient avoir une incidence sur l'adoption et la ratification du nouvel instrument. En conclusion, le Vice-président employeur rend hommage à la qualité du travail réalisé par la petite équipe dirigée par la représentante du Secrétaire général et s'engage à apporter son soutien pour que les travaux de la Conférence soient couronnés de réussite.
- 13.** Le Vice-président travailleur a fait observer que plus de 90 pour cent du commerce mondial est acheminé par la mer chaque année. Tout comme le transport maritime

constitue un secteur essentiel, les gens de mer constituent une main-d'œuvre essentielle. Malheureusement, ils sont trop nombreux à se voir dénier des conditions de travail décentes. C'est pour cette raison que la présente Conférence maritime est d'une importance primordiale non seulement pour le 1,2 million de gens de mer dans le monde, mais également pour tous ceux qui travaillent aujourd'hui dans un contexte mondialisé. La Conférence a pour tâche de consolider et de mettre à jour plus de 60 instruments maritimes existants en une seule convention, facile à comprendre, facilement ratifiable et facilement applicable, qui constituerait le quatrième pilier de la réglementation internationale du secteur maritime. Les gens de mer considèrent qu'il s'agit d'une charte des droits des gens de mer. Les réunions précédant la présente Conférence ont abouti à l'adoption d'un texte qui reflète un large et subtil consensus. Il est crucial de respecter ce consensus et de faire preuve de retenue en ne cherchant pas à rouvrir un débat sur des questions qui ont déjà été tranchées. Ne pas respecter les accords précédents pourrait entraîner la possibilité bien réelle d'annuler quatre années de travail.

- 14.** Toutefois, s'il existe des domaines consensuels, il reste de nombreux points de divergence. Le groupe des travailleurs est déçu que la convention proposée puisse autoriser des Etats Membres à se soustraire à leurs obligations internationales en ce qui concerne la protection de la sécurité sociale de tous les gens de mer à bord de navires battant leur pavillon. Les problèmes de nature administrative ne justifient pas l'abrogation des obligations qui leur incombent au titre de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (UNCLOS). La protection de la sécurité sociale est l'un des principes clés de la Déclaration de Philadelphie et est fondamentale pour le travail décent. Le groupe des travailleurs est également déçu que les principes contenus dans la convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976, aient été écartés, en particulier parce qu'un emploi continu ou régulier et la sécurité d'un revenu sont fondamentaux pour le travail décent. Il faut aussi rappeler que la Conférence cherche à consolider des normes existantes, qui sont toujours en vigueur. Nombreux sont les gens de mer qui peuvent se prévaloir actuellement des droits et des principes définis dans ces instruments obligatoires. Il faudra donc, pendant le processus de consolidation, veiller à ne pas priver les gens de mer de ces droits.
- 15.** L'objet de la nouvelle convention est d'améliorer la situation actuelle, et non pas de légitimer le statu quo. La convention devra être une charte des droits des gens de mer: elle ne devra pas fournir l'occasion de déréglementer davantage le secteur en supprimant des normes obligatoires établies depuis longtemps ni l'occasion de faire de la discrimination à l'encontre de certains groupes de gens de mer. Si la convention ne prévoit pas des normes minimums qui soient applicables et qui offrent des droits significatifs aux gens de mer, elle sera un échec et il serait préférable de conserver les normes existantes avec toutes leurs lacunes. Les gouvernements doivent donc être prêts à harmoniser leur législation nationale avec une nouvelle convention, pleine de signification, qui sera largement ratifiable et appliquée avec force. L'objectif est de préserver des conditions de vie et de travail décentes pour les gens de mer et, ce faisant, de faire avancer l'Agenda de l'OIT pour le travail décent.
- 16.** La membre gouvernementale de la France a souligné à nouveau l'importance de cette Conférence qui cherche à tenir compte de la dimension sociale de la mondialisation dans un secteur qui est au cœur du commerce international. Son gouvernement a vivement soutenu l'Agenda de l'OIT pour le travail décent dans le secteur maritime et se félicite de la tenue de la présente Conférence qui devrait conduire à l'adoption d'une convention du travail maritime consolidée. Cinq années de travail de la part des employeurs, des travailleurs et des gouvernements ont abouti au texte global et équilibré qui est proposé et qui montre ce que le tripartisme peut permettre de réaliser. Même si les participants à la présente Conférence introduiront certaines modifications au texte proposé, il semble

déraisonnable de rouvrir le débat sur des questions qui ont déjà été résolues. L'oratrice promet le soutien total de sa délégation aux travaux à venir.

- 17.** Le membre gouvernemental des Bahamas déclare que, si les travaux de la Conférence sont couronnés de succès, l'industrie maritime aura fait un pas en avant dans la protection du bien-être des gens de mer. L'enjeu est de parvenir à une convention qui satisfasse les partenaires sociaux et qui soit largement ratifiable. L'orateur soulève deux importantes questions préoccupantes concernant la sécurité et le bien-être des gens de mer. La première concerne la piraterie, et l'orateur de citer deux navires des Bahamas qui ont été récemment attaqués. La seconde est la tendance à criminaliser les gens de mer impliqués dans des accidents maritimes. Citant une proposition de directive de l'Union européenne sur le sujet, l'orateur fait remarquer que, en abaissant les limites entre actes criminels et accidents, les incidences seraient grandes pour ceux qui sont impliqués dans des accidents, le moral de la profession des gens de mer pourrait être affecté et cela pourrait dissuader éventuellement d'autres personnes d'envisager une carrière dans le métier de la mer. Bien que la convention proposée ne résoudra probablement pas ces problèmes, elle améliorera la qualité de vie en mer, attirera de nouveaux arrivants dans l'industrie maritime et persuadera les gouvernements de considérer les gens de mer comme des personnes responsables qui souhaitent travailler dans la paix et la sécurité.
- 18.** Le membre gouvernemental du Japon a dit que le projet de convention est important pour le secteur maritime car il améliorera les conditions de vie et de travail des gens de mer et créera une concurrence loyale dans ce secteur. Son gouvernement a attaché une grande importance aux travaux des quatre dernières années et s'est efforcé, avec les autres Membres, de faire en sorte que la convention puisse être ratifiée par le plus grand nombre en éliminant les obstacles à la ratification.
- 19.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a dit que l'objectif consistant à mettre au point une convention du travail maritime unique, qui soit concise, uniformément applicable et ratifiable par le plus grand nombre, peut être atteint. Mises à part certaines questions qui seront soulevées ultérieurement, le projet de texte est acceptable. De manière générale, l'Accord de Genève et les huit principes de l'exercice de consolidation doivent servir de base dans les négociations difficiles. En outre, lors de l'examen des questions non résolues, le projet de texte devra être considéré dans une optique internationale et non du point de vue de chaque pays.
- 20.** Le membre gouvernemental de l'Italie a déclaré que la présente Conférence est la dernière étape de l'exercice de consolidation et d'actualisation commencé en 2001 et s'achèvera par l'adoption d'une convention historique. Même si toutes les parties prenantes pourront être fières du résultat, disposer d'une convention ne suffit pas. Il faut encore que celle-ci soit largement ratifiée et appliquée. L'objectif général du travail décent implique en outre le respect des droits fondamentaux des gens de mer et la prise en considération des questions liées à la santé et à la sécurité au travail. Le gouvernement italien estime que le texte du projet de convention est satisfaisant.
- 21.** Le membre gouvernemental de la Grèce a dit que la convention du travail maritime sera le quatrième pilier de la réglementation du secteur maritime et doit reposer sur plusieurs principes. Elle doit contenir des normes réalistes sur les conditions de vie et de travail des gens de mer et, tout en reconnaissant le rôle prépondérant de l'Etat du pavillon, pouvoir être uniformément appliquée et respectée sur les navires quel que soit leur pavillon. L'exercice de consolidation des normes existantes doit tenir compte du fait que certaines normes sont obsolètes et constituent des obstacles à la ratification. Les préoccupations des principaux Etats du pavillon, Etats du port et Etats pourvoyeurs de main-d'œuvre, ainsi que les partenaires sociaux, doivent être prises en considération afin de parvenir à une ratification la plus large possible. Les dispositions sur les conditions d'emploi doivent

refléter le consensus et la compréhension des partenaires sociaux, étant donné que ces questions sont régies par des conventions collectives conformément à la législation nationale.

22. Le membre gouvernemental de la Turquie a dit que son gouvernement appuie largement le texte du projet de convention. Sa délégation fera tout pour faciliter l'achèvement des travaux en temps voulu et l'adoption de la convention sans amendements de fond qui en restreignent la portée.
23. Le membre gouvernemental du Nigéria a dit que les débats doivent reposer sur la recherche du compromis et du consensus. Un des moyens de parvenir au consensus serait d'adopter une procédure d'amendement simplifiée, de sorte que les questions qui ne pourront faire l'objet d'un accord au stade actuel puissent éventuellement être traitées ultérieurement par des amendements. Le comité ne devrait pas rouvrir inutilement les débats sur les dispositions ayant déjà fait l'objet d'un accord, étant donné qu'il y a eu un consensus lors des nombreux débats antérieurs sur le projet de texte. Le gouvernement norvégien juge le projet de texte globalement acceptable.
24. La membre gouvernementale du Danemark a déclaré que, même si le processus de consolidation a pris du temps, cela en valait la peine. Le comité est saisi d'un projet de convention qui vise à moderniser un certain nombre de conventions de l'OIT et à garantir des conditions de vie et de travail décentes. Ce projet comprend en outre un mécanisme d'application efficace. Le projet de convention constitue une réponse à la mondialisation dans un secteur en pleine évolution et au besoin d'une réglementation à l'échelle mondiale. Le comité doit faire en sorte que les efforts déployés dans l'élaboration du projet n'aient pas été vains. Des compromis devront être trouvés pour élaborer le texte final.
25. Le membre gouvernemental de la Chine, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a dit que, dans l'ensemble, le groupe gouvernemental appuie le projet de texte. Certains sujets de préoccupation subsistent néanmoins. Des problèmes demeurent au sujet de l'application de certaines parties de la convention, en particulier pour ce qui est des navires de petite taille. S'agissant des articles, l'adjonction d'une définition des navires transportant des passagers sera éventuellement suggérée. Les autres sujets de préoccupation concernent les dispositions relatives à l'entrée en vigueur et les amendements à adopter pour combler les lacunes des articles VII, XIV et XV. Les gouvernements souhaitent trouver le juste équilibre permettant à la fois que la convention ait un impact réel au niveau des Etats du pavillon et des Etats du port, et qu'il n'y ait pas d'obstacle à son entrée en vigueur ou à de futurs amendements. A la lumière des débats précédents, les gouvernements s'efforcent ensemble de trouver des solutions ouvrant la voie à une ratification la plus large possible. Le groupe gouvernemental est déterminé à travailler avec les partenaires sociaux afin de parvenir à un texte qui assurera le succès de la convention.
26. Le représentant de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a déclaré que les dispositions relatives à la protection de la santé et aux soins médicaux sont capitales pour les gens de mer, étant donné que la santé des personnes peut être mise en péril lorsqu'elles vivent et travaillent dans un seul et même environnement. En collaboration avec l'Organisation internationale du Travail et l'Organisation maritime internationale, l'OMS a élaboré le *Guide médical international de bord*. Une version révisée de ce document a été finalisée et harmonisée avec les autres normes médicales internationales, notamment la *Liste modèle des médicaments essentiels* et le *Règlement sanitaire international*. L'orateur espère que la Conférence encouragera la mise à disposition sur les navires du *Guide médical international de bord*, qui est utile non seulement dans les cas où les pays ne disposent pas d'un guide médical national de bord, mais aussi lorsque le guide national est rédigé dans une langue que tous les membres d'équipage ne comprennent pas.

-
- 27.** La membre gouvernementale des Philippines a exprimé la fierté de son pays d'être le premier pays fournisseur de main-d'œuvre maritime. Les qualités des gens de mer philippins sont un reflet de ce qu'il y a de meilleur aux Philippines. Plusieurs facteurs ont contribué à ce succès dans le domaine de la fourniture de main-d'œuvre, notamment les partenariats existant de longue date entre les organisations d'armateurs et celles de gens de mer. Les partenaires sociaux sont totalement associés à l'élaboration de politiques concernant une vaste gamme de questions, que ce soit la formation, le recrutement et l'engagement, ou encore les droits et le bien-être des gens de mer. Ils sont représentés avec droit de vote dans les plus hautes instances et ils participent également à l'élaboration des politiques et des normes en matière d'emploi. Son gouvernement croit dans le tripartisme et le dialogue social, et il est favorable à ce que des normes pour l'élaboration de politiques soient fixées en commun et appliquées aux niveaux national, régional et international. C'est pour cette raison que les Philippines ont participé à toutes les réunions préparatoires au cours des quatre dernières années. Le gouvernement philippin est soucieux de préserver les droits fondamentaux des gens de mer au travail et d'améliorer leur bien-être et les avantages dont ils bénéficient, mais également de trouver un juste milieu entre les intérêts des armateurs et des gens de mer, notamment ceux de l'industrie maritime nationale. Sa délégation contribuera donc, de façon significative, à l'élaboration d'une convention qui sera facile à comprendre, à mettre à jour et à appliquer.
- 28.** Le membre gouvernemental de la Chine s'est félicité de la nouvelle approche adoptée dans l'élaboration de la convention proposée et a fait observer qu'elle a attiré l'attention du secteur maritime. Un seul instrument, à jour, applicable de façon universelle remplacerait les conventions maritimes existantes qui sont parfois contradictoires et obsolètes. De même, en améliorant les dispositions concernant les procédures d'inspection et d'amendement, on améliorerait, de fait, les conditions de travail et de vie des gens de mer. Avec les Conventions MARPOL et SOLAS, et la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), la convention du travail maritime constituerait le quatrième pilier d'un système de réglementation internationale pour un secteur maritime de qualité. Sa délégation espère que la Conférence maritime adoptera une convention universellement reconnue et applicable qui garantira des conditions de vie et de travail décentes et protégera les droits légitimes des gens de mer.
- 29.** La membre gouvernementale du Ghana a exprimé l'appui de sa délégation à la convention proposée, qui permettra de faire évoluer l'industrie maritime. Certaines questions préoccupantes subsistent, mais le niveau d'appui et d'engagement manifesté par les gouvernements et les partenaires sociaux montre que ces questions seront probablement résolues, ouvrant la voie à l'adoption de la convention. L'instrument offrira aux gens de mer une protection et des conditions équivalentes, quels que soient la nationalité de la personne ou le pavillon du navire.
- 30.** Le membre gouvernemental du Bénin a rappelé la participation de son gouvernement aux précédents travaux préparatoires. Le Bénin soutient vivement l'élaboration de la convention et espère sincèrement que les efforts du comité seront couronnés de succès. L'approche tripartite adoptée dans les consultations est originale et a permis que toutes les parties prenantes participent et contribuent au projet de convention. Le travail des gens de mer mérite une attention particulière. Même si tous les problèmes du secteur maritime ne pourront pas être résolus par la convention proposée, il faut espérer que les suggestions qui seront formulées pendant les travaux du comité permettront de trouver une solution.
- 31.** La membre gouvernementale de l'Égypte déclare qu'un énorme effort a été consenti pour faire en sorte que des conditions de travail et de vie décentes soient garanties aux gens de mer, ce qui est l'objectif principal de l'instrument proposé. Elle fait remarquer que, puisque la profession de gens de mer est très spécifique, il est important d'élaborer une

convention suffisamment souple qui garantisse les meilleures conditions de travail possibles. La convention proposée est une grande réalisation de l'OIT.

- 32.** Le Vice-président employeur se dit très encouragé par les commentaires formulés par les gouvernements. L'engagement exprimé s'avérera indispensable pour permettre à la convention d'entrer en vigueur. Etant donné qu'aucun gouvernement n'a exprimé d'objection au projet de convention, cela semble indiquer que la convention sera largement ratifiable.
- 33.** Le Vice-président travailleur estime également que les déclarations positives des délégations gouvernementales sont très encourageantes. Ce sont après tout les gouvernements qui détiennent le véritable pouvoir puisque ce sont eux qui ratifieront la convention et garantiront les droits qui y sont prévus. Il y aura certainement des difficultés, notamment concernant des points tels que l'entrée en vigueur et les Etats côtiers mais, en faisant preuve de discipline et de pragmatisme, la Conférence sera sans aucun doute un succès.
- 34.** Le Président a ensuite proposé d'avoir une discussion ouverte sur toutes les questions que l'on n'estimait pas assez claires ou source de confusion. Aucune autre commission de la Conférence de l'OIT n'a eu autant de travail à faire que le présent Comité plénier. Il serait donc utile d'identifier assez tôt les questions qui pourront être facilement traitées et dont on pourrait se débarrasser rapidement. Dans le cas de points plus complexes, un débat général pourrait aider à déterminer les mesures qu'il conviendrait de prendre.
- 35.** Le membre gouvernemental de la Grèce a demandé une précision sur une question relative au paragraphe 3 de la règle 1.2 qui exclut une catégorie de personnes qui n'est pas habituellement employée en mer, telle que «les pilotes, les dockers itinérants et les travailleurs portuaires». Il demande si cette catégorie de travailleurs est supposée être couverte par d'autres réglementations, étant donné qu'ils ne sont pas explicitement exclus. La question ne se veut pas provocatrice; sa délégation n'a pas proposé ou appuyé d'amendement à la définition de l'expression «gens de mer». Toutefois, il est important que soit consignée au rapport du Comité plénier la façon dont les délégués comprennent cette disposition afin d'orienter l'interprétation future de la convention. A cet égard, il y a deux questions à examiner: comment se fait-il que cette disposition se trouve dans la convention et quelles seront les conséquences d'une telle disposition.
- 36.** Le Vice-président employeur a indiqué que le texte du paragraphe 3 de la règle 1.2 a été inséré à la suite d'un amendement proposé par le groupe des employeurs. L'idée était de fournir une large définition de l'expression «gens de mer» et ensuite d'en amoindrir la portée dans des dispositions spécifiques, si nécessaire. Le paragraphe 3 de la règle 1.2 est le seul endroit où il a été décidé de placer un tel amendement; des propositions visant à introduire de telles exclusions dans d'autres dispositions n'ont pas été acceptées. Des commissions distinctes travaillent en parallèle et certaines décisions sont prises sans que l'on sache parfaitement bien comment certaines questions ont été traitées dans d'autres commissions. Parmi ces questions figure la définition de l'expression «gens de mer». Maintenant que l'ensemble de la convention est à l'examen, il serait bon que le comité se penche sur ce qui pourrait s'avérer être une faiblesse dans le texte.
- 37.** Le Vice-président travailleur a fait remarquer que la demande formulée par le membre gouvernemental de la Grèce semble s'adresser aux gouvernements. Le groupe des travailleurs estime que toutes les personnes se trouvant à bord d'un navire, pour une durée quelle qu'elle soit, sont des gens de mer et doivent être en possession d'un certificat médical attestant qu'elles sont médicalement aptes à travailler. Il a noté que le texte est repris de la convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946.

-
- 38.** Le membre gouvernemental du Chili a fait remarquer qu'une référence aux pilotes inclurait non seulement les pilotes de ports, qui peuvent ne travailler qu'une demi-heure à la fois, mais aussi les pilotes de canaux, qui peuvent être à bord pendant une semaine ou davantage. Dans certains cas, l'absence de certificat médical pour un pilote de canal a entraîné des accidents graves. Il est donc erroné d'exclure les pilotes de canaux des dispositions de cette règle. En outre, le paragraphe 8 de la norme A1.2 est redondant, car ses dispositions sont couvertes par le paragraphe 9. Le paragraphe 8 pourrait donc être supprimé. Par ailleurs, s'agissant du paragraphe 2 de la règle 1.3, la signification des termes «sécurité individuelle» n'est pas claire. Renvoient-ils aux prescriptions de la Convention STCW sur la formation ou s'agit-il d'un simple cours de familiarisation? Il conviendrait de faire référence à la Convention STCW afin d'éviter toute confusion. Enfin, l'orateur a noté que, dans la version espagnole du projet de convention, c'est le mot «formación» et non «entrenamiento» qui est utilisé dans la règle 1.3. Bien que ces deux termes fassent référence à la formation, certaines différences existent entre eux et, dans ce contexte, le terme «entrenamiento» convient le mieux.
- 39.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a noté que la définition des gens de mer recouvre les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire. Au paragraphe 3 de la règle 1.2, l'exemption ne vise que les personnes qui ne sont pas «employées» habituellement, mais les mots «ne sont pas engagées» ou «ne travaillent pas» n'y figurent pas. Ce point nécessite une discussion plus approfondie.
- 40.** Le membre gouvernemental de la Norvège, s'exprimant en tant que vice-président du groupe gouvernemental et président du groupe de travail du groupe gouvernemental sur les définitions, a déclaré que le groupe de travail a entamé un vaste débat sur la définition de l'expression «gens de mer» figurant à l'alinéa f) du paragraphe 1 de l'article II. Des alternatives à la formulation actuelle ont été proposées, telles que l'adjonction des mots «habituellement» ou «à bord d'un navire donné», mais elles n'ont pas été jugées satisfaisantes. Le paragraphe 3 de cet article dispose qu'en cas de doute la question sera tranchée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées. Compte tenu de cette disposition et du fait que cette question pourra être réexaminée ultérieurement, la décision a été prise de laisser la définition en l'état.
- 41.** Le membre gouvernemental du Bénin a remercié le membre gouvernemental de la Grèce d'avoir soulevé un problème qui semble réel. Il est important que la définition de l'expression «gens de mer» soit cohérente dans l'ensemble de la convention.
- 42.** Le Vice-président travailleur se félicite que le membre gouvernemental de la Norvège ait rappelé le consensus qui s'est dégagé au cours des précédentes réunions consistant à laisser inchangée la définition des mots «gens de mer» ou «marin». La question de savoir qui devrait ou non être considéré comme un marin est importante. Les personnes qui travaillent à bord des navires, qu'il s'agisse de maîtres d'hôtel, de cuisiniers ou d'animateurs, sont des gens de mer. A cet égard, il a remercié le membre gouvernemental du Chili de ses commentaires au sujet des pilotes. Il convient cependant d'être pragmatique. Le bon sens impose de considérer qu'aux termes de la convention les pilotes ne sont pas des gens de mer, car il serait impossible de leur appliquer des dispositions telles que celles sur le logement et le paiement. Il est clair que les personnes «chargées de la navigation du navire» et celles qui «participent à la sécurité de l'exploitation du navire» sont des gens de mer, mais ces formulations sont trop restrictives. Par exemple, les maîtres d'hôtel, les esthéticiennes et d'autres personnes qui travaillent à bord de navires à passagers pendant de longues périodes font partie de l'équipage, même si elles ne participent pas à la sécurité de l'exploitation du navire. Elles appartiennent à un groupe qui est souvent exploité et doivent être reconnues comme des gens de mer et protégées en tant

que tels. Les équipes de réparateurs itinérants, qui sont actuellement engagés comme sous-traitants pour travailler à bord des navires, devraient également être considérés comme des gens de mer et, en dépit de leur statut de sous-traitants, leurs conditions de travail devraient être au moins équivalentes à celles prévues par la convention. S'agissant des certificats médicaux, il tombe sous le sens que ces dispositions s'appliquent aux personnes se trouvant à bord des navires pour de longues périodes et que les pilotes et les travailleurs portuaires ne relèvent pas de cette catégorie. Le groupe des travailleurs souhaite protéger les gens de mer et soutient fermement le point de vue selon lequel les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord pendant une longue période sont des gens de mer.

- 43.** Se référant au paragraphe 1 de la règle 1.2, le membre gouvernemental de la Malaisie a indiqué que l'examen médical des gens de mer diffère de celui des autres travailleurs. Il s'agit d'être médicalement apte à travailler à bord des navires. L'orateur partage l'opinion du Vice-président travailleur, selon laquelle les pilotes, les dockers itinérants et les travailleurs portuaires ne sont pas, dans ce contexte, des gens de mer, étant donné qu'ils ne sont pas engagés par le biais d'un contrat de travail maritime ou d'une convention collective, qu'ils ont plusieurs employeurs et ne sont pas engagés pour aller en mer.
- 44.** Selon le membre gouvernemental des Bahamas, le fait d'indiquer que le paragraphe 3 de la règle 1.2 ne s'applique pas aux pilotes implique que les pilotes sont des gens de mer mais qu'ils sont exclus de ces dispositions particulières. Si les pilotes n'étaient pas considérés comme des gens de mer, ils ne seraient pas du tout mentionnés dans la convention, étant donné que celle-ci ne s'applique qu'aux gens de mer.
- 45.** Le membre gouvernemental de la République de Corée s'est rallié à l'opinion du membre gouvernemental des Bahamas. Par ailleurs, des clarifications sont nécessaires sur l'interprétation de l'expression «une catégorie de personnes» au paragraphe 3 de l'article II. Cette disposition laisse à l'autorité compétente une certaine flexibilité pour déterminer qui sont les gens de mer. Cependant, compte tenu de la diversité d'opinions exprimées au sujet de la définition de l'expression «gens de mer» ou «marin», une plus grande clarté est nécessaire quant aux exclusions possibles. A titre provisoire, il suggère que des exclusions soient prévues, notamment pour les catégories suivantes: 1) la famille de l'armateur; 2) les dockers itinérants, les travailleurs effectuant des réparations et les pilotes portuaires ne faisant pas partie de l'équipage du navire; 3) toutes les personnes ne travaillant pas habituellement à bord, telles que les chanteurs et musiciens invités sur les navires à passagers, etc., sous réserve que cette question soit tranchée après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées. Il recommande également de supprimer «définition provisoire» de la parenthèse, figurant à la fin de l'alinéa f) du paragraphe 1 de l'article II.
- 46.** Le membre gouvernemental de Singapour a déclaré qu'il n'est pas nécessaire de modifier la définition des termes «gens de mer» ou «marin». On comprend bien qui sont les gens de mer ou marins et, en cas de doute, le paragraphe 3 de l'article II offre suffisamment de souplesse à l'autorité compétente. L'orateur a demandé si toutes les personnes se trouvant à bord d'un navire et ayant signé un contrat d'engagement peuvent être considérées comme des gens de mer.
- 47.** La membre gouvernementale du Danemark a souligné qu'il est important de donner une interprétation commune aux termes «gens de mer» ou «marin». Le paragraphe 3 de la règle 1.2 ne peut pas être lu a contrario par rapport à la définition des gens de mer. La solution ne consiste pas à ajouter des éléments dans la définition figurant à l'alinéa f) du paragraphe 1 de l'article II mais plutôt à consigner l'interprétation commune donnée par le comité.

-
48. Le membre gouvernemental du Chili a rappelé que le projet de convention est censé devenir le quatrième pilier de la réglementation internationale du secteur maritime. Il est essentiel de rester cohérent avec les conventions de l'OMI sur la question du champ d'application. Par conséquent, sa délégation soumettra un amendement au paragraphe 4 de l'article II en vue d'exclure les navires de guerre et les navires de guerre auxiliaires du champ d'application de la convention.
49. Le membre gouvernemental de l'Australie a dit que la règle 1.2 a pour objet de garantir que tous les gens de mer soient médicalement aptes à exercer leurs fonctions. La définition acceptée du terme «gens de mer» suffit à cette fin, et le paragraphe 3 de la règle 1.2 est donc superflu.
50. Le Vice-président employeur a noté que le libellé du paragraphe 3 de la règle 1.2 est effectivement problématique puisqu'il suppose que les pilotes sont des gens de mer. Cela est le résultat regrettable de certaines discussions antérieures tenues par différents comités qui ont examiné séparément les mêmes questions. Toutefois, cette incohérence doit être corrigée, puisqu'elle aurait à l'avenir des conséquences sur l'interprétation juridique de la convention. L'orateur a suggéré que cette question soit transmise au Comité de rédaction. Les groupes des employeurs et des travailleurs sont en train de réfléchir à une résolution visant à orienter les discussions sur ce sujet.
51. Le Vice-président travailleur a approuvé le point de vue exprimé par le membre gouvernemental de l'Australie. Il a noté que les termes «pilotes, dockers itinérants et travailleurs portuaires» ne sont pas nouveaux et sont simplement repris des instruments originaux de 1946. En outre, le terme «habituellement» est ambigu. La définition des «gens de mer» donnée au paragraphe 1 f) de l'article II est claire et les cas qui soulèvent un doute sont prévus au paragraphe 3 de l'article II de la convention. L'orateur pense qu'un consensus est en train d'émerger en faveur de la suppression du paragraphe 3 de la règle 1.2 et qu'une résolution sera peut-être nécessaire pour clarifier la question.
52. Le membre gouvernemental de l'Afrique du Sud a appuyé la suppression du paragraphe 3 de la règle 1.2.
53. La représentante du Secrétaire général a indiqué que, si les membres du comité retiennent l'idée d'une suppression éventuelle du paragraphe 3 de la règle 1.2, le mieux serait probablement de présenter un amendement à cette fin.
54. Le membre gouvernemental du Canada a réaffirmé l'engagement de son pays à travailler en vue de l'élaboration d'une bonne convention largement acceptable et qui puisse être ratifiée par de nombreux pays. Toutefois, le projet d'instrument dans sa version actuelle continue de susciter des préoccupations pour son gouvernement en ce qui concerne l'application de la convention à la flotte nationale. Même si les dispositions sur le principe du «non-octroi d'un traitement plus favorable» et «l'équivalence d'ensemble» offrent une certaine souplesse, la convention est, de manière générale, rédigée en des termes rigides, «en noir et blanc», et son application à la flotte nationale soulèverait de grosses difficultés. L'orateur fait observer que, dans la note 3 du commentaire du Bureau, il est dit notamment que «la convention ne devrait pas imposer aux armateurs et aux gouvernements des charges administratives et financières inacceptables en exigeant que toutes ses dispositions s'appliquent à tous les navires, quelles qu'en soient la taille et la nature». L'article II n'offre pas une flexibilité suffisante en ce qui concerne l'application assouplie des prescriptions à la flotte nationale le cas échéant, par exemple en ce qui concerne le congé annuel.
55. Le membre gouvernemental de l'Australie a regretté que la convention ne semble pas tenir suffisamment compte des réalités nationales. A titre d'exemple, il se réfère à deux

dispositions qui, si elles n'étaient pas modifiées, empêcheraient son gouvernement de ratifier la convention. La première est la règle 2.8 qui impose aux Membres d'avoir des politiques nationales visant à promouvoir l'emploi dans le secteur maritime. Le secteur maritime n'étant pas dans le pays un employeur important, le gouvernement australien ne voit pas l'utilité d'élaborer une telle politique au niveau national. De même, la norme A1.4 impose la réglementation des services privés de recrutement et de placement des gens de mer. Etant donné que de tels services sont rares en Australie, une telle contrainte réglementaire n'est pas souhaitable. Il convient de pouvoir adapter avec souplesse les exigences de la convention aux situations nationales dans les activités non essentielles.

- 56.** La membre gouvernementale des Etats-Unis a appuyé le point de vue exprimé par le membre gouvernemental du Canada. Son pays souhaiterait ratifier la convention mais voudrait disposer de davantage de souplesse soit par le biais d'une clause générale de flexibilité, soit en assouplissant le libellé de certaines dispositions. Il ne s'agit pas d'affaiblir la convention mais de lui donner la souplesse nécessaire pour que cet instrument puisse être largement ratifié et offrir une protection au plus grand nombre de gens de mer possible.
- 57.** Le Vice-président travailleur a demandé un complément d'information concernant les points soulevés par le membre gouvernemental du Canada. Il suppose que, malgré les dispositions excluant de l'application de la convention les navires naviguant exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux protégées, toute traversée entre les Etats-Unis et le Canada serait considérée comme un voyage international. Il ne pense pas non plus que les dispositions concernant les congés annuels puissent faire obstacle à la ratification, étant donné que la convention offre en fait un niveau inférieur de protection en matière de congé annuel à celui des normes existantes dans la plupart des pays développés. Il rappelle la position du groupe des travailleurs qui estime préférable, face à une tentative systématique d'exclure des catégories entières de gens de mer et de classes de navires ou de pans entiers de l'industrie maritime, de conserver la protection offerte par les conventions maritimes existantes. Il est probable que certains gouvernements ne ratifieront jamais la convention, alors que d'autres estiment qu'elle est suffisamment souple pour répondre à leurs besoins.
- 58.** Répondant au précédent orateur, le membre gouvernemental du Canada a exprimé l'espoir que l'on trouve une solution satisfaisante pour toutes les parties, par exemple en utilisant l'expression «voyages à proximité du littoral» qui existe dans d'autres instruments internationaux et qui est claire dans le contexte de l'OMI. L'article II n'offre aucune souplesse en ce qui concerne une flotte nationale entreprenant un voyage à proximité du littoral, et ces navires ne satisferont pas aux prescriptions de la convention. Une disposition est donc nécessaire pour faire en sorte que les gouvernements appliquent certaines exemptions au niveau national. De toute évidence, il sera très difficile d'introduire la souplesse nécessaire dans toutes les dispositions. Il serait donc préférable d'avoir une disposition globale très souple qui, selon l'orateur, serait appuyée par de nombreux pays. Il a rappelé également que, même si le Canada ne se caractérise pas particulièrement par l'importance de son tonnage, c'est un grand Etat portuaire. Il a donc demandé au comité d'engager un dialogue en vue de se mettre d'accord sur un instrument qui soit acceptable pour toutes les parties.
- 59.** Le Vice-président travailleur a rappelé que les «voyages à proximité du littoral» sont définis comme des «voyages effectués au voisinage d'une partie, tels qu'ils sont définis par cette partie». Si la souplesse recherchée par le Canada devait être accordée à tous les pays ratifiant la convention, le champ d'application réel de cette dernière serait très différent de celui qui est prévu. Etant donné que les travailleurs souhaitent trouver une façon positive de résoudre ce problème, l'orateur a demandé au membre gouvernemental du Canada de présenter par écrit un exposé plus détaillé des préoccupations de son pays et a appelé la

Commission d'organisation des travaux à transmettre les documents de référence pertinents au groupe de travail constitué pour examiner cette question.

- 60.** Le membre gouvernemental de l'Australie a déclaré partager les préoccupations exprimées par le membre gouvernemental du Canada. Par le passé, sa délégation a émis certains doutes quant à la question de savoir si la clause «d'équivalence d'ensemble» suffit en elle-même à assurer que les conditions nationales sont dûment prises en compte. A cet égard, l'orateur a rappelé que la Commission d'experts de l'OIT pour l'application des conventions et recommandations n'a pas toujours été disposée à accepter la notion d'équivalence d'ensemble lors de l'examen des rapports sur l'application des conventions ratifiées, soumis au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT.
- 61.** La représentante du Secrétaire général a indiqué que le projet de convention est sans précédent quant aux informations détaillées disponibles au sujet de l'évolution de chaque disposition au cours des quatre années de travail préparatoire. L'intention réelle des rédacteurs devrait donc être claire. En outre, contrairement à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, le projet de convention du travail maritime contient, en son article VI, une définition claire des termes «équivalence d'ensemble». La commission d'experts sera soulagée de disposer d'autant d'éléments pour évaluer le respect des dispositions de la convention. L'oratrice a conclu en rappelant qu'une commission tripartite spéciale est prévue par la convention et apporterait à la commission d'experts une assistance utile pour la mise en œuvre concrète de la convention.
- 62.** S'exprimant au nom du groupe gouvernemental, le membre gouvernemental de la Chine a indiqué qu'au cours des discussions de son groupe les différents pays ont eu la possibilité d'évoquer des questions particulières les inquiétant. Certains gouvernements se sont dits préoccupés, par exemple, par des dispositions qui paraissent mettre certains coûts à la charge des gouvernements, comme l'alinéa *d*) du paragraphe 4 de la norme A4.1, pour ce qui est des frais liés aux télécommunications et aux consultations médicales, et les alinéas *a*) et *b*) du paragraphe 5 de la norme A2.5 concernant les frais de rapatriement des gens de mer. D'autres gouvernements ont estimé que des clarifications sont nécessaires au sujet des contrats d'engagement maritime dans le cadre des conventions collectives à bord des navires plus petits, auxquels font référence la règle 2.1 et la norme A2.1. Des questions ont également été soulevées au sujet des certificats médicaux à bord des navires de plus petite taille, prévus par la règle 1.2, et à propos de la durée du travail et des périodes de repos, au titre de la norme A2.3, en particulier pour les capitaines et les chefs mécaniciens. Plusieurs gouvernements ont souligné qu'il est important d'élaborer des directives concernant le contrôle par l'Etat du port et nécessaire de déterminer si elles doivent l'être au niveau international, par l'intermédiaire de l'OIT, ou à l'échelon national. L'attention a également été attirée sur l'interprétation de la règle 3.1 en ce qui concerne les navires existants et les dispositions relatives aux nouvelles immatriculations, ainsi que sur le besoin de clarification dans le texte relatif à la date de construction, en s'inspirant peut-être des dispositions de la Convention SOLAS. De même, certains participants se sont dits préoccupés au sujet de l'application de la règle 3.1 et des dispositions correspondantes du Code aux travailleurs ne vivant pas à bord du navire. Certains gouvernements ont évoqué le paragraphe 12 de la norme A5.1.3 et la nécessité, d'une part, de préciser si c'est une copie de la déclaration, plutôt que son original, qu'il faut afficher à bord du navire et, d'autre part, de spécifier que toute exemption accordée aux navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 tonnes doit être indiquée sur le certificat. D'autres ont précisé qu'ils pensent être en mesure de parvenir au résultat escompté mais qu'ils pourraient rencontrer des difficultés pour suivre le processus précis défini dans la convention en ce qui concerne, par exemple, la règle 2.8 relative aux politiques nationales pour le secteur maritime. Enfin, plusieurs changements de formulation ont été proposés concernant, par exemple, la référence aux noms et prénoms à l'alinéa *a*) du paragraphe 4 de la norme A2.1, étant donné que la notion de nom de famille n'existe pas dans tous les pays.

63. Avant de passer à l'examen des amendements, le Président a exposé la méthode qu'il entend suivre en espérant traiter de la manière la plus efficace possible les amendements proposés. Il propose de commencer par une discussion générale sur la disposition concernée, sans traiter d'aucun amendement en particulier. Ensuite, plusieurs cas de figure peuvent se présenter: un accord général peut se dégager sur les amendements; il peut y avoir un accord général sous réserve de certaines modifications mineures; ou encore les auteurs d'un amendement peuvent décider de ne pas insister sur l'amendement en question. Ce n'est qu'à ce stade qu'il propose d'examiner formellement les amendements, dans l'espoir de parvenir rapidement à une décision. En cas d'accord général sur le fond de l'amendement au sein du comité, tout problème de formulation pourra être transmis au Comité de rédaction, accompagné d'instructions à la lumière du consensus atteint en Comité plénier. Cependant, s'il ne semble pas possible de parvenir rapidement à un accord, plusieurs options seront encore ouvertes. Si l'amendement ou le groupe d'amendements porte sur une question fondamentale pouvant avoir un impact sur l'acceptation ou non de la convention dans son ensemble, le Président proposera immédiatement la création d'un groupe de travail qui sera chargé de proposer un texte de compromis compte tenu des discussions générales qui auront eu lieu au sein du Comité plénier. Il sera également possible de recourir à la grande expérience des membres de la Commission d'organisation des travaux pour trouver une autre façon de rechercher une solution généralement acceptable.

Préambule

- 64.** Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.9, présenté par les membres gouvernementaux de l'Argentine, du Chili, de Cuba, du Panama et de la République bolivarienne du Venezuela, qui vise à insérer, à la deuxième ligne du paragraphe du préambule commençant par «Rappelant que la Convention des Nations Unies», les mots «pour les Etats parties» avant les mots «cadre juridique général».
- 65.** Le membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela a déclaré que l'amendement proposé a une importance stratégique et a déjà été soumis auparavant. La formulation du paragraphe pertinent du préambule donne l'impression que tous les pays qui ratifieront le projet de convention sont signataires de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (Convention UNCLOS). Tel n'est cependant pas le cas et certaines dispositions de la Convention UNCLOS relatives aux frontières maritimes rendent difficile d'en devenir signataire. Bien que le préambule n'ait pas force obligatoire sur le plan juridique, il traduit une certaine intention et pourrait être invoqué à l'avenir dans des cas déterminés au sujet de la délimitation des frontières maritimes. L'amendement permettrait à des pays non signataires de la Convention UNCLOS de ratifier la convention du travail maritime.
- 66.** Le Vice-président employeur a rappelé que, lorsque le même amendement a été examiné pour la dernière fois à la Conférence technique maritime préparatoire, celui-ci a été jugé légaliste et inutile. Le groupe des employeurs n'est pas favorable à l'amendement.
- 67.** Le Vice-président travailleur a exprimé un avis similaire. Si l'amendement était adopté, ce paragraphe ne ferait référence qu'aux Etats ayant ratifié la Convention UNCLOS. Cela ne serait incompatible avec les résolutions adoptées récemment par l'Assemblée générale au sujet de cette convention, qui se réfèrent non seulement aux responsabilités des Etats l'ayant ratifiée, mais aussi à celles des Etats Membres en général. L'amendement restreindrait cette interprétation et le groupe des travailleurs y est donc opposé.

-
- 68.** La membre gouvernementale de l'Argentine a expliqué que son pays, tout en étant coauteur de l'amendement, est partie à la Convention UNCLOS. Le fait que les partenaires sociaux estiment que la proposition est inutile ou restrictive confirme les doutes du membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela. L'amendement offrirait une plus grande clarté.
- 69.** Les membres gouvernementaux de Chypre, de l'Égypte, du Ghana, de la Grèce et de la Norvège soutiennent le point de vue exprimé par les Vice-présidents employeur et travailleur.
- 70.** En réponse aux préoccupations exprimées par le membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela, la représentante du Secrétaire général a indiqué que le projet de convention ne traite pas de la question des frontières maritimes. Elle a rappelé l'avis rendu par le Conseiller juridique lors de la PTMC, selon lequel un préambule ne crée pas et ne peut créer d'obligations juridiques. Un Etat Membre ne pourrait pas non plus être lié indirectement. La convention ne peut pas avoir un tel effet. La formulation du préambule montre clairement que la seule intention est de rappeler l'esprit des instruments cités.
- 71.** La membre gouvernementale de l'Argentine a remercié la représentante du Secrétaire général pour ses explications. Elle exprime l'espoir que cette déclaration soit le reflet de l'interprétation authentique du texte et réponde, de manière adéquate, aux préoccupations du membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela.
- 72.** Le membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela a déclaré qu'il respecte les prises de position des autres orateurs mais qu'il n'est pas entièrement d'accord avec cette interprétation. Sa délégation souhaitera peut-être exposer son point de vue par écrit. L'orateur a demandé l'avis des autres coauteurs de l'amendement.
- 73.** Les membres gouvernementaux du Chili, de Cuba et du Panama se sont prononcés en faveur du retrait de l'amendement.
- 74.** Le membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela a accepté de retirer l'amendement, étant entendu que son point de vue et les explications de la représentante du Secrétaire général seront clairement consignés dans le rapport du comité.
- 75.** Le préambule a été adopté sans modification.

Article I

- 76.** Le paragraphe 1 de l'article I a été adopté sans modification.
- 77.** Le Président a ouvert la discussion générale sur l'amendement D.18 présenté par le membre gouvernemental de la Fédération de Russie, qui vise à insérer les mots «qui ratifient la présente convention» après le mot «Membres» au paragraphe 2 de l'article 1.
- 78.** Le Vice-président employeur a demandé au secrétariat des précisions sur la terminologie employée habituellement dans les conventions de l'OIT, étant donné que l'amendement à l'examen et les deux amendements suivants portent sur des termes que l'on retrouve dans pratiquement tous les instruments de l'OIT, comme «Membres» ou «autorités».
- 79.** Le Vice-président travailleur s'est dit réticent à rouvrir une discussion sur des sujets déjà longuement débattus. Le commentaire du Bureau sur le projet de convention indique clairement que l'expression «Tout Membre qui ratifie la convention» n'est utilisée qu'une fois et que, par la suite, les termes «tout Membre» ou simplement «Membre» utilisés dans

le reste de la convention désignent les Membres ayant ratifié celle-ci. S'agissant des Membres qui n'ont pas ratifié une convention, l'orateur croit comprendre que, selon la pratique de l'OIT, cette convention revêt pour eux le statut d'une recommandation. Il semblerait donc que l'amendement D.18 soit inutile.

80. La représentante du Secrétaire général a fait référence aux commentaires du Bureau figurant dans le rapport I (1A), en particulier dans la note 2 relative à l'article I, et a donné lecture des extraits pertinents. Sous réserve d'un avis juridique formel du Conseiller juridique, il semble clair d'après le commentaire que, conformément à la pratique de l'OIT, les termes «Membre» ou «tout Membre» doivent être interprétés comme désignant un Membre ayant ratifié la convention. Si, dans un contexte particulier, il doit être fait référence aux Membres de l'Organisation en général, le libellé le spécifiera et c'est le pluriel «Membres» qui sera normalement employé. La représentante du Secrétaire général a confirmé l'interprétation du Vice-président travailleur selon laquelle les conventions de l'OIT ont le statut de recommandation pour les Membres qui ne les ont pas ratifiées.
81. L'amendement n'a pas été appuyé et, de ce fait, est tombé.
82. Le paragraphe 2 de l'article I a été adopté sans modification.
83. L'article I a été adopté sans modification.

Article II

84. Le Président a ouvert la discussion générale sur l'amendement D.17, présenté par les membres gouvernementaux des Pays-Bas et de la Fédération de Russie, qui vise à remplacer, à la fin de la première ligne de l'alinéa *a*) du paragraphe 1 dans le texte anglais, le mot «authority» par le mot «authorities» (il est sans objet en français).
85. Le Vice-président employeur a demandé au Bureau si cette terminologie est habituelle, soulignant que de nombreuses autorités peuvent être compétentes en l'espèce.
86. Le Vice-président travailleur a estimé que l'amendement présenté concerne une question de forme n'ayant pas d'incidence sur le fond de la convention et qu'il doit donc être transmis au Comité de rédaction.
87. La représentante du Secrétaire général a dit que l'amendement a pour objet de garantir que l'expression «toute autre autorité» vise une autorité ou plus. Dans la pratique de l'OIT, le singulier s'entend également le pluriel et renvoie donc à une ou plusieurs entités, selon le cas. La question soulevée par l'amendement pourrait être transmise au Comité de rédaction.
88. Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie, tout en reconnaissant que la question est d'ordre rédactionnel, a néanmoins estimé qu'elle pourrait susciter des problèmes d'interprétation et des difficultés d'ordre linguistique. Il serait bon que les explications données par la représentante du Secrétaire général soient reflétées dans le rapport et que cette question soit étudiée plus avant par le Comité de rédaction.
89. L'alinéa *a*) du paragraphe 1 a été adopté et transmis au Comité de rédaction.
90. Les alinéas *b*), *c*) et *d*) du paragraphe 1 ont été adoptés sans modification.
91. Le Président a ouvert une discussion générale sur l'amendement D.11 présenté par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie,

de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovénie et de la Suède, qui vise à ajouter après l'alinéa *d*) l'alinéa suivant:

navire à passagers désigne tout navire au sens de la présente convention qui est autorisé à transporter plus de 12 passagers. Un passager s'entend de toute personne autre que:

- i) le capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire, et
- ii) les enfants de moins de 1 an;

- 92.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni a dit qu'une définition de l'expression «navire à passagers» est nécessaire car cette expression est employée dans la convention, en particulier au titre 3.
- 93.** Le Vice-président employeur a estimé qu'en principe, si une définition figure dans un instrument existant, ou convention «mère» pour ainsi dire, il n'est pas nécessaire d'élaborer une nouvelle définition. Telle est la pratique suivie depuis le début. En l'espèce, la convention mère est la Convention SOLAS. Toutefois, la définition proposée, qui fait référence à «l'équipage», se heurte à la définition de l'expression «gens de mer» et introduit la notion des enfants. Il est sans aucun doute nécessaire de définir l'expression «navire à passagers», et la définition figurant dans la Convention SOLAS devrait être utilisée. Toutefois, cette définition ne devrait être mentionnée qu'au titre 3, où l'expression «navire à passagers» apparaît.
- 94.** Le Vice-président travailleur a fait observer que l'amendement proposé semble définir le terme «passager» et non l'expression «navire à passagers» et utilise une terminologie (notamment la référence à «membres de l'équipage» et à «à bord d'un navire pour les besoins de ce navire») qui s'écarte de la définition de l'expression «gens de mer» de la convention. Tout en étant conscient de la référence à l'expression «navire à passagers» dans le titre 3, il estime qu'il y a une forte probabilité que la définition de la Convention SOLAS influencera en plusieurs endroits le texte dont le comité est saisi. De plus, les navires transportant plus de 12 passagers ne sont pas tous des navires à passagers. Il suffit seulement de penser aux navires de recherche et aux navires-écoles. Si l'amendement devait être examiné, il nécessiterait, de toute évidence, un sous-amendement. L'amendement proposé devrait être retiré.
- 95.** De l'avis du membre gouvernemental de la Namibie, il est nécessaire d'inclure une définition des termes «navire à passagers», mais il est risqué de reprendre des morceaux de texte en l'état d'une autre source.
- 96.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni déclare que les auteurs de l'amendement souhaitent apporter clarté et facilité d'utilisation à ceux qui ont recours quotidiennement à la convention. «Navire à passagers» est une expression juridique consacrée dans le droit maritime international. Il serait préférable que la convention proposée soit un document autonome, de sorte que les utilisateurs n'aient pas à consulter une autre convention pour la définition d'un terme. L'amendement serait acceptable si la définition proposée était légèrement remaniée pour se conformer à la langue utilisée à l'OIT.
- 97.** Le membre gouvernemental de la France a partagé le point de vue exprimé par le membre gouvernemental du Royaume-Uni.
- 98.** Le membre gouvernemental des Bahamas a suggéré de définir les «passagers» comme étant «toutes les personnes qui ne sont pas des gens de mer».

-
- 99.** Les membres gouvernementaux de la République de Corée, de l’Égypte et de Singapour ont déclaré partager le point de vue du membre gouvernemental des Bahamas, ce qui aboutit au retrait des alinéas i) et ii).
- 100.** Le Vice-président travailleur a remis en question la pertinence d’une définition qui a trait à la certification des navires à passagers. Le groupe des travailleurs ne voit pas la nécessité de définir le terme «passager» et se demande quelles pourraient en être les implications en ce qui concerne la définition de l’expression «gens de mer».
- 101.** Le Vice-président employeur a fait observer que, lorsqu’un terme a été utilisé tout au long d’une convention, il est défini dans les dispositions générales. Toutefois, l’expression «navire à passagers» est seulement utilisée dans le titre 3 de la convention et il serait donc approprié qu’une référence à la définition de l’expression «navire à passagers» de la Convention SOLAS soit mentionnée à cet endroit. C’est la démarche qui a été adoptée en ce qui concerne l’expression «navires spéciaux» à l’alinéa d) du paragraphe 6 de la norme A3.1, qui contient une référence à un autre instrument de l’OMI. La définition de l’expression «navire à passagers» ne doit pas s’écarter de celle de la Convention SOLAS.
- 102.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a déclaré que, si les groupes des employeurs et des travailleurs ne voyaient pas d’objection à faire renvoi à d’autres instruments, sa délégation ne s’opposerait pas à la mention d’une référence directe à la Convention SOLAS, cela étant préférable à un texte autonome qui définisse cette importante expression. Sa délégation accepterait que cette référence soit placée dans le titre 3, sous réserve que l’expression «navire à passagers» n’apparaisse pas dans une autre partie de la convention.
- 103.** La représentante du Secrétaire général a assuré le comité que l’expression «navire à passagers» est utilisée seulement dans le titre 3 du projet de convention. Elle a fait observer que, lorsqu’un terme apparaît seulement dans un titre, il est défini dans cette partie du texte. Les membres gouvernementaux qui sont les auteurs de l’amendement pourraient souhaiter présenter leur proposition en tant qu’amendement au titre 3.
- 104.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a retiré l’amendement, à la condition qu’un amendement au titre 3 puisse être soumis ultérieurement.
- 105.** L’alinéa e) du paragraphe 1 a été adopté sans modification.
- 106.** Le Président a ouvert une discussion générale sur les points soulevés dans l’amendement D.14, présenté par les membres employeurs, qui vise à insérer à la première ligne de l’alinéa f) du paragraphe 1 le mot «habituellement» après le mot «travaillant» et à remplacer le mot «ou» après «employées» par une virgule.
- 107.** Le Vice-président employeur a fait remarquer que la discussion générale initiale a fait apparaître une certaine confusion en ce qui concerne la définition de l’expression «gens de mer». Les travailleurs et les employeurs ont créé un petit groupe chargé d’étudier une solution qui permettrait d’éliminer tous les doutes qui subsistent sur la question de savoir qui sont les personnes qui constituent la catégorie des gens de mer. L’orateur a proposé de reprendre le débat en Comité plénier une fois que le groupe informel aura fait rapport.
- 108.** Le Vice-président travailleur a indiqué que les consultations informelles entre les deux groupes sont très encourageantes et il est d’accord de reporter le débat sur l’alinéa f) du paragraphe 1.
- 109.** Le Président a décidé de suspendre l’examen de l’amendement D.14.

-
- 110.** A la suite de consultations, le Vice-président employeur a retiré l'amendement, étant entendu qu'une résolution serait préparée, présentée conjointement par les groupes employeurs et travailleurs, qui viserait à clarifier les problèmes susceptibles de se poser à propos de la définition des gens de mer.
- 111.** Les alinéas *f)*, *g)* et *h)* du paragraphe 1 ont été adoptés sans modification.
- 112.** Le Président a indiqué que, à la demande de la Commission d'organisation des travaux, un groupe de travail sur l'alinéa *i)* du paragraphe 1 de l'article II a été créé avec pour tâche d'identifier et de clarifier des questions soulevées concernant la façon de déterminer les navires qui peuvent être considérés comme naviguant exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire. Le groupe de travail tiendra compte du contenu des amendements D.5, D.12, D.15, D.16, D.19 et D.20. L'orateur a ajouté que, conformément à son mandat, le groupe de travail n'est pas directement invité à proposer une solution définitive mais plutôt à échanger des points de vue, à réexaminer les six amendements et à faire rapport à la Commission d'organisation des travaux.
- 113.** Le groupe de travail a rendu compte de ses délibérations à la Commission d'organisation des travaux. Une autre approche a été adoptée pour résoudre la question examinée.
- 114.** En présentant une nouvelle proposition pour la définition du terme «navire», à l'alinéa *i)* du paragraphe 1 de l'article II, le Président de la Conférence a rappelé que, lorsqu'il est apparu avec certitude que le groupe de travail sur l'alinéa *i)* du paragraphe 1 de l'article II n'avait pas été en mesure de résoudre le problème dont il était saisi, ce problème lui a été transmis par la Commission d'organisation des travaux afin qu'il trouve une solution avec l'aide des «amis du Président». Après une discussion avec certains des Membres les plus intéressés par les amendements traitant de cette question, il est apparu clairement que, dans le projet de convention, certaines des dispositions détaillées du code sont susceptibles de poser de réels problèmes administratifs à certains pays pour ce qui est des plus petits navires. Le Président a, par conséquent, estimé qu'un peu plus de souplesse serait nécessaire dans la convention afin de ne pas porter préjudice à l'objectif de ratification large de la convention. Il a discuté de ce problème avec des Membres fermement opposés aux amendements en question. Ceux-ci se sont montrés très compréhensifs, mais ils tenaient naturellement à ce que toute nouvelle souplesse acceptée soit strictement limitée au problème perçu et n'affecte d'aucune manière le concept de règles du jeu équitables. Le Président a donc rédigé une proposition de texte visant à répondre à ces deux préoccupations. Le texte ne portera que sur les cas dans lesquels un gouvernement rencontre des problèmes particuliers en ce qui concerne des dispositions de détail bien précises figurant dans le code. Le gouvernement, en consultation avec ses partenaires sociaux, sera autorisé à traiter de ces dispositions de détail en offrant une protection appropriée de la manière prévue par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures. Bien entendu, les dispositions nationales devront être conformes aux articles et règles de la convention. Sa proposition consisterait à ajouter un paragraphe après le paragraphe 5 de l'article II et à modifier le paragraphe 6.
- 115.** Le nouveau paragraphe suivant serait inséré après le paragraphe 5 de l'article II:

Lorsque l'autorité compétente décide qu'il ne serait pas raisonnable ou possible au moment présent d'appliquer certains éléments particuliers du code visé à l'article VI, paragraphe 1, à un navire ou à certaines catégories de navires battant le pavillon du Membre, les dispositions pertinentes dudit code ne s'appliqueront pas, dès lors que la question visée est régie différemment par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures. L'autorité compétente ne pourra en décider ainsi qu'en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, et seulement pour des navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

Le paragraphe 6 serait amendé et se lirait comme suit: «Toute décisions prise par un Membre en application du paragraphe 3, 5 ou 6 doit être communiquée au Directeur général du Bureau international du Travail qui en informera les Membres de l'Organisation».

- 116.** Cette proposition vise à offrir un texte équilibré qui tienne compte des préoccupations exprimées dans les amendements D.5, D.12, D.15, D.16, D.19 et D.20, ainsi que dans les amendements suivants allant dans le même sens. La proposition a déjà été présentée à la Commission d'organisation des travaux qui l'a acceptée. Si elle pouvait être adoptée sans modification par le comité, elle apporterait à un problème difficile une solution susceptible de satisfaire les différentes parties.
- 117.** Tout en reconnaissant la difficulté qu'il y a à réconcilier des intérêts très divergents, le Vice-président employeur a donné son accord à la proposition du Président. S'il existait cependant une autre possibilité pour répondre aux préoccupations exprimées par les Philippines en raison de leur situation géographique particulière et pour aider ce pays à surmonter ses problèmes d'ordre constitutionnel lorsqu'il prendra la décision de ratifier la convention, le groupe des employeurs souhaiterait s'en saisir.
- 118.** Le Vice-président travailleur a demandé des précisions sur trois points. Premièrement, il a demandé si l'expression «à un navire ou à certaines catégories de navires battant le pavillon du Membre» signifie que le nouveau paragraphe ne s'appliquera qu'aux navires battant pavillon national et non aux navires battant pavillon étranger. En deuxième lieu, il a demandé si le membre de phrase «les dispositions pertinentes dudit code ne s'appliqueront pas, dès lors que la question visée est régie différemment par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures» a pour conséquence qu'il n'est pas possible de ne pas réglementer cette question. Troisièmement, en ce qui concerne les mots «en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées», il a demandé quelle différence existe entre «en consultation» et «après consultation».
- 119.** La représentante du Secrétaire général a répondu à la première question en expliquant qu'effectivement le nouveau paragraphe ne concerne que les navires battant pavillon national et non les navires battant pavillon étranger se trouvant dans les eaux territoriales du Membre concerné. Pour ce qui est de la deuxième question, elle a confirmé que cette formulation implique que la question doit être régie par la législation nationale, des conventions collectives ou d'autres mesures. L'idée est précisément d'éviter des lacunes dans la protection des gens de mer et d'assurer une protection à ceux qui ne seraient par couverts par le code. En réponse à la troisième question, elle s'est référée à un avis rendu par le Conseiller juridique lors de la troisième réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, qui s'est tenue en 2003. Cet avis juridique était formulé comme suit: «l'on trouvait fréquemment dans les instruments adoptés par l'OIT les deux expressions “après consultation” et “en consultation”. Elles n'étaient pas absolument identiques et la différence entre les deux résidait dans la continuité du processus de consultation. “En consultation avec les organismes d'armateurs et de gens de mer” supposait un processus continu de consultation.»
- 120.** A la suite de ces explications, le Vice-président travailleur a exprimé le soutien de son groupe à la proposition. Le groupe des travailleurs comprend cependant que cette proposition représente une solution globale à l'ensemble des problèmes soulevés par différents pays, y compris les Philippines. Il ne donne son accord que dans la mesure où il n'y aura pas d'autres discussions sur cet aspect du champ d'application de la convention.
- 121.** Le membre gouvernemental de la Chine, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a déclaré qu'il existe un consensus entre les gouvernements pour appuyer le texte proposé dans son intégralité.

-
- 122.** Le membre gouvernemental du Libéria a accepté la proposition. Il est essentiel pour son pays, en tant qu'Etat du pavillon important, de savoir, lorsqu'il ratifiera la convention, que d'importants Etats fournisseurs de main-d'œuvre, tels que les Philippines, sont également en mesure de la ratifier.
- 123.** Le Président a conclu qu'il existe un consensus tripartite et la proposition a été adoptée.
- 124.** L'alinéa *i*) du paragraphe 1 a été adopté sans modification.
- 125.** Le Président a ouvert une discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.8, présenté par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovénie et de la Suède, qui vise à supprimer, à la deuxième ligne de l'alinéa *j*) du paragraphe 1, le mot «agent» et à ajouter, à la fin du texte, le membre de phrase «qu'il ait ou non confié à d'autres organisations ou personnes sous-traitantes l'exécution de certaines tâches ou la prise en charge de responsabilités en son nom».
- 126.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a expliqué que l'amendement comporte deux éléments. La suppression du mot «agent» est proposée seulement par souci d'harmonisation, étant donné qu'une définition très similaire de «l'armateur» existe dans le Code international de gestion de la sécurité des navires, 1993 (Code ISM). Le texte additionnel a pour objectif de clarifier la disposition et d'éliminer toute incertitude concernant la définition du terme «armateur».
- 127.** Le Vice-président employeur s'est déclaré d'accord pour supprimer le mot «agent», étant donné son utilisation dans le Code ISM et pour ajouter le texte additionnel proposé. Cela permettrait de préciser l'idée selon laquelle la personne responsable en dernier recours au titre de la convention est l'armateur, quelle que soit l'entité ou la personne qui le représente.
- 128.** Le Vice-président travailleur a rappelé que le terme «agent» est utilisé dans la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, et qu'il n'est donc pas superflu. Les responsabilités au titre du projet de convention sont importantes et l'armateur est celui qui est responsable en dernier recours. L'orateur ne remet pas en doute l'intention de l'amendement qui a pour objet de faciliter l'identification de ceux qui sont chargés de faire respecter le projet de convention. Toutefois, le libellé de l'amendement entraîne une certaine confusion.
- 129.** Le membre gouvernemental du Japon a indiqué qu'il s'opposera à l'amendement, car celui-ci modifierait une formulation qui, pour l'essentiel, reprend celle qui figure dans plusieurs conventions internationales, notamment les Conventions SOLAS et STCW, le Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires (Code ISPS), ainsi que la convention n° 179 et la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, de l'OIT. L'introduction d'une nouvelle terminologie risque d'entraîner des difficultés administratives sérieuses si la signification du terme «armateur» diffère de celle qui est utilisée dans d'autres instruments connexes. En outre, si, comme l'affirment les auteurs de l'amendement, le but n'est pas d'apporter de changement sur le fond, cet amendement n'est pas nécessaire. Plutôt que de rendre le texte plus clair, il renforcerait les incertitudes. Le problème se pose lorsqu'un armateur donné («A») décide de déléguer certaines responsabilités en matière d'exploitation ou de gestion à un tiers («B»), lequel transfère à son tour certaines responsabilités à une autre partie («C»). Dans ce cas, il est extrêmement difficile pour le marin ou pour les autorités de l'Etat de déterminer quelle partie est effectivement responsable du respect des obligations

prévues par la convention en ce qui concerne, par exemple, le paiement des salaires. La nouvelle formulation proposée risque d'entraîner des situations dans lesquelles les parties se renverraient sans cesse les responsabilités et il serait alors très difficile de déterminer qui est réellement l'armateur. L'inclusion d'une telle disposition aiderait les armateurs peu scrupuleux à échapper à leurs responsabilités.

- 130.** La membre gouvernementale de l'Égypte s'est opposée à la suppression du mot «agent» qui figure dans d'autres conventions, dont il faut tenir compte dans le présent instrument. Dans la pratique, les autorités de l'État du port entrent très souvent en contact avec les agents et les représentants des armateurs, plus particulièrement dans le cas de navires battant pavillon étranger, car il serait sinon très difficile d'identifier qui sont les armateurs. Le membre de phrase supplémentaire proposé dans l'amendement n'apporte pas de clarification au texte original et risque d'entraîner une plus grande confusion.
- 131.** Le membre gouvernemental de la Norvège a indiqué que le problème est lié à la structure même du secteur maritime et au fait que les définitions doivent s'adapter aux réalités actuelles, et non l'inverse. Certaines fonctions, telles que la gestion des effectifs, la gestion sur le plan technique ou l'exploitation commerciale, sont souvent sous-traitées à d'autres entités. En pareille situation, il est nécessaire de pouvoir identifier la partie qui assume la responsabilité finale. L'amendement vise à faciliter, en cas de responsabilités partagées ou sous-traitées, l'identification de la partie qui assume seule la responsabilité, quels que soient les accords de sous-traitance qui ont pu être conclus.
- 132.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a affirmé que l'amendement vise à déterminer plus aisément et plus précisément l'entité unique qui assume la responsabilité finale dans une situation complexe dans laquelle la gestion du navire implique souvent la conclusion de nombreux contrats de sous-traitance. Reprenant l'exemple donné par le membre gouvernemental du Japon, il souligne que l'important est de pouvoir identifier la partie «A». Il rappelle que, dans le projet de certificat maritime et dans le modèle de déclaration de conformité du travail maritime, une seule ligne est réservée aux renseignements relatifs à l'armateur. Certains mots, comme le terme «irrespective», sont ambigus (les versions espagnole et française de l'amendement sont peut-être plus claires), et le Comité de rédaction pourrait certainement apporter une aide bienvenue.
- 133.** Le membre gouvernemental de la France a confirmé que l'amendement a pour but d'empêcher toute dilution des responsabilités, en particulier dans les relations d'emploi triangulaires. La version française de l'amendement est claire.
- 134.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a ajouté que l'amendement tend à garantir que les responsabilités prévues par la convention ne puissent être éludées par la conclusion de contrats de délégation ou de sous-traitance. L'amendement n'a pas pour but d'atténuer les responsabilités des armateurs, il tend seulement à les définir plus nettement.
- 135.** Le membre gouvernemental de Singapour a estimé que le libellé actuel de l'alinéa j) du paragraphe 1 est suffisamment clair et qu'il n'y a pas lieu de le modifier.
- 136.** Le membre gouvernemental de l'Espagne a déclaré que l'amendement présenté est important en ce qu'il tient compte de la réalité des relations sociales et professionnelles dans le monde d'aujourd'hui. Il faut que l'armateur soit clairement désigné comme la partie qui assume la responsabilité finale, indépendamment de tout accord de sous-traitance. Le Comité de rédaction devrait peut-être revoir la version espagnole de l'amendement car une légère divergence existe entre cette version et les versions anglaise et française.

-
- 137.** Le membre gouvernemental de Malte a proposé que le mot «irrespective», employé dans la version anglaise de l'amendement et qui semble être source de confusion, soit remplacé par un autre terme plus proche des termes anglais et espagnols correspondants, par exemple «independently».
- 138.** Le membre gouvernemental du Japon a réitéré son opposition à l'amendement. Les gouvernements ont l'obligation de protéger les droits des gens de mer, même, le cas échéant, par des actions administratives ou judiciaires. Il est donc nécessaire d'établir des critères objectifs pour identifier l'armateur. Les termes de la convention devraient être ceux employés dans d'autres instruments de l'OIT et de l'OMI afin d'empêcher toute diminution de la protection accordée aux gens de mer et d'éviter que l'on puisse reprocher aux autorités nationales de ne pas s'acquitter de leur devoir de protection. Le mot «irrespective» semble prêter à confusion.
- 139.** Le membre gouvernemental du Panama a appuyé le commentaire du membre gouvernemental du Royaume-Uni; l'important est d'assurer que la responsabilité de l'armateur ne soit pas diluée.
- 140.** Le membre gouvernemental de l'Afrique du Sud a estimé que l'amendement introduit une ambiguïté au sujet de l'entité assumant la responsabilité finale pour le navire. En outre, il atténue la protection accordée en établissant des responsabilités conjointes et diverses.
- 141.** Pour le membre gouvernemental du Danemark, l'amendement est essentiel. Il vise à définir l'armateur de manière à faire apparaître clairement quelle est l'entité qui, en dernier ressort, est tenue de s'acquitter des responsabilités prévues dans la convention. Une responsabilité partagée est souvent une responsabilité affaiblie.
- 142.** Le membre gouvernemental de la Grèce a dit que l'amendement n'encourage pas la sous-traitance. Toutefois, lorsque la sous-traitance existe, l'autorité compétente doit pouvoir déterminer l'entité qui est responsable en dernier ressort du fonctionnement du navire.
- 143.** Le membre gouvernemental de l'Australie a noté qu'une entité spécifique doit demander le certificat de travail maritime au gouvernement et sera tenue de fournir toutes les informations pertinentes. Comme avec le Code ISM, 1993, de l'OMI, il ne devrait pas être difficile de trouver l'entité dont le nom figure sur le certificat puisque cette entité s'est au départ adressée aux autorités pour obtenir ce certificat.
- 144.** Le membre gouvernemental du Bénin a estimé, comme les membres gouvernementaux du Japon et de Singapour, qu'il serait préférable que le texte soit cohérent avec les définitions employées dans d'autres instruments internationaux. Loin de clarifier les choses, l'amendement est source de confusion.
- 145.** Le Vice-président employeur a considéré que la formulation proposée se prête à de nombreuses interprétations. Une telle ambiguïté nuirait à la convention. L'intention du comité est que l'armateur assume la responsabilité finale. Le Comité de rédaction pourrait peut-être améliorer la formulation tout en conservant l'intention du comité.
- 146.** Le Vice-président travailleur a dit que le débat a permis de voir un peu plus clair. Sensible aux problèmes tels que les pavillons de complaisance et la détermination des propriétaires véritables, le groupe des travailleurs est en faveur de toute formulation qui permette d'identifier plus facilement l'entité véritablement responsable. Toutefois, le libellé de l'amendement est ambigu. Afin de clarifier le texte, on pourrait envisager de segmenter les différentes sections de l'amendement de l'alinéa *j*), peut-être par des tirets, de sorte qu'il soit clair que le membre de phrase «qu'il ait ou non confié à d'autres organisations ou personnes sous-traitantes l'exécution de certaines tâches ou la prise en charge de

responsabilités en son nom» fait référence à toutes les entités identifiées possibles. Le groupe des travailleurs pourrait appuyer l'amendement s'il traduisait l'idée qu'il est censé exprimer. Cependant, dans sa version actuelle, cela n'est pas le cas, et l'amendement devrait donc être transmis au Comité de rédaction pour éventuellement être reformulé. Le groupe des travailleurs est opposé à la suppression du mot «agent».

- 147.** La membre gouvernementale du Royaume-Uni a accepté que ce point soit transmis au Comité de rédaction, sous réserve que le comité reprenne son examen lorsque le Comité de rédaction aura fait part de ses conclusions.
- 148.** Le Président a noté que le comité est d'accord sur l'intention de l'amendement à l'alinéa *j*) et décide de le transmettre au Comité de rédaction.
- 149.** Le Comité de rédaction a proposé la formulation suivante pour l'alinéa *j*) du paragraphe 1 de l'article II:
- j)* armateur désigne le propriétaire du navire ou une autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrèteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités.
- 150.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé la proposition.
- 151.** Le comité a adopté la proposition C.R./D.4 soumise par le Comité de rédaction. Par conséquence, l'amendement D.8 est tombé.
- 152.** L'alinéa *j*) du paragraphe 1 a été adopté tel qu'amendé.
- 153.** Le paragraphe 1 a été adopté tel qu'amendé.
- 154.** Les paragraphes 2 et 3 ont été adoptés sans modification.
- 155.** Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.7, présenté par les membres gouvernementaux de Singapour et des Etats-Unis, qui vise à supprimer le mot «normalement».
- 156.** Le Vice-président travailleur a fait observer que le point soulevé dans l'amendement D.7 a déjà été discuté lors de précédentes réunions. La discussion avait porté sur les navires dont on avait interrompu les activités commerciales pour leur faire effectuer un voyage de transport de marchandises pour le gouvernement. Si l'on conserve le mot «normalement» dans la disposition, cela voudra dire que de tels navires entrent dans le champ d'application de la convention, puisque leurs activités non commerciales ne sont qu'occasionnelles. Certains ont soutenu que les dispositions de l'article 236 de la Convention UNCLOS relative à la souveraineté sont pertinentes en l'espèce, mais ces dispositions ne concernent que la protection et la préservation de l'environnement marin et ne sont donc pas applicables dans le cas de la présente convention. La possibilité qu'un navire soit réquisitionné pour un seul voyage non commercial ne justifie pas de retirer aux gens de mer travaillant sur ce navire la protection de la présente convention.
- 157.** La membre gouvernementale des Etats-Unis a expliqué que l'amendement a pour objet de supprimer l'ambiguïté créée par le mot «normal».

-
- 158.** Le membre gouvernemental de Singapour s'est associé au point de vue exprimé par la membre gouvernementale des Etats-Unis. Ou bien les navires sont affectés à la navigation maritime commerciale, ou ils ne le sont pas.
- 159.** Le Vice-président employeur a déclaré que le groupe des employeurs n'est pas en faveur de l'amendement.
- 160.** Le membre gouvernemental de Singapour, en accord avec la membre gouvernementale des Etats-Unis, a retiré l'amendement.
- 161.** Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.10, présenté par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovénie et de la Suède, qui vise à insérer, à la troisième ligne de la version anglaise, le mot «maritime» avant les mots «commercial activities other than» (amendement sans objet en français).
- 162.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a expliqué que l'amendement D.10 vise à clarifier le texte en alignant la version anglaise sur les versions française et espagnole. Il a ajouté que la terminologie proposée a déjà été utilisée dans la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.
- 163.** Le Vice-président employeur a suggéré que ce point soit transmis au Comité de rédaction.
- 164.** Le Vice-président travailleur a noté que l'anglais est la langue de travail et que l'usage veut que l'on aligne les textes français et espagnols sur la version anglaise, et non le contraire. Etant donné qu'il n'a jamais été décidé d'ajouter le mot «maritime» dans la version anglaise, il y a lieu de charger le Comité de rédaction d'aligner les versions française et espagnole sur la version anglaise approuvée en supprimant le terme «maritime» de ces deux versions.
- 165.** La représentante du Secrétaire général a dit que, comme il est indiqué au paragraphe 14 de la note 3 du rapport I(1A), un mandant a attiré l'attention du Bureau sur l'apparente disparité entre les versions linguistiques. Dans cette note, le Bureau a proposé que les versions soient harmonisées. Toutefois, l'observation faite par le groupe des travailleurs porte sur une question de fond et non de pure forme.
- 166.** Le Vice-président travailleur a fait remarquer que le paragraphe 1 de l'article 1 de la convention n° 180 utilise l'expression «opérations maritimes commerciales» et diffère donc de la rédaction proposée. Les installations pétrolières au large des côtes ainsi que les navires de recherche sont des exemples de la différence qui existe entre «activités commerciales» et «activités maritimes commerciales». Le point soulevé n'est pas seulement un problème de rédaction, il est aussi une question de fond. L'emploi du terme «maritime» dans les versions française et espagnole a été une erreur. Etant donné qu'il n'y a pas eu de discussion visant à inclure ce terme dans la version anglaise, celui-ci doit être supprimé dans les autres versions linguistiques.
- 167.** Le membre gouvernemental du Canada a proposé que le comité transmette le texte au Comité de rédaction afin que celui-ci revoie ses travaux antérieurs et, le cas échéant, corrige les erreurs.
- 168.** La représentante du Secrétaire général a indiqué que le texte actuel du paragraphe 4 vient de la PTMC. En outre, seules les questions de forme peuvent être transmises au Comité de

rédaction. Si le Comité plénier souhaite aligner les textes français et espagnol sur le texte anglais, cette tâche peut être confiée au Comité de rédaction. Il n'en reste pas moins que l'amendement soulève une question de fond par le fait que l'adjonction du terme «maritime» dans le texte anglais aurait pour conséquence d'exclure des navires qui autrement auraient été inclus. Par conséquent, le comité doit parvenir à un accord sur le fond de la question avant de transmettre celle-ci au Comité de rédaction.

- 169.** Dans un esprit de compromis et afin de ne pas retarder les travaux, le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant au nom des auteurs, a retiré l'amendement.
- 170.** Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.6, présenté par les membres gouvernementaux des Etats-Unis et de Singapour, qui vise à ajouter le nouvel alinéa suivant:

des navires de guerre, navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. Toutefois, chaque Etat doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type, que les personnes servant à bord de ces navires répondent aux prescriptions de la présente convention, pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique.

Le Président a suggéré que les membres du comité examinent en même temps les points soulevés à l'amendement D.4 présenté par les membres gouvernementaux du Chili et de la République bolivarienne du Venezuela, qui vise à ajouter un nouvel alinéa c), dont le libellé serait analogue à celui de l'article III a) de la Convention STCW-95, à savoir «les navires de guerre et les navires de guerre auxiliaires».

- 171.** Le membre gouvernemental du Chili a dit que, pour être cohérent avec d'autres instruments, en l'occurrence les Conventions MARPOL, SOLAS et STCW, le projet de convention ne doit pas s'appliquer aux navires de guerre et aux navires de guerre auxiliaires. S'il peut arriver que certains de ces navires soient occasionnellement utilisés à des fins commerciales ; ils conservent néanmoins leur statut diplomatique et continuent de jouir du statut d'extraterritorialité lié à la souveraineté de l'Etat. Des navires jouissant de ce statut ne seraient pas soumis au contrôle de l'Etat du port.
- 172.** La membre gouvernementale des Etats-Unis s'est associée au point de vue exprimé par le membre gouvernemental du Chili. Elle a expliqué que l'amendement vise à ce que les navires temporairement affectés à des activités militaires ou des activités similaires soient exclus du champ d'application de la convention. Le texte proposé à l'amendement D.6 est restrictif et ne s'applique pas aux navires exploités par des entités privées. En outre, il prévoit que les Etats doivent répondre aux prescriptions de la convention pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique. La disposition examinée est importante en ce qui concerne le respect de la convention par la marine.
- 173.** Le membre gouvernemental du Japon a appuyé le point de vue de la membre gouvernementale des Etats-Unis et indiqué que sa délégation soutient l'amendement D.6.
- 174.** Le Vice-président employeur a dit que l'argumentation en faveur de l'exclusion des navires de guerre et des navires de guerre auxiliaires est convaincante compte tenu du statut juridique particulier de ces navires. Le groupe des employeurs pourrait donc appuyer l'amendement D.4. Toutefois, parce qu'il ne voit pas clairement pourquoi les «autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales» devraient être exclus du champ d'application de la convention, et le groupe des employeurs ne peut donc accepter l'amendement D.6.

-
- 175.** Le Vice-président travailleur a déclaré qu'un navire de guerre est la propriété de l'Etat et n'est pas normalement utilisé pour des activités commerciales. Cette catégorie de navires est donc, d'ores et déjà, exclue. L'expression «navires de guerre auxiliaires» n'est pas en usage dans tous les pays et doit être étudiée plus avant par le groupe des travailleurs. En outre, si l'amendement D.4 fait référence à l'article III a) de la Convention STCW-95, c'est en fait l'amendement D.6 qui reprend le libellé de cet article. Qui plus est, l'amendement D.6 utilise des expressions comme «tant que celui-ci» ou «en prenant des mesures appropriées» ou «pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique», qui n'ont aucun sens. Le groupe des travailleurs ne s'oppose pas à l'exclusion des navires de guerre du champ d'application de la convention et pourrait également soutenir l'exclusion des navires de guerre auxiliaires, sous réserve que ceux-ci soient soumis à la réglementation de la marine. L'expression «autres navires» est cependant trop vague, puisqu'elle pourrait englober des navires affectés à des activités militaires mais soumis à une réglementation civile. Par conséquent, le groupe des travailleurs ne soutient aucun des amendements.
- 176.** Le membre gouvernemental du Chili a précisé que les navires de guerre auxiliaires sont des navires utilisés pour des activités logistiques, souvent pour le transport ou l'approvisionnement en carburant. Ces navires peuvent être affectés à des activités commerciales sans cesser d'être des navires de guerre et ils doivent donc être exclus du champ d'application du projet de convention. Les inspecteurs ne doivent pas être autorisés à monter à bord de ces navires.
- 177.** Le membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela s'est associé au membre gouvernemental du Chili et a dit que, dans son pays, un navire est considéré comme navire de guerre si son capitaine sert dans les forces armées.
- 178.** Le membre gouvernemental de la Norvège a noté qu'un navire affrété par un gouvernement pour le transport de marchandises militaires continue d'être affecté à des activités commerciales. Dans ce cas, le gouvernement a simplement conclu un contrat commercial.
- 179.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni est du même avis que le membre gouvernemental de la Norvège. Le libellé actuel est tout à fait satisfaisant puisque, à juste titre, il fait référence aux navires affectés à des activités commerciales.
- 180.** Les membres gouvernementaux de l'Allemagne et du Portugal se sont également associés à la position du membre gouvernemental de la Norvège.
- 181.** Le membre gouvernemental de Singapour a déclaré que l'intention de sa délégation n'était pas de faire en sorte que les navires de guerre et les navires auxiliaires soient explicitement exclus de l'application de la convention. La question des «autres navires» est plus complexe. Dans le cas de navires appartenant à des entités publiques ou privées, affrétés dans le cadre de contrats à long terme, les gouvernements exercent un contrôle effectif sur ces navires. Toutefois, le cas des navires appartenant à des entités privées qui sont affrétés seulement pour une courte durée est moins évident, notamment en ce qui concerne le contrôle par l'Etat du port. A cet égard, l'orateur partage le point de vue exprimé par les membres gouvernementaux du Chili et de la République bolivarienne du Venezuela. Pour résoudre ce problème, il suggère que, sous réserve du point de vue des groupes des employeurs et des travailleurs, le Comité de rédaction soit invité à rédiger un texte qui offre la souplesse nécessaire et contienne une mention excluant explicitement ce type de navire.
- 182.** La membre gouvernementale des Etats-Unis a dit partager le point de vue du membre gouvernemental de Singapour. La convention devrait mentionner explicitement que les

navires de guerre et les navires de guerre auxiliaires sont exclus de la convention. Elle est prête à retirer l'amendement D.6, à condition que l'on examine l'amendement D.4.

- 183.** La discussion s'est poursuivie sur la base de l'amendement D.4.
- 184.** Le membre gouvernemental du Chili a expliqué que l'amendement D.4 ne concerne que les navires de guerre au service de leur pays. Bien qu'ils ne soient pas tous des unités de combat et que certains d'entre eux puissent être affectés à des activités de transport ou à des tâches scientifiques, ils n'assurent pas un service commercial. Le contrôle par l'Etat du port n'est pas applicable aux navires de guerre.
- 185.** Le Vice-président employeur est également d'accord d'exclure les navires de guerre et les navires de guerre auxiliaires, comme le propose l'amendement D.4. La proposition d'exclure d'autres navires, comme le préconise l'amendement D.6, n'est pas appuyée par son groupe. Si les problèmes ne concernent que le contrôle par l'Etat du port, peut-être pourrait-on trouver un libellé qui ne mentionne que les inspections.
- 186.** Le Vice-président travailleur a fait remarquer que le libellé de l'alinéa *a*) de l'article III de la Convention STCW est le même que celui de l'amendement D.6. On ne voit donc pas très bien ce qui distingue l'amendement D.4 de l'amendement D.6. Il rappelle au comité qu'une discussion antérieure portant sur l'expression «employés habituellement» a déjà traité de l'exclusion des navires de guerre. Son groupe peut comprendre les raisons d'une mention brève et explicite excluant les navires de guerre et les navires de guerre auxiliaires, mais n'approuve pas l'abondance de détails que l'on trouve dans la Convention STCW. On ne voit pas très bien pourquoi des navires appartenant à des entités privées, qui justement transportent une cargaison appartenant à une entité publique, ne devraient pas être soumis aux inspections faites pour vérifier les conditions de travail et de vie à bord. Ces inspections ne concerneraient pas la cargaison mais seulement les questions de travail, comme l'approvisionnement en eau et en nourriture à bord et le logement des équipages. Le groupe des travailleurs est donc tout à fait prêt à examiner une proposition du Comité de rédaction visant à prévoir une exclusion explicite des navires de guerre et des navires auxiliaires seulement.
- 187.** Le membre gouvernemental de Singapour s'est dit d'accord avec le Vice-président travailleur sur le fait que les amendements D.4 et D.6 étaient initialement identiques et vont dans le sens de la proposition de renvoyer la question au Comité de rédaction.
- 188.** Le membre gouvernemental de l'Algérie a demandé des précisions sur l'expression «pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique» utilisée dans la deuxième phrase du texte proposé dans l'amendement D.6.
- 189.** Le membre gouvernemental de la Norvège a expliqué que les navires de guerre et les navires de guerre auxiliaires sont déjà exemptés, en vertu du libellé du paragraphe 4 de l'article II. Etant donné que ces navires ne peuvent pas être considérés comme étant «normalement affectés à la navigation maritime ou commerciale», ils ne sont pas visés par le champ d'application de la convention. Une mention explicite d'exemption est donc inutile.
- 190.** Le membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela a déclaré qu'une mention explicite d'exemption est nécessaire étant donné que certains navires de guerre sont affectés en fait à des activités commerciales.
- 191.** La membre gouvernementale des Etats-Unis a rappelé le souhait de sa délégation d'avoir dans la convention une mention explicite excluant les navires de guerre et les navires de guerre auxiliaires. Une telle exemption serait conforme aux autres instruments

internationaux. Elle approuve la suggestion de demander au Comité de rédaction de trouver un libellé approprié.

- 192.** La Président a conclu que, sur la base du libellé substantiel de l'amendement D.4, le Comité de rédaction devrait suggérer la façon d'introduire au mieux dans le paragraphe 4 de l'article II une mention d'exclusion des navires de guerre et des navires de guerre auxiliaires.
- 193.** Le Comité de rédaction a proposé la formulation suivante pour le paragraphe 4 de l'article II: «Sauf disposition contraire expresse, la présente convention s'applique à tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. La présente convention ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires».
- 194.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé la proposition.
- 195.** Les membres gouvernementaux du Chili et de l'Espagne se sont déclarés d'accord avec la proposition. Dans la version espagnole, le mot «gambarras» doit être remplacé par «dhows», qui est le terme qui est utilisé également au paragraphe 4 de l'article 1 de la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.
- 196.** Le comité a adopté la proposition C.R./D.2 soumise par le Comité de rédaction. Par conséquent, l'amendement D.4 est tombé.
- 197.** Le paragraphe 4 a été adopté tel qu'amendé.
- 198.** Les paragraphes 5, 6 et 7 ont été adoptés sans modification.
- 199.** L'article II a été adopté tel qu'amendé.

Articles III, IV et V

- 200.** Les articles III, IV et V ont été adoptés sans modification.

Article VI

- 201.** Les paragraphes 1 et 2 ont été adoptés sans modification.
- 202.** Le Président a ouvert une discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.1, présenté par le groupe des travailleurs et qui vise à ajouter à la fin du texte du paragraphe 3 les mots «sous réserve qu'il n'ait exclu aucun groupe ni aucune catégorie de gens de mer de la pleine application».
- 203.** Le Vice-président travailleur a expliqué que cette question est étroitement liée aux débats en cours au sein du groupe de travail sur l'article II. L'amendement a pour objet de faire en sorte que le principe d'équivalence d'ensemble ne soit pas utilisé pour exclure de larges groupes de gens de mer de l'application de la convention. Etant donné que le groupe de travail n'a pas encore résolu ce point en rapport avec l'article II, son groupe propose de reporter l'examen de cet amendement.

204. Le Vice-président travailleur a ultérieurement retiré l'amendement.

205. Le paragraphe 3 été adopté sans modification.

206. Le paragraphe 4 a été adopté sans modification.

207. L'article VI a été adopté sans modification.

Article VII

208. L'article VII a été adopté sans modification.

Article VIII

209. Sur la suggestion de la Commission d'organisation des travaux, un groupe de travail a été créé pour étudier les dispositions relatives à l'entrée en vigueur et à certains aspects des procédures d'amendement. Son mandat est le suivant:

1. Faire des propositions pour remplir les blancs laissés au paragraphe 3 de l'article VIII, au paragraphe 4 de l'article XIV et au paragraphe 2 de l'article XV du projet de convention, accompagnées d'éventuels ajustements rédactionnels.
2. Faire une proposition pour remplir les espaces blancs qui subsistent au paragraphe 7 de l'article XV du projet de convention, accompagnée d'éventuels ajustements rédactionnels.
3. Clarifier les points liés à une éventuelle incohérence entre le paragraphe 9 de l'article XIV et le paragraphe 12 de l'article XV, en ce qui concerne le moment (par exemple moment où l'amendement est adopté, réputé avoir été accepté, ou est entré en vigueur) à partir duquel un amendement liera les Membres qui ratifieront ultérieurement la convention lorsque cet amendement entrera en vigueur, et déterminer les solutions possibles pour remédier à une telle incohérence, le cas échéant.

Lorsqu'il aura achevé chacune des tâches, le groupe de travail fera rapport à la Commission d'organisation des travaux sur les progrès accomplis.

210. Le Président a invité le comité à tenir un débat général sur les questions transmises au groupe de travail afin de l'orienter dans ses travaux.

211. Le Vice-président employeur a indiqué qu'au sein du groupe des employeurs les questions transmises au groupe de travail ont suscité des avis divers et que les membres employeurs du groupe de travail représenteraient ces différents points de vue. Le groupe des employeurs n'a pas fixé de chiffres précis pour le nombre d'Etats Membres ni pour la jauge de la flotte marchande mondiale qui seraient nécessaires pour que la convention entre en vigueur. Compte tenu du large soutien dont bénéficie la convention, ces nombres ont relativement peu d'importance, même si une décision devra être prise à leur sujet.

212. Le Vice-président travailleur espère, s'agissant des questions complexes concernant le paragraphe 7 de l'article XV et l'éventuelle incohérence entre le paragraphe 9 de l'article XIV et le paragraphe 12 de l'article XV, que le groupe de travail sera en mesure de proposer des solutions aisément compréhensibles. Au sujet des dispositions relatives à l'entrée en vigueur, il rappelle la position du groupe des travailleurs, pour lequel 30 Etats

Membres et un tiers de la jauge brute de la flotte marchande mondiale pourraient convenir. Il y a lieu de trouver un équilibre entre une approche réaliste, qui permettrait à la convention d'entrer en vigueur dans un délai raisonnable, par exemple cinq ans, et la nécessité de ne pas fixer de seuils trop bas. Actuellement, les taux de ratification des conventions maritimes sont très variables. Il s'agit aussi de savoir s'il faut faire référence à la jauge de la flotte marchande mondiale ou à la jauge des navires des Etats Membres de l'OIT. Il existe des pays, comme les îles Marshall, qui ne sont pas Membres de l'OIT, mais dont les navires représentent néanmoins une jauge importante. Il serait donc préférable de faire référence à la jauge des navires des Etats Membres de l'OIT. Une solution pourrait être d'adopter une formule combinant les deux critères: jauge et Etats Membres.

213. S'exprimant au nom du groupe gouvernemental, le membre gouvernemental de la Chine a dit, à propos du paragraphe 3 de l'article VIII, que les gouvernements sont largement favorables à l'idée que la convention entre en vigueur après qu'elle a été ratifiée par 30 Membres. Ils sont également largement d'accord sur le fait que la jauge brute fasse référence à la jauge mondiale et non à la jauge des navires des Etats Membres de l'OIT. Enfin, une majorité de gouvernements souhaitent que la convention entre en vigueur après que la ratification de Membres représentant 30 pour cent de la jauge mondiale aura été enregistrée, tandis que certains gouvernements préfèrent des pourcentages plus élevés, pouvant atteindre 40 pour cent de la jauge brute. S'agissant des paragraphes 2 et 7 de l'article XV, un large accord s'est dégagé sur le fait que les amendements au Code doivent avoir été proposés par cinq gouvernements, même si d'autres opinions en faveur de nombres plus petits et plus grands ont été exprimées. Les propositions du Bureau présentées à la note 13 (paragraphes 5, 7 et 9) du rapport I(1A) ont recueilli un large soutien. Le groupe gouvernemental est aussi d'avis qu'il conviendrait de conserver les références à la fois à la jauge et aux Etats Membres. En ce qui concerne le paragraphe 9 de l'article XIV et le paragraphe 12 de l'article XV, les participants ont estimé, d'une façon générale, que des précisions sur d'éventuelles incohérences seraient bienvenues et aideraient les membres gouvernementaux à prendre position sur cette question.

214. Comme prévu à l'article XV ci-dessous, il est fait rapport des résultats des travaux du groupe de travail.

Article IX

215. L'article IX a été adopté sans modification.

Article X

216. Le Président a ouvert une discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.3, présenté par le groupe des travailleurs, qui vise à mettre entre crochets les termes «convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946».

217. Le Vice-président travailleur a expliqué que cet amendement a trait à une question technique. Dans la mesure où le projet de convention ne contient aucune disposition concernant les pensions des gens de mer, elle ne peut pas être considérée comme portant révision de la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946, qui a été ratifiée par 13 Etats Membres. Au lieu de supprimer cette référence, son groupe préfère inclure des dispositions concernant les pensions dans le projet de convention et présentera un amendement à cet effet. L'orateur propose donc d'examiner ultérieurement la question de l'inclusion ou de la suppression de la référence.

-
- 218.** Le Vice-président employeur a déclaré n'avoir aucune objection à reporter une décision concernant la référence à la convention n° 71. Toutefois, il précise clairement que toute réouverture du débat sur la règle 4.5 concernant la sécurité sociale aurait de graves conséquences.
- 219.** Le Vice-président travailleur a proposé que la question soit traitée dans une nouvelle règle.
- 220.** Le Vice-président employeur a répondu que la question des pensions fait partie intégrante du débat sur la sécurité sociale que son groupe n'est pas prêt à rouvrir.
- 221.** Le Vice-président travailleur a été également d'avis qu'une révision formelle de la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946, ne serait pas acceptable, à moins que la question des pensions soit spécifiquement traitée dans la convention du travail maritime.
- 222.** Le Président a conclu que l'examen de cette question est reporté. A la suite de discussions ultérieures sur le titre 4, il a été décidé que l'amendement D.3, tel que sous-amendé pour remplacer la référence à la convention n° 71, est adopté.
- 223.** L'article X, à l'exception de la référence à la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946, a été adopté.

Articles XI et XII

- 224.** Les articles XI et XII ont été adoptés sans modification.

Article XIII

- 225.** Après avoir fait remarquer que l'amendement D.2, présenté par les membres gouvernementaux de l'Argentine, du Costa Rica, de Cuba, de l'Espagne, du Mexique, du Panama et de la République bolivarienne du Venezuela, ne concerne que la version espagnole du paragraphe 1, le Président a proposé que l'amendement soit renvoyé au Comité de rédaction.
- 226.** Les membres gouvernementaux de l'Argentine et du Mexique, en tant que coauteurs de l'amendement, ont soutenu cette proposition, tout comme les Vice-présidents employeur et travailleur.
- 227.** Le Président a donc soumis la question au Comité de rédaction.
- 228.** Le paragraphe 1 a été adopté tel que modifié dans la version espagnole.
- 229.** Le Président a ouvert le débat général sur les points soulevés dans l'amendement D.13, présenté par les membres employeurs, qui vise à ajouter à la fin du paragraphe 2 les mots «après consultation de la Commission paritaire maritime».
- 230.** Le Vice-président employeur a déclaré que l'objet de l'amendement est de faire officiellement référence à la Commission paritaire maritime (CPM), qui est l'unique organe de l'OIT ayant une longue histoire de contributions méritoires. Cette commission est chargée de revoir le salaire minimum des marins qualifiés et est largement associée au choix des points mis à l'ordre du jour des sessions maritimes de la Conférence internationale du Travail. Le groupe des employeurs estime que la Commission paritaire maritime doit continuer à exister après l'entrée en vigueur de la nouvelle convention,

même si son rôle pourrait être quelque peu diminué. Il rappelle au comité le rôle qu'a joué la Commission paritaire maritime en 2001 lorsqu'elle a aidé à lancer le processus de consolidation des instruments maritimes de l'OIT. Il serait bon que cette commission joue un rôle à l'avenir dans la nomination des membres de la Commission tripartite spéciale.

- 231.** Le Vice-président travailleur a estimé également qu'il est tout à fait approprié que les nominations à la Commission tripartite spéciale interviennent après consultation de la Commission paritaire maritime. Cette commission a contribué à mettre en marche le processus actuel de consolidation et à en maintenir la dynamique. Elle fournit depuis des années une aide au Conseil d'administration sur les questions maritimes et a encouragé l'établissement de liens de travail étroits entre les partenaires sociaux. Le Conseil d'administration est bien conscient de la nécessité que cette commission continue d'exister non seulement pour ce qui est des salaires des gens de mer, mais également pour jouer un rôle consultatif. Le groupe des travailleurs appuie donc sans réserve l'amendement et remercie les membres employeurs de l'avoir proposé.
- 232.** Le membre gouvernemental de la Grèce s'est félicité de la proposition formulée par les partenaires sociaux de faire référence à la Commission paritaire maritime, qui est un organe unique à l'OIT. L'existence de la commission est la reconnaissance du caractère unique du secteur maritime.
- 233.** L'amendement D.13 a été formellement soumis au comité et adopté.
- 234.** Le paragraphe 2 a été adopté tel qu'amendé.
- 235.** Les paragraphes 3 et 4 ont été adoptés sans amendement.
- 236.** L'article XIII a été adopté tel qu'amendé.

Article XIV

- 237.** L'article XIV a été examiné par le groupe de travail sur les dispositions relatives à l'entrée en vigueur. Le mandat du groupe de travail ainsi que le débat général sur la question examinée figurent dans la partie consacrée à l'article VIII. Les résultats des travaux du groupe de travail et la discussion qui a suivi sont résumés ci-dessous, sous l'article XV.

Article XV

- 238.** Le membre gouvernemental des Etats-Unis, qui a assuré la présidence du Groupe de travail sur les dispositions relatives à l'entrée en vigueur, a rendu compte au comité des travaux et des conclusions de son groupe qui a été créé à la demande de la Commission d'organisation des travaux. Le groupe de travail a eu essentiellement pour tâche de compléter les blancs laissés dans les derniers articles et de trouver une solution pour éliminer les éventuelles divergences entre le paragraphe 9 de l'article XIV et le paragraphe 12 de l'article XV.
- 239.** S'agissant du paragraphe 3 de l'article VIII, le groupe de travail a estimé qu'il est préférable que les chiffres clés relatifs à l'entrée en vigueur de la convention soient suffisamment élevés pour garantir la légitimité de l'instrument mais, en même temps, suffisamment bas pour permettre l'entrée en vigueur de la convention dans les cinq années à venir. A l'issue d'un long débat, les membres du groupe de travail ont été unanimes pour proposer de compléter les blancs laissés au paragraphe 3 de l'article VIII par les chiffres de 30 ratifications enregistrées et de 33 pour cent de la jauge mondiale. Le groupe de travail

est aussi convenu à l'unanimité d'utiliser ces mêmes chiffres au paragraphe 4 de l'article XIV relatif à l'entrée en vigueur des amendements aux articles et aux règles de la convention, étant donné que ces dispositions se rapportent aux dispositions fondamentales de l'instrument. Il convient de noter que, pour ces deux dispositions, certains participants au groupe de travail ont jugé ces chiffres trop élevés, alors que d'autres les ont estimés trop bas et que d'autres encore auraient préféré se fonder sur la jauge brute des Etats Membres de l'OIT et non sur la jauge brute mondiale. Après de longues discussions, les participants, soucieux d'aller de l'avant et d'achever le travail qui leur a été confiée, ont fait des compromis.

- 240.** Pour ce qui est des paragraphes 2 et 7 de l'article XV, l'orateur a indiqué que le groupe de travail est parvenu à un arrangement global qui établit un équilibre délicat entre les intérêts en jeu et constitue une position de compromis pour les membres de chaque groupe. Cet arrangement porte sur le chiffre cinq au paragraphe 2 et, au paragraphe 7, sur les chiffres de 40 pour cent de Membres ayant ratifié la convention et de 40 pour cent de leur jauge, et non sur la jauge mondiale, comme précédemment. Le chiffre cinq inscrit au paragraphe 2 représente l'équilibre destiné à la fois à éviter les amendements inutiles et à ne pas trop exiger des gouvernements. Les chiffres de 40 pour cent ont pour but de faire en sorte qu'il soit difficile, mais non impossible, de faire échec à un amendement qui bénéficie d'un appui substantiel.
- 241.** S'agissant d'une éventuelle divergence entre le paragraphe 9 de l'article XIV et le paragraphe 12 de l'article XV, le groupe de travail a conclu que cette divergence possible tient tout simplement au fait que le paragraphe 9 de l'article XIV est difficile à comprendre. De plus, comme ce paragraphe semble demander aux Membres souhaitant ratifier la convention après l'adoption d'amendements, de l'appliquer sans les amendements si ceux-ci n'entrent jamais en vigueur, et avec lesdits amendements, dans le cas contraire, l'incertitude sur la question de savoir si les amendements entreraient en vigueur ou non est un autre facteur de divergence possible. De fait, de nombreux gouvernements ont estimé que cette incertitude quant aux dispositions juridiques découragerait des Membres de ratifier la convention.
- 242.** L'orateur a ajouté que la présente convention serait le premier instrument à appliquer le type de procédure prévu à l'article XIV pour l'amendement des principes fondamentaux. Jusqu'à présent, les conventions de l'OIT ont été révisées mais non amendées. Pour ce qui est de la révision des conventions, les clauses types de l'OIT prévoient que les Membres peuvent ratifier le texte d'une convention jusqu'à ce que la convention portant révision de celle-ci entre en vigueur. La date butoir est l'entrée en vigueur et non l'adoption. Déplacer la date butoir du moment de l'adoption à celui de l'acceptation tacite aurait pour conséquence de se rapprocher de la pratique habituelle de l'OIT et d'éliminer toute incertitude juridique. L'orateur a expliqué qu'au début certains participants ont réservé leur position sur le sujet. Cependant, lorsque la Commission d'organisation des travaux a élargi le mandat du groupe de travail, celui-ci, en dernière instance et à l'unanimité, s'est mis d'accord sur le texte du paragraphe 9 de l'article XIV qui est maintenant soumis au Comité plénier, accompagné d'un amendement de nature à résoudre les éventuelles divergences. La solution proposée déplace la date à laquelle les Membres n'ayant pas ratifié la convention non amendée n'ont plus la possibilité de le faire, de la date d'adoption d'un amendement à la date où il est réputé accepté, ce qui élimine l'incertitude pour les Membres, n'ayant pas ratifié la convention, souhaitent le faire après qu'un amendement a été adopté. Il a été également établi qu'un amendement subséquent est nécessaire pour que le paragraphe 7 de l'article XIV soit compatible avec le nouveau texte du paragraphe 9 de l'article XIV. En conséquence, il faudrait ajouter les mots «sous réserve des dispositions du paragraphe 9» dans le paragraphe 7.

243. A la suite de cette explication, l'orateur a introduit le nouveau libellé des articles VIII, XIV et XV figurant dans le document COT/D.3, proposé par le groupe de travail et approuvé par la Commission d'organisation des travaux. Les textes proposés sont les suivants:

Article VIII

Paragraphe 3

La convention entrera en vigueur douze mois après que la ratification d'au moins 30 Membres représentant, au total, au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale auront été enregistrés.

Article XIV

Paragraphe 4

Un amendement est réputé avoir été accepté à la date à laquelle ont été enregistrés les instruments de ratification de cet amendement ou, selon le cas, les instruments de ratification de la convention modifiée d'au moins 30 Membres de l'Organisation représentant, au total, au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale.

Paragraphe 9

Tout Membre dont l'instrument de ratification de la présente convention est enregistré après l'adoption de l'amendement mais avant la date visée au paragraphe 4 peut préciser, dans une déclaration jointe audit instrument, qu'il ratifie la convention mais non l'amendement. Si l'instrument de ratification est accompagné d'une telle déclaration, la convention entre en vigueur pour le Membre concerné 12 mois après la date d'enregistrement de l'instrument de ratification. Si celui-ci n'est pas accompagné d'une déclaration ou s'il est enregistré à la date ou après la date visée au paragraphe 4, la convention entre en vigueur pour le Membre concerné 12 mois après cette date; dès l'entrée en vigueur de la convention conformément au paragraphe 7, l'amendement a force obligatoire pour le Membre concerné, sauf disposition contraire dudit amendement.

Paragraphe 7

Sous réserve des dispositions du paragraphe 9, pour les Membres visés au paragraphe 3 du présent article, la convention modifiée entre en vigueur douze mois après la date d'acceptation visée au paragraphe 4 du présent article, ou douze mois après la date d'enregistrement de leur instrument de ratification, si cette date est postérieure.

Article XV

Paragraphe 2

Un amendement au code peut être proposé au Directeur général par le gouvernement d'un Membre de l'Organisation, par le groupe des représentants des armateurs ou par le groupe des représentants des gens de mer nommés à la commission visée à l'article XIII. Un amendement proposé par un gouvernement doit avoir été proposé ou être appuyé par au moins cinq gouvernements ayant ratifié la convention ou par le groupe des représentants des armateurs ou des gens de mer susvisés.

Paragraphe 7

Un amendement approuvé par la Conférence générale est réputé avoir été accepté sauf si, avant la fin du délai prescrit, plus de 40 pour cent des Membres ayant ratifié la convention et représentant 40 pour cent au moins de la jauge brute de la flotte marchande des Membres ayant ratifié la convention expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général.

244. Le Vice-président employeur a déclaré que son groupe est satisfait des résultats des discussions du groupe de travail. Le comité est désormais parvenu à un consensus, ce qui est extrêmement important s'agissant de l'une des quatre conventions fondamentales sur le secteur maritime, dans la mesure où tous les chiffres cités dans le texte ont été acceptés par l'ensemble des pays maritimes participant à la Conférence

-
245. Le Vice-président travailleur a déclaré que son groupe était heureux d'appuyer le nouveau texte qui a déjà obtenu la pleine approbation de la Commission d'organisation des travaux.
246. Le membre gouvernemental de la Chine, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a déclaré que le texte a recueilli l'appui unanime du groupe des travailleurs et il félicite les membres du groupe de travail de l'excellence de leurs travaux.
247. Le texte proposé a été adopté sans modification.
248. Les articles VIII, XIV et XV ont été adoptés tels qu'amendés.

Article XVI

249. L'article XVI a été adopté sans amendement.

Note explicative sur les règles et le Code de la convention du travail maritime

250. La note explicative sur les règles et le Code de la convention du travail maritime a été adoptée sans amendement.

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

Règle 1.1 – Age minimum

251. La règle 1.1 a été adoptée sans modification.
252. La norme A1.1 a été adoptée sans modification.
253. Le membre gouvernemental de la Norvège a présenté l'amendement D.73, déposé par les membres gouvernementaux de la Norvège et de la Suède, qui vise à insérer le texte suivant dans le principe directeur B1.1: «Lorsqu'ils établissent des règlements relatifs aux conditions de travail et de vie, les membres devraient accorder une attention particulière aux besoins des jeunes de moins de 18 ans, eu égard en particulier à leur inexpérience en tant que gens de mer». L'amendement cherche à améliorer l'instrument en accordant davantage d'attention aux besoins des gens de mer jeunes.
254. Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé l'amendement proposé.
255. Le membre gouvernemental de la Grèce a proposé un sous-amendement visant à supprimer «eu égard, en particulier, à leur inexpérience en tant que gens de mer». Il a précisé que le nombre d'années et l'inexpérience ne sont pas nécessairement synonymes.
256. Le membre gouvernemental de la Norvège a accepté le sous-amendement, qui a été appuyé par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, du Danemark, de la Malaisie, du Pakistan, de Singapour et de la Suisse.

-
- 257.** Le Vice-président employeur a dit que, à son avis, les personnes jeunes, aussi bien celles de moins de 18 ans que celles de plus de 18 ans, ont tendance à manquer d'expérience. Toutefois, il se rangerait à l'avis de la majorité et appuierait le sous-amendement.
- 258.** Le Vice-président travailleur a indiqué que son groupe peut également appuyer le sous-amendement.
- 259.** L'amendement D.73 a été adopté tel que sous-amendé.
- 260.** Le principe directeur B1.1 a été adopté tel qu'amendé.

Règle 1.2

- 261.** Les paragraphes 1 et 2 de la règle 1.2 ont été adoptés sans modification.
- 262.** Le comité a adopté deux amendements (le D.83 déposé par les membres employeurs et le D.90 déposé par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovénie et de la Suède) qui visent à supprimer le paragraphe 3.
- 263.** La règle 1.2 a été adoptée telle qu'amendée.
- 264.** Les membres gouvernementaux du Canada et des Etats-Unis ont retiré l'amendement D.70.
- 265.** Les paragraphes 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7 de la norme A1.2 ont été adoptés sans modification.
- 266.** Le membre gouvernemental du Chili, s'exprimant également au nom du membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela, a présenté l'amendement D.97 qui vise à supprimer le paragraphe 8. Ce paragraphe n'est pas nécessaire, étant donné que le paragraphe 9 traite des éléments importants concernant les certificats médicaux. En outre, les termes «d'une date récente» ne sont pas clairs et pourraient être interprétés de nombreuses façons.
- 267.** Le Vice-président employeur a déclaré ne pas appuyer l'amendement. Il a rappelé les discussions qui ont eu lieu à la CTMP sur ce point et estimé que les paragraphes 8 et 9 concernent deux situations différentes.
- 268.** Le Vice-président travailleur s'est opposé à l'amendement.
- 269.** Le membre gouvernemental de la Malaisie a appuyé l'amendement.
- 270.** Les membres gouvernementaux de l'Egypte, de la Namibie et du Pakistan n'ont pas appuyé l'amendement.
- 271.** Le membre gouvernemental du Chili s'est dit prêt à retirer l'amendement mais souhaite rendre l'expression «d'une date récente» plus précise en ajoutant une référence spécifique, à savoir 30 jours.

-
- 272.** La membre gouvernementale de l'Argentine s'est déclarée favorable à cette proposition. Les certificats médicaux ont une validité de deux ans et l'expression «date récente» est donc trop vague.
- 273.** Le membre gouvernemental du Chili a retiré son amendement mais souligne qu'il est nécessaire d'ajouter la mention 30 jours en ce qui concerne le certificat médical périmé.
- 274.** Les paragraphes 8 et 9 de la norme A1.2 ont été adoptés sans modification.
- 275.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a présenté l'amendement D.91, dont les auteurs sont les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovénie et de la Suède. Il vise à ajouter, après le paragraphe 9, le nouveau paragraphe suivant: «Les certificats médicaux des gens de mer travaillant à bord de navires effectuant normalement des voyages internationaux doivent au minimum être fournis en anglais.» Il s'agit de garantir que les certificats maritimes et les déclarations médicales concernant les gens de mer travaillant à bord des navires qui effectuent des voyages internationaux soient compréhensibles partout, tout en offrant une certaine souplesse pour les navires qui n'effectuent pas des voyages internationaux.
- 276.** Le Vice-président employeur a appuyé l'amendement.
- 277.** Le Vice-président travailleur a voulu savoir précisément qui assumerait le coût financier de la traduction des certificats médicaux.
- 278.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a indiqué que le projet de convention ne dit rien sur la question des coûts de traduction.
- 279.** Le Vice-président travailleur a proposé un sous-amendement qui consisterait à ajouter les mots «, sans frais pour le marin».
- 280.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni s'est opposé au sous-amendement. Les autres dispositions sur les certificats médicaux ne traitent pas de la question des frais, et il n'y a aucune raison pour commencer maintenant à traiter cette question. Par ailleurs, les formulaires des certificats médicaux sont préétablis et, par conséquent, il ne devrait pas y avoir des coûts supplémentaires.
- 281.** Le membre gouvernemental du Congo a appuyé le point de vue du membre gouvernemental du Royaume-Uni.
- 282.** Le membre gouvernemental de la Norvège s'est aussi opposé au sous-amendement. Dans la pratique, un marin qui recherche un emploi sur un navire effectuant des voyages internationaux n'a pratiquement aucune chance d'être engagé s'il ne dispose pas d'un certificat médical en anglais. Un armateur ne voudra pas employer un marin dont le certificat médical ne pourra pas être vérifié par les services de contrôle de l'Etat du port dans plusieurs pays. Par conséquent, l'amendement ne crée pas de nouvelles obligations pour les gens de mer mais, au contraire, clarifie la situation existante.
- 283.** Le membre gouvernemental de la France ne pense pas que la disposition proposée poserait problème. Il ne s'oppose pas au sous-amendement, mais suggère qu'il pourrait être plus approprié de l'insérer ailleurs dans le texte.

-
- 284.** Le Vice-président travailleur a retiré le sous-amendement et appuyé l'amendement. Il fait observer toutefois que, à cet égard, on ne saurait attendre des marins qu'ils supportent les frais supplémentaires éventuels.
- 285.** Le membre gouvernemental de la Namibie a fait observer que, même s'il existe des formulaires préétablis pour le certificat médical, il y aura certainement des situations dans lesquelles le médecin privé qui délivre le certificat le rédigera dans sa propre langue, si bien que le marin devra le faire traduire.
- 286.** Le membre gouvernemental de Chypre a déclaré que les certificats médicaux devraient seulement être établis selon un modèle approuvé par l'administration. Un de ces modèles serait en anglais. On ne peut attendre des fonctionnaires des ports étrangers qu'ils vérifient des certificats rédigés dans une langue qu'ils ne comprennent pas.
- 287.** Les membres gouvernementaux du Pakistan et de la République bolivarienne du Venezuela ont approuvé ce point de vue. Il ne fait aucun doute que les certificats médicaux devraient être fournis en anglais, la langue de communication du secteur maritime.
- 288.** Le membre gouvernemental de la Namibie n'a pas émis d'objection à propos de l'amendement. Cela étant, il a demandé des éclaircissements car l'amendement semble indiquer qu'il faudrait deux certificats médicaux: l'un pour l'ensemble des gens de mer et l'autre pour les gens de mer qui travaillent à bord de navires effectuant des voyages internationaux.
- 289.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a indiqué que, dans la pratique, la plupart des administrations choisiraient probablement d'utiliser un formulaire bilingue. L'amendement laisse cette décision aux administrations nationales.
- 290.** La représentante du Secrétaire général a attiré l'attention sur les directives de l'OIT/OMI/OMS relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer. Certes, ces directives ont besoin d'être actualisées, mais elles fournissent un formulaire type de certificat médical en anglais, français et espagnol. On pourrait peut-être utiliser ce type de formulaire, comprenant des cases à cocher. Le Bureau pourrait, si cela est utile, mettre le formulaire type à disposition sur l'Internet.
- 291.** Le comité a adopté l'amendement.
- 292.** La norme A.12 a été adoptée telle qu'amendée.
- 293.** Les principes directeurs B1.2 et B1.2.1 ont été adoptés sans modification.

Règle 1.3 – Formation et qualifications

- 294.** Le paragraphe 1 de la règle 1.3 a été adopté sans modification.
- 295.** Le Vice-président employeur a présenté l'amendement D.87 qui vise à remplacer au paragraphe 2 les mots «s'ils ont suivi avec succès une formation à la» par les mots «s'ils ont suivi une formation ou reçu un enseignement adéquats en matière de», afin d'aligner le libellé sur celui de la Convention STCW et du Code ISM. L'objectif est d'éviter qu'un marin soit obligé de suivre deux formations différentes: l'une pour répondre aux prescriptions de la Convention STCW et l'autre pour appliquer la présente convention.

296. Le Vice-président travailleur s'est opposé à l'amendement. Le paragraphe 4 de la note 17 du rapport I (1A) dit ceci:

La disposition proposée reflète l'avis de l'OMI sur le libellé à adopter pour que les termes de cette disposition ne soient pas en contradiction avec ceux de la STCW. Toutefois, dans ses commentaires (partie II, discussion générale, paragraphe 12), l'OMI souligne que, à la différence du texte proposé, la Convention STCW n'autorise pas une «équivalence dans l'ensemble», ce qui pourrait avoir son importance du point de vue des mécanismes de contrôle de l'OIT.

Le texte du projet de convention concorde donc avec la Convention STCW et le Code ISM, et l'amendement n'a pas lieu d'être. De plus, il y a une grave différence entre recevoir une formation et achever une formation avec succès.

297. Le membre gouvernemental de la Grèce s'est dit d'accord avec le groupe des travailleurs. Le paragraphe 3 de la règle 1.3 renvoie aux paragraphes 1 et 2 et indique clairement que les formations et brevets conformes aux instruments adoptés par l'OMI sont considérés comme répondant aux prescriptions des paragraphes précités.

298. Le membre gouvernemental de l'Afrique du Sud s'est opposé à l'amendement. Dans son pays, la législation prévoit que les gens de mer doivent avoir achevés avec succès une formation agréée. Il est essentiel que les gens de mer aient suivi une formation avec succès.

299. Le membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela s'est opposé à l'amendement. Ce n'est que lorsque les marins ont suivi une formation avec succès que l'on peut être sûr de leur capacité à accomplir certaines tâches.

300. La membre gouvernementale du Danemark a dit que sa délégation partage le point de vue exprimé par le membre gouvernemental de la Grèce. Elle a aussi fait observer qu'un Etat partie à la Convention STCW ne peut se prévaloir du principe d'équivalence dans l'ensemble pour choisir des cours de formation d'un niveau inférieur à celui requis par la Convention STCW.

301. Le membre gouvernemental de la République de Corée a fait observer que le principe d'équivalence dans l'ensemble n'est applicable qu'à la partie A du Code. Etant donné que la disposition examinée est une règle, ce principe ne s'applique pas. Cela apaisera peut-être certaines préoccupations.

302. Le membre gouvernemental du Libéria a appuyé l'amendement. Etant donné néanmoins que les gens de mer pourraient être formés selon la méthode de familiarisation prévue dans la Convention STCW, l'amendement pourrait être modifié comme suit: «s'ils ont suivi avec succès une formation ou s'ils ont été familiarisés».

303. Le membre gouvernemental de Singapour a estimé que le paragraphe 2 est un sous-ensemble du paragraphe 3. La Convention STCW porte sur la sécurité personnelle. Il serait peut-être plus approprié de reformuler comme suit le paragraphe 2: «formation au service à bord».

304. Le Vice-président employeur a retiré l'amendement.

305. Le paragraphe 2 a été adopté sans modification.

306. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a présenté l'amendement D.92, dont les auteurs sont les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du

Luxembourg, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovaquie et de la Suède. Cet amendement vise à insérer les mots «ayant force obligatoire» après le mot «instruments» au paragraphe 3. Vu le grand nombre d'instruments adoptés par l'OMI et qu'ils n'ont pas tous force obligatoire, il serait souhaitable d'insérer les mots «ayant force obligatoire», en particulier parce que cette disposition est une règle.

307. Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé l'amendement.

308. L'amendement a été adopté.

309. Le paragraphe 3 a été adopté tel qu'amendé.

310. La représentante du Secrétaire général a attiré l'attention du comité sur la note 17, paragraphe 5, du rapport I (IA). Ce commentaire concerne le paragraphe 3 de la règle 1.3 et le statut juridique de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, qui est l'une des conventions énumérées à l'article X dont le projet de convention porte révision. Le paragraphe 5 de la note 17 du rapport I (1A) indique ce qui suit:

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

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

311. Normalement, cette question aurait dû être traitée au moyen d'un amendement, mais aucun amendement n'a été soumis sur cette question. Toutefois, le Bureau estime que cette question mérite d'être examinée. La représentante du Secrétaire général demande donc au comité s'il s'opposerait à ce que le texte proposé soit ajouté en tant que nouveau paragraphe 4 de la règle 1.3. Il n'entraînerait pas d'obligations supplémentaires, mais il permettrait de mettre en place des mesures transitoires.

312. Le Vice-président employeur a appuyé l'inclusion du nouveau paragraphe. Il est essentiel, en effet, car il a des incidences juridiques pour les Etats Membres liés par la convention n° 74, qui doivent continuer à se conformer à cette convention tant que les instruments de l'OMI n'auront pas été adoptés.

313. Le Vice-président travailleur s'est associé à ce point de vue.

-
- 314.** Le membre gouvernemental de la Namibie aimerait savoir précisément si les Etats Membres qui ratifieront le projet de convention seront également liés par la convention n° 74.
- 315.** La représentante du Secrétaire général a indiqué que le paragraphe proposé ne se réfère qu'à la convention n° 74. Jusqu'à ce que les questions traitées dans cette convention soient couvertes par des instruments adoptés par l'OMI, ou jusqu'à ce que cinq ans se soient écoulés depuis l'entrée en vigueur du projet de convention, la date la plus rapprochée étant retenue, les Membres qui ont ratifié la convention n° 74 continueront d'être liés par ses obligations.
- 316.** Les membres gouvernementaux du Danemark, des Etats-Unis, du Ghana et de la Turquie ont appuyé la proposition.
- 317.** Le membre gouvernemental de l'Irlande a rappelé au comité que les brevets d'aptitude des matelots qualifiés sont grandement appréciés par les gens de mer. Il conviendrait d'en tenir compte lors de toute discussion entre l'OIT et l'OMI sur cette question.
- 318.** Le comité a adopté le nouveau paragraphe qui est placé après le paragraphe 3.
- 319.** La règle 1.3 a été adoptée telle qu'amendée.

Règle 1.4 – Recrutement et placement

- 320.** Les paragraphes 1, 2 et 3 de la règle 1.4 ont été adoptés sans modification.
- 321.** Le Vice-président employeur a introduit l'amendement D.84 qui vise à insérer, après le paragraphe 3, le nouveau paragraphe suivant: «Les dispositions de la présente règle ne s'appliquent qu'aux personnes ayant principalement pour fonction d'assurer la sécurité de l'exploitation du navire et de la navigation.» Etant donné le nombre considérable de services de placement qui s'occupent essentiellement de catégories particulières de gens de mer, comme les artistes, la nécessité de vérifier que ces services respectent les prescriptions du code imposerait aux gouvernements et, indirectement, aux armateurs une charge impossible à supporter. Une telle règle ne devrait donc être applicable qu'aux services s'occupant principalement de gens de mer qui ne font pas partie de ces catégories particulières.
- 322.** Le Vice-président travailleur a appelé l'attention du comité sur le fait que l'objectif déclaré de la règle 1.4 est d'«assurer que les gens de mer ont accès à un système efficient et bien réglementé de recrutement et de placement des gens de mer». Les questions traitées dans cette règle revêtent une très grande importance pour les gens de mer. S'il est indéniable qu'à bord des navires à passagers des gens de mer sont employés pour fournir des services aux passagers, déterminer lesquels d'entre eux ont également des fonctions liées à la sécurité de l'exploitation du navire et de la navigation est pratiquement impossible. L'amendement vise à limiter le champ d'application de la réglementation des services privés de recrutement et de placement. Cela est incompatible avec les dispositions de la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996. L'amendement permettrait l'exploitation ininterrompue des gens de mer contraints de payer de fortes sommes d'argent pour trouver un emploi et encouragerait l'activité délictueuse des services qui trompent les gens de mer et les obligent à payer pour des emplois qui n'existent même pas. Si l'amendement était adopté, ce sont les domaines qui ont le plus besoin d'être réglementés qui seraient exclus du champ d'application de la règle. Le texte du Bureau a pour objectif d'aider à résoudre de tels problèmes.

-
- 323.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a déclaré que l'idée sous-jacente de l'amendement D.84 est très importante pour son gouvernement, qui est coauteur d'un amendement analogue (D.71). Le Vice-président travailleur a raison de dire que cet amendement risque d'exclure un grand nombre de marins de la protection de la règle 1.4, et c'est pour cela que l'amendement D.71 met l'accent sur les services de recrutement et de placement proprement dits. La préoccupation majeure concerne les services de recrutement et de placement dont l'activité principale n'est peut-être pas le placement des gens de mer, mais qui ont toutefois un petit nombre de marins inscrits sur leurs registres. L'Allemagne ne fournit pas d'importants effectifs de gens de mer et beaucoup de ses services de recrutement privés ne placent parfois que 20 ou 30 marins pour 5 000 placements. Imposer à ces services d'appliquer les dispositions de la règle 1.4 poserait trop de difficultés d'ordre pratique. En outre, compte tenu de la définition large de l'expression «gens de mer ou marin», même les services privés qui recrutent des gens de mer n'ayant pas principalement pour fonction d'assurer la sécurité de l'exploitation du navire seraient visés par les dispositions de la règle 1.4. En pratique, cela signifie que l'Allemagne devrait appliquer la règle 1.4 à la presque totalité de ses services de recrutement et de placement privés. La délégation de l'orateur est soucieuse de ne pas affaiblir la règle 1.4 mais, dans son libellé actuel, elle constitue un obstacle considérable à la ratification.
- 324.** Le Vice-président travailleur a fait observer que l'amendement D.71 soulève des questions quelque peu différentes de celles posées par l'amendement D.84, et devraient donc être examinées séparément. Le paragraphe 2 de l'article 2 de la convention (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, exclut expressément de son champ d'application les services de recrutement et de placement des gens de mer. Par conséquent, le fait de limiter la réglementation de ces services comme proposé dans l'amendement D.84 priverait un grand nombre de marins de toute protection. L'introduction de la nouvelle pièce d'identité des marins signifie que tous les travailleurs à bord d'un navire doivent être en possession d'une pièce d'identité prouvant qu'ils sont des gens de mer. Il est vrai qu'il sera difficile de réglementer les services de recrutement privés plaçant du personnel à bord de navires, mais ce n'est pas une raison pour ne pas le faire. L'orateur souligne que l'adoption de l'amendement encouragerait l'exploitation de milliers de personnes.
- 325.** Le membre gouvernemental de l'Indonésie n'a pas appuyé l'amendement. La Convention STCW énumère sept catégories de personnel à bord des navires, alors que l'amendement ne mentionne que les gens de mer responsables de la sécurité de l'exploitation du navire et de la navigation. Les marins tels que les cuisiniers, dont la principale fonction n'est pas liée à la sécurité de l'exploitation du navire et de la navigation, seraient exclus des dispositions de la règle 1.4.
- 326.** Le membre gouvernemental de la Norvège est convenu que les catégories de personnels, comme le personnel de restauration, d'hôtellerie et de service, devraient être couvertes par la convention, et il partage la préoccupation exprimée par le Vice-président travailleur concernant l'amendement. Il est plus important en effet que ces catégories de gens de mer soient couvertes par la convention que de modifier celle-ci pour couvrir les cas très particuliers que constituent certaines catégories de travailleurs, tels que les artistes. Il demande instamment aux partenaires sociaux de reconnaître que les gens de mer n'ont pas tous besoin d'être couverts exactement de la même façon.
- 327.** Les membres gouvernementaux de l'Afrique du Sud, du Danemark, de la Namibie et de Singapour se sont opposés à l'amendement.
- 328.** Le Vice-président employeur a retiré l'amendement.
- 329.** La règle 1.4 a été adoptée sans modification.

-
- 330.** Le paragraphe 1 de la norme A1.4 a été adopté sans modification.
- 331.** Le membre gouvernemental de la Norvège a présenté l'amendement D.76, déposé par les membres gouvernementaux de la Norvège, des Philippines et de Singapour et qui vise à remplacer le mot «Si» par «Quand» au début du paragraphe 2 de la norme A1.4, et à supprimer la dernière phrase. Etant donné que, pour les gens de mer, le moyen le plus courant de trouver un emploi est de recourir à des services de recrutement et de placement, le mot «Quand» convient mieux que «Si». Quant à la dernière phrase, la langue utilisée est péjorative et sa suppression ne devrait pas poser de problème.
- 332.** Le Vice-président employeur a fait observer que le paragraphe à l'examen est repris de la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, et qu'il reflète la situation d'alors. Il se peut que la situation ait évolué quelque peu depuis, et le texte pourrait être transposé dans les principes directeurs. Par ailleurs, l'orateur propose de remplacer «Si» par «Dans le cas où», et non par «Quand».
- 333.** Le Vice-président travailleur a fait observer que la dernière phrase du paragraphe 2 reprend presque mot pour mot le libellé de la convention n° 179, qui a été adoptée en 1996. Cette phrase vise à éviter qu'il y ait un nombre excessif de services en concurrence, ce qui conduirait à un nivellement par le bas des normes. L'orateur est prêt à appuyer la proposition des employeurs visant à remplacer «Si» par «Dans le cas où», mais il n'est pas favorable à la suppression de la dernière phrase du paragraphe 2.
- 334.** Le membre gouvernemental du Japon a déclaré partager le point de vue du Vice-président travailleur. Le Japon n'a pas de services de recrutement privés, mais des services de recrutement et de placement publics et gratuits, et il attache une grande importance à la protection des gens de mer. Il est essentiel de faire une distinction entre services publics et services privés de recrutement; la dernière phrase du paragraphe 2 de la norme A1.4 est conforme au paragraphe 4, qui vise les services privés.
- 335.** Le membre gouvernemental de Chypre a dit qu'il était opposé à l'amendement et qu'il appuyait seulement le remplacement de «Si» par «Dans le cas où». Il n'y a rien de méprisant à utiliser le mot «prolifération». Il est tout à fait acceptable que les Etats soient tenus par exemple de demander des garanties financières aux services privés pour s'assurer que les gens de mer reçoivent bien le salaire qui leur est dû.
- 336.** Les membres gouvernementaux du Danemark et du Panama se sont opposés à l'amendement.
- 337.** Les membres gouvernementaux de l'Egypte et du Pakistan ont appuyé la proposition des employeurs qui vise à remplacer «Si» par «Dans le cas où», mais se sont opposés à la suppression de la dernière phrase du paragraphe 2.
- 338.** Le membre gouvernemental de la Norvège a présenté un sous-amendement visant à remplacer le mot «Si» par les mots «Dans le cas où», et a retiré le reste de l'amendement.
- 339.** Le comité a adopté l'amendement tel que sous-amendé.
- 340.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a présenté l'amendement D.71, déposé par les membres gouvernementaux de l'Australie et de l'Allemagne qui vise à insérer, au paragraphe 2 de la norme A1.4, les mots «dont la principale finalité est de recruter et de placer des gens de mer» après «placement des gens de mer». Cet amendement répond à deux préoccupations. Premièrement, le paragraphe 2 de la norme A1.4 ne devrait pas s'appliquer aux services de placement dont l'objet principal n'est pas le recrutement des gens de mer mais le recrutement de travailleurs de tous secteurs d'activité. Deuxièmement,

en raison du caractère général de la définition des termes «gens de mer ou marin», un service de recrutement ou de placement qui ferait engager un coiffeur ou un danseur à bord d'un navire serait tenu d'observer les prescriptions de la norme A1.4. Cela pose problème et il faudrait faire preuve de souplesse. Pour répondre aux inquiétudes des travailleurs concernant un rétrécissement du champ d'application qui exclurait de nombreux gens de mer, cet amendement vise les services de recrutement et de placement et non les gens de mer. Sa délégation n'a pas d'idée préconçue quant au libellé proposé mais demande à être appuyée en ce qui concerne l'objectif visé par l'amendement.

- 341.** Le membre gouvernemental de l'Australie a indiqué que sa délégation partage les préoccupations exprimées par le membre gouvernemental de l'Allemagne. L'un des objectifs du comité est d'élaborer une convention qui pourrait être largement ratifiée. Il n'est donc pas logique de tenter de conserver le libellé de la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, qui n'a fait l'objet que d'un petit nombre de ratifications. Une certaine souplesse est nécessaire pour que les gouvernements puissent mettre en œuvre la convention et s'acquitter de leurs obligations réglementaires de manière sensée.
- 342.** Le Vice-président travailleur n'a pas appuyé l'amendement. Déterminer «la finalité principale» des services de recrutement et de placement pose problème. L'orateur fait sienne les préoccupations du membre gouvernemental de l'Allemagne. Le groupe des travailleurs est cependant d'avis que, vu les difficultés que l'on rencontre pour déterminer si un service doit ou non être visé par l'amendement, il vaut mieux ne pas avoir à en décider du tout. Tous les services qui recrutent et placent des marins devraient en revanche être informés des modalités d'application de la norme.
- 343.** Le membre gouvernemental du Pakistan a fait observer que le libellé actuel se réfère aux services privés qui doivent obtenir une licence des autorités. L'amendement prête à confusion. L'orateur préfère le texte du Bureau.
- 344.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie s'est dit opposé à l'amendement car il limite le nombre de services soumis à licence et en exempte certains du champ d'application de la convention proposée.
- 345.** Le membre gouvernemental de la Grèce a noté l'importance de cette question pour les délégations australienne et allemande et propose qu'un groupe de travail informel restreint soit créé et chargé de trouver une solution acceptable pour toutes les parties.
- 346.** Un groupe de travail informel composé comme suit a été créé: membres gouvernementaux de l'Australie, de l'Allemagne et des Pays-Bas; M. A. Bowring (employeur, Hong-kong, Chine), M^{me} T. Hatch (employeur, Australie), M. M. Zier (employeur, Pays-Bas); M. D. Benze (travailleur, Allemagne), M. P. Crumlin (travailleur, Australie) et M^{me} K. Higginbottom (FIT).
- 347.** Le Vice-président travailleur a présenté l'amendement D.72 qui vise à ajouter, après le paragraphe 2 de la norme A1.4, le nouveau paragraphe ci-après :

Nonobstant le paragraphe 2 de la norme A1.4, ces dispositions ne s'appliquent pas aux services de recrutement et de placement exploités dans le cadre du processus de négociation collective entre des syndicats maritimes légalement reconnus et des armateurs établis dans l'Etat Membre dont le navire bat le pavillon. Pour bénéficier d'une dérogation, un tel service doit être exploité d'une manière propre à favoriser la mise en œuvre des objectifs et but généraux des dispositions pertinentes du Code.

L'amendement est étroitement lié aux principes de la liberté d'association et du droit de négociation collective réaffirmés à l'article III. Il vise à prendre en compte le système de bureau de placement en vigueur au Canada et aux Etats-Unis. Ces systèmes de recrutement

de marins s'appuient sur la négociation collective et sont régis par la réglementation nationale. Les gens de mers qui ont été lésés ont recours à une procédure de plainte ouverte et transparente. Les règles applicables aux bureaux de placement sont connues de tous les gens de mer. Toute infraction peut entraîner une action en justice. L'amendement vise donc à prendre en compte ces systèmes.

- 348.** Le Vice-président employeur a relevé que cet amendement exempte une catégorie spécifique de services de recrutement et de placement de l'application de la règle et se demande pourquoi il n'en va pas de même pour d'autres amendements proposés. Quoiqu'il en soit, le groupe des employeurs peut appuyer l'amendement s'il est sous-amendé en y ajoutant le membre de phrase «et doit respecter la liberté des gens de mer quant au choix du navire et celle des armateurs quant au choix des gens de mer» à la fin de la dernière phrase.
- 349.** Le membre gouvernemental de la Namibie a exprimé des réserves en ce qui concerne le sous-amendement. Il croit comprendre que l'objectif visé est de garantir que les gens de mer aient la liberté de s'engager auprès d'un armateur individuel. Sa délégation est néanmoins sensible au problème des «syndicats maison», et il semble que le sous-amendement compromet le processus de négociation collective en ramenant la question au niveau de la personne.
- 350.** Le Vice-président travailleur s'est opposé au sous-amendement. Le groupe des travailleurs le considère comme une tentative hostile et délibérément provocatrice d'affaiblir l'objectif visé par l'amendement.
- 351.** Le membre gouvernemental du Canada a appuyé l'amendement. Dans le cadre des mesures préparatoires prises pour appliquer la convention proposée, son gouvernement a examiné des questions liées aux systèmes nationaux de recrutement et de placement. Le Canada ne fournit pas d'importants effectifs de gens de mer aux autres pays, mais un petit nombre d'organismes offrent effectivement des services de placement afin de faire face à la pénurie de gens de mer. La coopération entre syndicats d'armateurs et gens de mer pour la prestation de tel service est une pratique habituelle en Amérique du Nord.
- 352.** La membre gouvernementale des Etats-Unis a appuyé l'amendement car il touche au cœur du système d'emploi maritime de son pays qui vise à garantir les droits sociaux des gens de mer. Le premier amendement de la Constitution américaine garantit la liberté d'association. Il existe de nombreux syndicats dans le secteur maritime national, et les bureaux de placement sont le fruit de la négociation collective. Ils sont gérés par les syndicats et régis par la législation nationale. Les employeurs s'acquittent des frais de fonctionnement de ces bureaux, et la procédure de plainte relève de la loi sur les relations du travail. Ces bureaux existent depuis des dizaines d'années et sont à la fois efficaces et efficients.
- 353.** La membre gouvernementale de l'Argentine a appuyé l'amendement. Dans son pays, il n'existe pas pour les gens de mer d'agences de placement privées. Son pays a signé la convention n° 9 et, en application de cette convention, il avait mis en place un centre de placement par un accord collectif entre travailleurs et employeurs. Les règles prévues pour les agences privées ne sont pas faciles à appliquer aux services fournis par les syndicats et les gens de mer, lesquels exercent en outre des responsabilités en tant que syndicats et entreprises.
- 354.** Le membre gouvernemental de l'Australie a appuyé l'amendement du groupe des travailleurs tel que sous-amendé par le groupe des employeurs, car il offre aux travailleurs et aux employeurs la souplesse suffisante pour travailler ensemble sans réglementation des pouvoirs publics.

-
- 355.** Le membre gouvernemental de Singapour a jugé qu'il est juste de permettre aux gens de mer et aux armateurs de travailler ensemble. Sa délégation peut donc appuyer la proposition si les groupes des travailleurs et des employeurs parviennent à s'entendre sur le sous-amendement des employeurs.
- 356.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant pour la Présidence autrichienne de l'Union européenne, au nom des membres gouvernementaux des Etats membres de l'Union européenne qui sont membres du comité (Allemagne, Autriche, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Slovaquie et Suède) a dit comprendre la situation des Etats-Unis et du Canada. Toutefois, l'instrument dont le comité est saisi est un instrument international. Il est donc dangereux de créer une dérogation générale à la norme, et éventuellement même à la règle. Il est difficile de comprendre pourquoi les systèmes nord-américains ne peuvent pas se conformer aux principes énoncés au paragraphe 4.
- 357.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a déclaré partager le point de vue du membre gouvernemental du Royaume-Uni.
- 358.** Le membre gouvernemental de la Malaisie a dit que la dérogation dont il est question dans l'amendement rendrait le paragraphe 5 inapplicable. De plus, la dérogation empêcherait l'autorité compétente de fournir des statistiques détaillées sur l'ensemble des gens de mer assujettis à la législation nationale, comme le demande l'alinéa *d*) du paragraphe 10 du principe directeur B5.1.4.
- 359.** Le membre gouvernemental du Nigéria s'est opposé à l'amendement. Dans son pays, ce sont les armateurs ou les services de placement qui s'occupent directement du recrutement des équipages et ils sont, les uns comme les autres, soumis à la réglementation nationale. Cet amendement, s'il est adopté, pourrait être, pour le Nigéria, un obstacle à la ratification.
- 360.** Le Vice-président travailleur a fait observer que l'alinéa *a*) du paragraphe 4 de la norme A1.4 est applicable seulement aux services de recrutement privés. Les bureaux de placement ne sont ni des entreprises privées ni des services de recrutement. Ils sont régis par la législation nationale du travail et s'apparentent à des agences publiques qui ne sont pas visées par la disposition à l'examen. Les bureaux de placement sont toutefois soumis au processus de négociation collective garanti à l'article III. L'amendement ne concerne que les syndicats légalement reconnus et les armateurs se trouvant sur le territoire du Membre dont le navire bat le pavillon. Les services de recrutement et de placement compétents ne fournissent d'effectifs de gens de mer pour tous les pavillons du monde. C'est là une différence notable par rapport à la pratique des agences privées qui opèrent dans un but lucratif. Ouvrir la possibilité à des dérogations, comme l'a fait observer le membre gouvernemental du Royaume-Uni, est une question qui mérite réflexion, surtout en ce qui concerne les «syndicats maison». Toutefois, l'amendement ne vise que les syndicats maritimes légalement reconnus. L'orateur rappelle au comité que si la question n'est pas réglée, les deux pays en question pourraient avoir des difficultés à ratifier la convention.
- 361.** La représentante du Secrétaire général a suggéré que le réexamen de l'amendement pourrait être confié à un groupe de travail informel vu l'importance qu'il revêt pour ses auteurs.
- 362.** Un groupe de travail informel composé comme suit a été créé: membres gouvernementaux des Etats-Unis, de la Malaisie, de la Namibie et des Pays-Bas, M. J. Bebiano (employeur, Portugal), M. J. Cox (employeur, Etats-Unis), M. D. Dearsley (employeur, Royaume-Uni),

M. G. Lackey (travailleur, Etats-Unis), M. P. McEwen (travailleur, Royaume-Uni) et M. J. Meredith (travailleur, Canada).

- 363.** Le comité a entendu ultérieurement les rapports des présidents des groupes de travail informels.
- 364.** Le membre gouvernemental de l’Australie a fait rapport au comité sur le résultat des discussions du groupe de travail informel chargé de l’examen de l’amendement D.71. Les discussions ont cherché à éviter d’imposer de lourdes charges administratives aux Membres, mais aussi à éviter les lacunes qui seraient préjudiciables aux travailleurs. Le groupe de travail a présenté à la Commission d’organisation des travaux un nouveau projet de paragraphe 2, qui figure dans l’amendement COT/D.4(Add). Ce texte, qui a été accepté par la Commission d’organisation des travaux, est rédigé comme suit:

Lorsque des services privés de recrutement et de placement des gens de mer, dont l’objet principal est le recrutement et le placement des gens de mer ou qui recrutent et placent un nombre non négligeable de gens de mer, opèrent sur le territoire d’un Membre, ils ne peuvent exercer leur activité qu’en vertu d’un système normalisé de licence ou d’agrément ou d’une autre forme de réglementation. Un tel système ne peut être établi, modifié ou remplacé qu’après consultation des organisations d’armateurs et de gens de mer intéressées. En cas de doute sur la question de savoir si la présente convention s’applique à un service privé de recrutement et de placement donné, la question doit être tranchée par l’autorité compétente de chaque membre après consultation des organisations d’armateurs et de gens de mer intéressées. Il convient de ne pas encourager une prolifération excessive de ces services privés de recrutement et de placement.

Le groupe de travail a examiné la situation dans certains pays où un très petit nombre de gens de mer sont recrutés par des agences qui, en général, traitent avec d’autres secteurs industriels. Il a cherché à ne pas imposer une trop lourde charge réglementaire aux administrations pour ne pas les dissuader de ratifier la convention tout en s’efforçant de ne pas créer des lacunes susceptibles d’avoir des effets préjudiciables sur les gens de mer dans le monde. Le groupe de travail a également souligné la nécessité d’une concertation entre les administrations et les partenaires sociaux en cas de doute.

- 365.** Le membre gouvernemental de la Namibie, qui a présidé le groupe de travail informel ayant examiné l’amendement D.72, a fait rapport au comité et a présenté un nouveau projet de paragraphe supplémentaire à insérer après le paragraphe 2, qui figure dans l’amendement COT/D.4(Add.) et se lit comme suit:

Les dispositions du paragraphe 2 de la présente norme s’appliquent aussi – dans la mesure où l’autorité compétente, en consultation avec les organisations d’armateurs et de gens de mer intéressées, estime qu’elles sont adaptées – dans le cas des services de recrutement et de placement assurés par une organisation de gens de mer sur le territoire d’un Membre pour fournir des gens de mer qui sont ressortissants du Membre à des navires qui battent son pavillon. Les services visés par ce paragraphe sont ceux qui remplissent les conditions suivantes:

- a) le service de recrutement et de placement est géré conformément à une convention collective conclue entre cette organisation et un armateur;
- b) tant l’organisation des gens de mer que l’armateur sont établis sur le territoire du Membre;
- c) le Membre dispose d’une législation nationale, ou d’une procédure, pour autoriser ou enregistrer la convention collective qui permet l’exploitation du service de recrutement et de placement;
- d) le service de recrutement et de placement est géré dans les règles et si des mesures existent pour protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d’emploi qui soient comparables à celles prévues au paragraphe 4 de la présente norme.

-
- 366.** L'orateur a expliqué que la Commission d'organisation des travaux a accepté cette proposition. Le projet de nouveau paragraphe met davantage l'accent sur les services privés et publics de l'emploi, et ajoute un troisième pilier dans le processus de recrutement et de placement, par le biais de la négociation collective. De tels accords de placement sont mis en œuvre dans plusieurs pays. Les caractéristiques principales du nouveau texte sont notamment les suivantes: ces services de recrutement et de placement doivent être déterminés par l'autorité compétente, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées; le service doit être situé sur le territoire de l'Etat membre dont le navire bat pavillon; les gens de mer à placer doivent être ressortissants de l'Etat du pavillon; le service doit être géré conformément à une convention collective conclue entre les organisations de gens de mer et d'armateurs; les deux parties doivent être établies sur le territoire du Membre; le Membre doit disposer d'une législation nationale; et le service doit être géré dans les règles afin de protéger et de promouvoir l'emploi des gens de mer.
- 367.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont exprimé leur accord avec les propositions des deux groupes de travail informels.
- 368.** Le membre gouvernemental de la Chine, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a déclaré que les nouveaux textes ont reçu un large soutien au sein du groupe gouvernemental.
- 369.** Le Président a conclu qu'il existe un accord tripartite en faveur de l'adoption du paragraphe 2 révisé et de l'insertion du nouveau paragraphe 3. Par conséquent, les amendements D.71 et D.72 sont tombés.
- 370.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a fait une déclaration au nom des membres gouvernementaux des Etats membres de l'Union européenne, membres du comité. Il a indiqué que les Etats membres de l'Union européenne ont certaines obligations et que le nouveau paragraphe inséré après le paragraphe 2 est contraire à celles-ci. Par conséquent, les pays concernés ne peuvent appliquer cette nouvelle disposition mais, afin de faciliter le processus d'adoption de la convention dans un esprit de prise de décision tripartite par consensus, ils ne s'opposent pas au nouveau paragraphe.
- 371.** Les paragraphes 2 et 3 de la norme A1.4 ont été adoptés tels qu'amendés.
- 372.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovénie et de la Suède, a présenté l'amendement D.93, qui vise à supprimer les mots «et avisent l'autorité compétente des plaintes pour lesquelles aucune solution n'a été trouvée» au sous-alinéa v) de l'alinéa c) du paragraphe 4, et l'amendement D.94, qui vise à supprimer le sous-alinéa vi) de l'alinéa c) du paragraphe 4. Insistant sur le fait que les coauteurs de ces amendements ne souhaitent nullement restreindre le droit des gens de mer à déposer plainte, il fait observer que les sous-alinéas v) et vi) de l'alinéa c) du paragraphe 4 de la norme A1.4 sont source de confusion car on ne sait pas où les plaintes doivent être déposées. Le titre 5 de la convention, et en particulier la norme A5.1.5, est suffisamment détaillé en ce qui concerne les procédures de plainte à bord et garantit le droit des gens de mer de porter plainte auprès d'autorités extérieures, s'il y a lieu.
- 373.** Le Vice-président employeur a appuyé les amendements.
- 374.** Le Vice-président travailleur a estimé que la prescription énoncée au sous-alinéa v), selon laquelle les services de recrutement doivent aviser l'autorité compétente des plaintes pour

lesquelles aucune solution n'a été trouvée, encouragera les services de placement à répondre aux plaintes reçues. Le sous-alinéa vi), qui dispose que toutes les plaintes concernant les conditions de travail ou de vie à bord doivent être portées à l'attention de l'autorité appropriée, est aussi utile car, pour les gens de mer, le principal point de contact à terre est souvent leur agent de recrutement. Ces prescriptions ne représentent pas un trop lourd fardeau pour les gouvernements et seront précieuses pour assurer le suivi. Les travailleurs préfèrent le texte du Bureau.

- 375.** Le membre gouvernemental de l'Afrique du Sud préfère aussi le texte du Bureau.
- 376.** La membre gouvernementale de l'Argentine a dit que, si son pays avait des services de recrutement privés, elle serait favorable à ce que les plaintes pour lesquelles aucune solution n'a été trouvée soient notifiées à l'autorité compétente par les services de placement. Elle s'oppose donc aux amendements.
- 377.** Le membre gouvernemental de la Croatie a appuyé les amendements.
- 378.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a fait observer qu'une nette majorité semble se dégager en faveur des amendements.
- 379.** Le Vice-président travailleur a indiqué que les gens de mer ne sont peut-être pas toujours enclins à suivre la procédure normale prévue à bord ou à se rendre à terre pour déposer une plainte, par crainte de compromettre leurs chances d'emplois ultérieurs. Les services de recrutement d'équipages de bonne réputation risquent d'être leur seul recours. Les plaintes qui sont laissées sans suite portent parfois sur des questions graves, et l'amendement D.93 ne règle pas le point de savoir ce qu'il en advient. Le groupe des travailleurs envisagera donc peut-être d'appuyer l'amendement D.94 si l'amendement D.93 est retiré.
- 380.** Les membres gouvernementaux de l'Algérie, de l'Égypte et du Pakistan ont dit préférer le texte du Bureau.
- 381.** Les membres gouvernementaux des Bahamas, du Nigéria et de Singapour ont appuyé la proposition du Vice-président travailleur de conserver le sous-alinéa v) et de supprimer le sous-alinéa vi).
- 382.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant au nom de sa seule délégation, a indiqué qu'il peut souscrire à la proposition du Vice-président travailleur et qu'il est disposé à retirer l'amendement D.93, étant entendu que l'amendement D.94 sera accepté.
- 383.** Le Vice-président employeur a accepté cette proposition de compromis.
- 384.** Les membres gouvernementaux de l'Allemagne, des Emirats arabes unis, de Malte et du Pakistan ont, eux aussi, appuyé la nouvelle proposition.
- 385.** Le Président a considéré que l'amendement D.93 était retiré et a conclu que l'amendement D.94 a été adopté par consensus tripartite.
- 386.** L'amendement D.94 a été adopté.
- 387.** Le sous-alinéa v) de l'alinéa c) du paragraphe 4 de la norme A1.4 a été adopté sans modification.
- 388.** Le sous-alinéa vi) de l'alinéa c) du paragraphe 4 de la norme A1.4 a été supprimé.

-
- 389.** Le sous-alinéa vii) de l'alinéa c) du paragraphe 4 de la norme A1.4 et les paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 ont été adoptés sans modification.
- 390.** La norme A1.4 a été adoptée telle qu'amendée.
- 391.** Les principes directeurs B1.4 et B1.4.1 ont été adoptés sans modification.
- 392.** Le titre 1 a été adopté tel qu'amendé.

Titre 2. Conditions d'emploi

Règle 2.1 – Contrat d'engagement maritime

- 393.** La règle 2.1 a été adoptée sans modification.
- 394.** Les alinéas a) et b) du paragraphe 1 de la norme A2.1 ont été adoptés sans modification.
- 395.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux de l'Estonie et de la Lettonie, a présenté l'amendement D.81 qui vise à ajouter le mot «authentique» avant les mots «du contrat» à l'alinéa c) du paragraphe 1. Alors que, dans le texte du Bureau, seul un exemplaire du contrat est exigé, la législation nationale de son pays demande que le marin et l'armateur soient chacun en possession d'un exemplaire authentique du contrat. Le texte du Bureau n'indique pas clairement ce point. La délégation russe pourrait accepter un libellé différent à condition que celui-ci garantisse que les deux exemplaires auraient même valeur juridique.
- 396.** Le Vice-président employeur a indiqué que son groupe s'est initialement opposé à l'amendement à cause de l'emploi du terme «authentique», terme qui laisse entendre qu'une authentification serait nécessaire. On pourrait surmonter cette difficulté en choisissant un énoncé tel que «exemplaire original». Une telle formulation garantirait que chaque partie aurait un exemplaire du contrat sur lequel figurerait la signature des deux parties.
- 397.** Le Vice-président travailleur a indiqué que son groupe est aussi préoccupé par les possibles incidences financières de l'amendement. Cela étant, il est disposé à accepter le libellé que le groupe des employeurs a proposé, étant entendu que l'emploi des mots «exemplaire original» signifierait que l'armateur et le marin auraient chacun un exemplaire signé par les deux parties.
- 398.** Le membre gouvernemental des Bahamas a attiré l'attention sur le problème des navires de croisière dont le nombre de membres d'équipage est de plusieurs centaines et qui utilisent un contrat d'engagement prévoyant qu'il n'est pas possible de remettre un original signé de ce contrat à chaque membre d'équipage.
- 399.** Le membre gouvernemental de la Malaisie a indiqué que, dans son pays, le rôle d'équipage sert de contrat de travail maritime. Il sera difficile que tous les gens de mer aient un exemplaire original signé du rôle d'équipage.
- 400.** Le Président a estimé que le libellé «un exemplaire original signé du contrat d'engagement maritime» pourrait être une solution de rechange acceptable. Il s'est référé à l'article II, paragraphe 1 g), qui définit le «contrat d'engagement maritime» comme incluant à la fois un contrat d'emploi et un rôle d'engagement.

-
- 401.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a estimé que cette formulation est plus précise, et l'a appuyée, tout comme les membres gouvernementaux de l'Algérie, du Brésil, de Chypre, du Danemark, du Ghana, du Kenya, du Mexique, du Pakistan, de Singapour et du Sri Lanka.
- 402.** Le membre gouvernemental de la France a résumé la discussion. Le contrat d'engagement doit être signé tant par l'armateur que par le marin. L'un et l'autre en recevront un exemplaire qui portera les signatures originales des deux parties. Il est essentiel de disposer de deux copies originales.
- 403.** La représentante du Secrétaire général a attiré l'attention du comité sur la convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926, dont l'article 3 dispose ce qui suit:
1. Le contrat d'engagement est signé par l'armateur ou son représentant et par le marin. Des facilités doivent être données au marin, et, éventuellement, à son conseiller pour examiner le contrat d'engagement avant que celui-ci soit signé.
 2. Les conditions dans lesquelles le marin signe le contrat doivent être fixées par la législation nationale de manière à assurer le contrôle de l'autorité publique compétente.
 3. Les dispositions qui précèdent, concernant la signature du contrat, sont considérées comme observées s'il est établi par un acte de l'autorité compétente que les clauses du contrat ont été présentées par écrit à cette autorité et qu'elles ont été confirmées à la fois par l'armateur ou son représentant et par le marin.

L'intervenante a fait observer que, même si le présent instrument ne prévoit pas de donner un exemplaire du contrat aux marins, il prévoit expressément une signature individuelle. Pour les pays qui utilisent des rôles d'équipage, elle ne voit pas de difficultés à fournir aux gens de mer un exemplaire original signé des documents qu'ils ont signés.

- 404.** Le Vice-président travailleur a fait mention de la règle 2.1 qui prévoit que les conditions d'emploi d'un marin sont définies ou mentionnées dans un contrat rédigé en termes clairs, ayant force obligatoire. Cette règle prévoit aussi que le contrat d'engagement maritime doit être approuvé par le marin dans des conditions telles que l'intéressé a le loisir d'examiner les clauses et conditions, de demander conseil à cet égard et de les accepter librement avant de signer. L'intervenant a rappelé que, dans des discussions tenues lors de réunions précédentes, l'objectif principal avait été de prévenir les difficultés d'application. Pour que le contrat ait force obligatoire, il faut que l'armateur et le marin aient un exemplaire original du contrat d'engagement signé par les deux parties.
- 405.** L'amendement D.81 a été adopté tel que sous-amendé.
- 406.** Le paragraphe 1 *c)* a été adopté tel qu'amendé.
- 407.** Les paragraphes 1 *d)* et *e)*, et les paragraphes 2 et 3, ont été adoptés sans modification.
- 408.** Le membre gouvernemental de la Malaisie, s'exprimant aussi au nom des membres gouvernementaux de la Chine, de la République de Corée, des Emirats arabes unis, de l'Indonésie, du Japon, de la Malaisie, du Pakistan, des Philippines et de Singapour, ont présenté l'amendement D.79, qui vise à supprimer au paragraphe 4 *a)* le mot «family» après les mots «the seafarer's» (sans objet en français), au motif que, dans certaines régions, il n'y a pas de nom de famille. Cela étant, les auteurs sont convenus de sous-amender leur proposition afin de remplacer les mots «les nom et prénoms du marin» par les mots «le nom complet du marin». Ce libellé concorderait avec celui qui est utilisé dans la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003.
- 409.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont accepté l'amendement tel que modifié.

-
410. L'amendement D.79 a été adopté tel que sous-amendé.
411. L'alinéa *a)* du paragraphe 4 de la norme A2.1 a été adopté tel qu'amendé.
412. Les alinéas *b), c), d), e), f), g), h), i), j)* et *k)* du paragraphe 4 ont été adoptés sans modification.
413. Le paragraphe 4 a été adopté tel qu'amendé.
414. Les membres gouvernementaux du Canada et des États-Unis ont retiré l'amendement D.69.
415. Les paragraphes 5 et 6 ont été adoptés sans modification.
416. La norme A2.1 a été adoptée telle qu'amendée.
417. Les principes directeurs B2.1 et B2.1.1 ont été adoptés sans modification.

Règle 2.2 – Salaires

418. La règle 2.2 et la norme A2.2 ont été adoptées sans modification.
419. Les principes directeurs B2.2 et B2.2.1 ont été adoptés sans modification.
420. Les paragraphes 1, 2 et 3 du principe directeur B2.2.2 ont été adoptés sans modification.
421. Le membre gouvernemental de la Norvège, s'exprimant également au nom du membre gouvernemental de l'Allemagne, a présenté l'amendement D.74, qui vise à regrouper les alinéas *c)* et *f)* du paragraphe 4, et se lit comme suit: «les salaires devraient être payés dans une monnaie ayant cours légal, et versés directement sur le compte bancaire désigné par le marin, sauf s'il a demandé qu'il en soit autrement». L'objectif est de consolider les deux alinéas qui traitent du même sujet et de refléter ce qui est devenu une pratique habituelle dans l'industrie maritime.
422. Le Vice-président employeur a déclaré ne pas appuyer l'amendement. Le Vice-président travailleur n'appuie pas l'amendement.
423. Le membre gouvernemental de la Norvège a retiré l'amendement D.74.
424. Les paragraphes 4 et 5 du principe directeur B2.2.2 ont été adoptés sans modification.
425. Les principes directeurs B2.2.2, B2.2.3 et B2.2.4 ont été adoptés sans modification.

Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos

426. La règle 2.3 a été adoptée sans modification.
427. Le Vice-président employeur a retiré l'amendement D.85.
428. Les paragraphes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 de la norme A2.3 ont été adoptés sans modification.

-
- 429.** Le Vice-président employeur a présenté l'amendement D.88, qui vise à remplacer, au paragraphe 11, les mots «ainsi qu'en anglais» par les mots «et, exception faite des navires naviguant seulement en eaux territoriales, en anglais». L'orateur a rappelé qu'il a été décidé précédemment d'inclure dans le champ d'application de la convention les navires engagés dans des activités commerciales dans la limite des eaux territoriales. Cela pose un petit problème d'ordre technique, que l'amendement a pour but de résoudre. Il n'est pas nécessaire d'afficher en anglais le tableau précisant l'organisation du travail à bord, mentionné au paragraphe 10, dans le cas de navires affectés seulement à des trajets domestiques, cet affichage n'étant nécessaire que dans la ou les langue(s) de travail du navire concerné.
- 430.** Le Vice-président travailleur s'est opposé à l'amendement. Le paragraphe 11 est utile pour les gens de mer qui ne maîtrisent pas la ou les langue(s) de travail du navire. Même pour des trajets domestiques, des gens de mer de diverses nationalités sont souvent employés et le recours à l'anglais est donc nécessaire, non seulement pour les horaires de travail, mais aussi pour des informations importantes telles que les instructions en matière de sécurité et de santé.
- 431.** Le membre gouvernemental du Japon a indiqué que, pour les trajets domestiques, l'anglais n'est pas toujours nécessaire. Les langues locales devraient suffire. La même question s'est posée au paragraphe 2 de la norme A2.1, à propos des conventions collectives, et l'expression «sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques» a été utilisée. Ici, les circonstances sont quelque peu différentes, mais le principe reste le même. Par conséquent, l'orateur a appuyé l'amendement.
- 432.** Le membre gouvernemental du Pakistan a déclaré que le nouveau libellé devrait se lire comme suit: «ainsi qu'en anglais, sauf sur les navires naviguant seulement en eaux territoriales,».
- 433.** Les membres gouvernementaux de l'Égypte et du Sri Lanka, ainsi que le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux des États membres de l'Union européenne, membres du comité, n'ont pas appuyé l'amendement.
- 434.** Le vice-président employeur a retiré l'amendement D.88.
- 435.** Les paragraphes 11, 12, 13 et 14 ont été adoptés sans modification.
- 436.** Le membre gouvernemental du Japon, s'exprimant également au nom des membres gouvernementaux de la République de Corée, de l'Indonésie, de la Malaisie, de la Nouvelle-Zélande, du Pakistan, des Philippines, de la Fédération de Russie et de la Thaïlande, a présenté l'amendement D.98 visant à ajouter le nouveau paragraphe suivant après le paragraphe 14:

Après consultation des armateurs et des gens de mer concernés, il pourra être stipulé dans la législation et la réglementation nationales que les capitaines sont visés par les paragraphes 5, 6 et 8 de la présente norme seulement lorsqu'ils sont affectés à une veille normale.

et, en conséquence, à ajouter le nouveau principe directeur B2.3.2 suivant:

Principe directeur B2.3.2 – Capitaines

Lors de l'application du paragraphe 15 de la norme A2.3, l'autorité compétente devrait porter une attention particulière aux effets de la fatigue et prendre en considération la nature des fonctions du capitaine, qui incluent la sécurité générale et les responsabilités de gestion à bord du navire.

-
- 437.** L'orateur a expliqué que les capitaines sont les commandants suprêmes à bord de leur navire et qu'ils assument de lourdes responsabilités dans tous les domaines, y compris l'entretien et la discipline à bord. Par conséquent, il n'est pas approprié de réglementer leur temps de travail, même si les paragraphes 13 et 14 de la norme A2.3 prévoient une certaine souplesse. Se référant à la situation de son pays, il a déclaré que la réglementation relative aux veilles des capitaines est plus sévère que les dispositions de la Convention STCW, qui limitent la veille à huit heures, compte tenu tout particulièrement du facteur fatigue. Il estime donc que le gouvernement japonais prend la fatigue des capitaines plus au sérieux que de nombreux autres pays. Les capitaines exercent une multitude de fonctions et sont responsables, notamment, des questions liées au contrôle par l'Etat du port, aux procédures de plaintes et à la programmation des horaires de service de l'équipage. En outre, il existe au Japon environ 70 lois qui délèguent la compétence aux capitaines, y compris pour faire régner l'ordre. On attend des capitaines qu'ils assument leurs fonctions en tout temps et, par conséquent, ils ne peuvent être soumis à l'horaire normal de huit heures par jour ni au maximum de 14 heures de travail par jour. Ce point de vue fait l'objet d'un consensus tripartite au Japon. Les capitaines devraient être libres de gérer librement leur temps de travail. Si leur durée du travail était trop strictement réglementée, deux ou trois capitaines pourraient être nécessaires pour chaque navire, ce qui empêcherait l'exploitation normale du navire.
- 438.** Le Vice-président employeur a rappelé que le capitaine du navire assume la responsabilité finale de la sécurité du navire, des passagers, de la cargaison, de l'équipage, et de la préservation de l'environnement marin. Ils ont besoin de souplesse dans l'aménagement de leur temps de travail et de leurs périodes de repos. Par conséquent, l'orateur a appuyé l'amendement.
- 439.** Le Vice-président travailleur s'est fermement opposé à l'amendement. Le capitaine, qui assume un grand nombre de responsabilités et est tenu pour responsable de pratiquement tout ce qui se passe à bord, a besoin d'une protection renforcée. Plus important encore, le capitaine est responsable de la vie des personnes se trouvant à bord. Il est inacceptable de l'exclure de l'application de la réglementation sur la durée du travail et les périodes de repos. Se référant au paragraphe 2 de l'annexe 2 de la Résolution A.890(21) de l'OMI de 1999 sur les principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité, l'orateur a souligné qu'il est largement reconnu que chaque compagnie est chargée de veiller à ce que le nombre d'heures de travail du capitaine, des officiers et des marins n'aille pas au-delà de ce qui est sans danger. Il a également fait référence à l'article 13 de la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, qui impose à l'armateur de s'assurer, aux fins du respect des obligations résultant de cette convention, que le capitaine dispose des ressources nécessaires, y compris des effectifs suffisants.
- 440.** S'agissant de la fatigue, l'orateur a cité un extrait d'une étude menée en juin 2005 par le United Kingdom Marine Accident Investigation Branch (MAIB), qui fait état d'un nombre inquiétant de navires marchands impliqués dans des collisions qui ont eu lieu ou ont été évitées de justesse. Si les caractéristiques précises des accidents peuvent varier, les éléments de base demeurent malheureusement les mêmes: des équipages fatigués, en raison d'un manque d'effectifs; des registres d'heures de travail falsifiés; l'absence d'homme de veille sur le pont; et un mauvais sens de l'anticipation et du jugement face aux situations susceptibles de se présenter de la part des officiers de quart. Ce sont des symptômes classiques de fatigue. En 2004, le MAIB a effectué une étude de sécurité couvrant 1 600 accidents s'étant produits au cours des dix dernières années, dont 66 ont été examinés en détail. Les résultats montrent de manière concluante que des effectifs peu nombreux et la fatigue sont les principaux facteurs de causalité dans les collisions et les échouements. L'orateur s'est déclaré favorable à l'idée de prévoir trois capitaines sur le navire et il ne voit pas quelles objections pourraient être soulevées à l'encontre de cette possibilité. Il est inacceptable que les capitaines soient exemptés des dispositions sur la

durée du travail et les périodes de repos prévues dans la nouvelle convention. Ni la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, ni l'Accord européen de 1999 relatif à l'organisation du temps de travail des gens de la mer ne prévoient une telle exemption. L'orateur a estimé qu'en toute hypothèse, le paragraphe 13 de la norme A2.3 offre suffisamment de souplesse. De nombreux gouvernements prennent la sécurité au sérieux. Il a donc demandé l'appui des membres gouvernementaux pour assurer que le capitaine, comme tous les gens de mer, soit couvert par la convention. Cet amendement doit être rejeté.

- 441.** Le membre gouvernemental des Emirats arabes unis a noté que les capitaines disposent de grands pouvoirs mais assument également d'énormes responsabilités. De son point de vue, le paragraphe 14 démontre à suffisance que les capitaines constituent une catégorie particulière de gens de mer. L'orateur a proposé un sous-amendement qui modifierait le texte comme suit: «Après consultation des armateurs et des gens de mer concernés, il pourra être stipulé dans la législation et la réglementation nationales que les capitaines sont exemptés des paragraphes 5, 6 et 8 de la présente norme.»
- 442.** Le membre gouvernemental du Panama a appuyé l'amendement, car il permettrait aux capitaines de navire d'établir eux-mêmes leurs horaires. Compte tenu de toutes les responsabilités dont les capitaines ont la charge, cela leur offrirait la souplesse nécessaire pour exercer leurs fonctions et gérer leur fatigue avec bon sens.
- 443.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a déclaré qu'il s'attend à ce que la nouvelle convention reconnaisse de manière appropriée les droits des gens de mer, dont le plus fondamental est le droit à la vie. La vie des gens de mer ne devrait pas être mise en danger lorsqu'ils travaillent à bord d'un navire. Le capitaine est responsable de tous ceux qui se trouvent à bord et est chargé de respecter la réglementation maritime internationale. L'OMI et l'OIT reconnaissent l'importance de la prise en compte de la fatigue. C'est effectivement la responsabilité de toutes les parties d'assurer en tout temps des niveaux d'effectifs assurant la sécurité. La fatigue a été identifiée comme la cause sous-jacente de nombreux accidents maritimes. La nouvelle convention ne doit ni permettre ni admettre l'exploitation de navires par des gens de mer qui ne sont pas aptes à exercer leurs fonctions en raison de la fatigue. Les règles relatives au nombre minimal d'heures de repos, plus particulièrement en ce qui concerne les capitaines, ne doivent souffrir aucune exception. L'amendement D.98 n'est pas acceptable.
- 444.** Le membre gouvernemental de la Bulgarie s'est également opposé à l'amendement.
- 445.** Le membre gouvernemental de l'Indonésie a relevé que la durée du travail et les périodes de repos sont couvertes par les dispositions du paragraphe 2 de l'Annexe II de la Résolution A.890(21) de l'OMI relative aux effectifs de sécurité. La résolution traite de situations telles que les grosses opérations de fret, les préparatifs en vue de l'appareillage immédiat, et les longues heures de pilotage ou le mauvais temps qui exigent une présence prolongée du capitaine sur la passerelle, etc. Cette résolution n'est toutefois pas contraignante. La durée du travail ou les périodes de repos sont aussi régies par la Convention STCW, Code A8/1, qui doit être appliquée conformément à la Convention SOLAS. Ces instruments ayant force obligatoire, la délégation indonésienne appuie l'amendement.
- 446.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a dit que la flexibilité du projet de convention mentionnée par le Vice-président travailleur n'est pas suffisante. Le paragraphe 8 ne vise que les salles de machines sans présence humaine. Le paragraphe 13 ne s'applique qu'aux cas dans lesquels les gens de mer de quart bénéficient de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues ou de congés compensatoires ou aux gens de mer travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée. Le paragraphe 14

prévoit des dérogations seulement pour assurer la sécurité du navire, des personnes ou de la cargaison. Toutefois, d'autres situations d'urgence peuvent réclamer l'attention du capitaine, par exemple une pollution du milieu marin, des problèmes de sécurité ou l'immobilisation du navire, et le paragraphe 14 ne les couvre pas. En prévoyant que les paragraphes 5, 6 et 8 s'appliqueront seulement dans le cas où le capitaine est affecté à une veille normale, l'amendement reste conforme aux dispositions de la Convention STCW. Le nouveau principe directeur B2.3.2 proposé prévoit que l'autorité compétente doit porter une attention particulière aux effets de la fatigue. L'orateur suggère de le transférer dans la partie contraignante du code.

- 447.** Le membre gouvernemental de l'Algérie a approuvé le but que sous-tend cet amendement parce qu'il offre la flexibilité nécessaire pour que le capitaine puisse décider lui-même de ses heures de repos, conformément aux prescriptions fixées par l'alinéa *b*) du paragraphe 1 de la norme A2.3.
- 448.** Les membres gouvernementaux de l'Arabie saoudite, de l'Égypte et du Soudan ont appuyé l'amendement parce qu'il offre la flexibilité nécessaire pour que le capitaine puisse décider lui-même de ses heures de repos et de travail.
- 449.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a fait observer que la convention fixe les limites des heures de travail et de repos par période de vingt-quatre heures ou de sept jours. La disposition relative à la période de vingt-quatre heures serait difficile, pour ne pas dire impossible, à respecter. Il est sans doute possible d'appliquer celle portant sur la période de sept jours, mais il faudrait qu'elle soit assouplie. Il est indispensable d'être plus réaliste.
- 450.** Le membre gouvernemental des Bahamas a souligné qu'il ne veut pas augmenter le temps de travail des capitaines. La fatigue est source d'accidents. Néanmoins, devant un tribunal, le capitaine pourrait être tenu pour responsable si, appliquant le règlement à la lettre, il se reposait tranquillement alors que le trafic est dense, ou s'il ne se trouvait pas sur la passerelle par temps de brouillard. Les capitaines doivent avoir le droit d'exercer leur jugement, faute de quoi ils se trouveraient dans la situation déplaisante où, en respectant une règle, ils en enfreindraient une autre.
- 451.** Le membre gouvernemental de Singapour n'a pas appuyé l'amendement bien qu'il en approuve l'intention, à savoir faire en sorte que le capitaine soit maître de son temps. Lors d'une réunion du Groupe Asie-Pacifique, il s'était efforcé de montrer à ses homologues gouvernementaux que les paragraphes 8 et 14 du texte actuel ménagent une certaine marge de manœuvre, mais qu'il n'y a pas dans le projet de convention de disposition explicite autorisant le capitaine à décider lui-même de ses heures de travail et de repos. Sa délégation souhaite donc proposer l'insertion, après le paragraphe 14, d'un nouveau paragraphe libellé comme suit:

Rien dans la présente norme n'empêche le capitaine de décider de ses heures de travail et de repos, compte tenu des responsabilités générales en matière de sécurité et de gestion qui lui incombent à bord du navire. Il ne doit en aucun cas travailler plus longtemps que les heures prévues à la norme A2.3, paragraphe 5 *a*), lorsqu'il n'y a pas d'appels, et peut prendre un repos plus long que les heures prévues à la norme A2.3, paragraphe 5 *b*), lorsqu'il n'y a pas d'appels.

La proposition consiste à incorporer dans la convention un libellé qui assure aux capitaines des périodes de repos conformes à ce qui est prévu dans l'instrument tout en leur donnant la marge de manœuvre nécessaire à l'exécution de toutes leurs tâches. L'orateur indique que, si la proposition doit faire l'objet d'un vote, il s'abstiendra.

-
- 452.** Le membre gouvernemental de l'Espagne s'est opposé à l'amendement et au libellé soumis par Singapour. Le modèle social européen confère aux travailleurs certains droits inaliénables auxquels on ne saurait renoncer ni de soi-même ni à l'issue de négociations. Il convient de mentionner entre autres le droit à un nombre maximal d'heures quotidiennes de travail et à une période minimale de repos, qui est étroitement lié au droit à la santé.
- 453.** Le membre gouvernemental de l'Afrique du Sud, s'exprimant aussi au nom du membre gouvernemental de la Namibie, est vivement opposé à l'amendement. Il attire l'attention sur les mots «seulement lorsqu'ils sont affectés à une veille normale». Jamais le capitaine ne devrait remplir les fonctions d'un officier de veille. Ceux qui, en matière d'effectifs, appliquent des normes minimales doivent se livrer à un examen de conscience.
- 454.** Le membre gouvernemental de la France s'est opposé énergiquement à toute modification du texte du Bureau, qui est un texte abouti. Le code doit être considéré comme un tout, et la question examinée doit être vue en relation avec la règle 2.7 sur les effectifs. Il est inutile d'assouplir encore l'instrument. C'est par la mise en place de pratiques novatrices qu'on l'assouplira. En France, par exemple, les navires qui traversent la Manche ont à présent deux capitaines à bord. Certaines règles doivent être observées par tous les Etats s'ils tiennent vraiment à appliquer la convention.
- 455.** Le membre gouvernemental de la Nouvelle-Zélande était du même avis. Les capitaines ne doivent pas être affectés à la veille. Certains grands navires comptent seulement un capitaine et son second, et le capitaine est obligé d'assurer la veille.
- 456.** La membre gouvernementale du Danemark a relevé que la dérogation proposée ne concerne que les officiers qui ne sont pas affectés à la veille. Les officiers de veille bénéficient déjà de périodes minimales en vertu des dispositions de la Convention STCW. S'agissant de ceux qui ne sont pas affectés à la veille, sa délégation n'est pas favorable à une totale flexibilité. La solution qu'elle préférerait consisterait non pas à exempter les capitaines, mais plutôt à prévoir plus précisément les conditions qui leur sont applicables. Une telle approche permettrait également d'harmoniser l'application des paragraphes 13 et 14, qui offrent une certaine souplesse. Les périodes de repos prévues dans la Convention STCW seraient un bon point de départ pour l'élaboration d'une disposition relative à la durée du travail et aux périodes de repos des capitaines. L'oratrice a proposé de formuler une proposition plus formelle en tant que texte de compromis si cette solution est soutenue.
- 457.** Le membre gouvernemental du Kenya s'est dit favorable à une disposition qui soit conforme avec la Convention STCW.
- 458.** Le membre gouvernemental de la Norvège a indiqué que sa délégation s'associe aux vues exprimées par le membre gouvernemental du Royaume-Uni. L'amendement se solderait par une surcharge de travail pour les capitaines. Ceux-ci ne sont pas pleinement maîtres de leur temps de travail, étant donné qu'ils dépendent de l'armateur qui décide des effectifs. Des effectifs minimaux signifient plus de travail pour les capitaines, qui ne devraient pas être obligés de discuter des effectifs avec l'armateur, au motif qu'il n'existe aucune règle régissant le temps de repos des capitaines.
- 459.** Le membre gouvernemental de Chypre, s'exprimant en qualité de président de la Cyprus Master Mariner's Association, a indiqué que les capitaines de cette organisation accueilleraient favorablement une réglementation internationale sur la durée du travail et les périodes de repos applicable aux capitaines. Toutefois, aucun d'eux ne serait disposé à adhérer strictement à la présente règle, et ce pour deux raisons. Premièrement, ils ne peuvent pas envisager d'interrompre l'exploitation du navire parce que leurs heures de repos seraient inadéquates. Deuxièmement, toute interruption de ce type signifierait le

licenciement du capitaine. L'amendement ne changera rien à la réalité en mer. L'orateur n'appuie pas l'amendement.

- 460.** Le membre gouvernemental de la Croatie s'est opposé à l'amendement. La solution réside dans les effectifs minimaux propres à assurer la sécurité et non dans la réduction des heures de repos du capitaine. La norme A2.3 offre un cadre suffisamment souple. Il est inacceptable que les capitaines en soient exclus.
- 461.** Le membre gouvernemental de la Grèce s'est opposé à l'amendement non seulement pour les raisons exposées par les orateurs précédents, mais aussi pour une question de principe. Dès l'ouverture de ses discussions, le comité a exprimé le souhait que le texte abouti demeure inchangé. Cette disposition est aboutie.
- 462.** Les membres gouvernementaux de l'Argentine, de l'Autriche, de la Belgique, du Bénin, du Brésil, du Canada, du Congo, de Cuba, des Emirats arabes unis, de l'Equateur, de l'Estonie, de la Finlande, du Ghana, de la Guinée, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, du Mexique, de l'Oman, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la République arabe syrienne, de la République-Unie de Tanzanie, de la Roumanie, de Sri Lanka, de la Suède et de l'Uruguay se sont aussi opposés à l'amendement.
- 463.** Le membre gouvernemental du Libéria a exprimé l'espoir que cette question, qui est très conflictuelle, ne sera pas soumise au vote. En cas de vote, sa délégation appuiera l'amendement. Il se demande néanmoins si ses auteurs ne pourraient pas, à ce stade, accepter le texte proposé et soumettre la question à nouveau lors de la Commission paritaire maritime et dans le cadre de discussions futures.
- 464.** La membre gouvernementale des Etats-Unis a indiqué que les heures de travail et de repos sont une question complexe qui touche aux effectifs, aux structures des échanges, aux types de navires et de commerce et aux questions de responsabilité. Les Etats-Unis disposent de règlements stricts en matière de temps de travail et ne seront pas touchés par cet amendement, qu'il soit ou non adopté. C'est pourquoi sa délégation n'est ni pour ni contre cet amendement. Elle prie instamment le comité de ne pas mettre la question aux voix; il serait regrettable qu'un côté l'emporte au détriment de l'autre.
- 465.** Le membre gouvernemental du Japon a demandé des éclaircissements au Bureau concernant la marge de manœuvre offerte par les paragraphes 13 et 14.
- 466.** La représentante du Secrétaire général a répondu à la demande du membre gouvernemental du Japon. Le paragraphe 13 dispose que:

Rien dans les paragraphes 5 et 6 de la présente norme n'empêche un Membre d'adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux dispositions de la présente norme mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux gens de mer de quart ou aux gens de mer travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

Le libellé de ce paragraphe est pratiquement identique à celui du paragraphe 6 de l'article 5 de la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996. Il semble important de relever que, dans la première phrase du paragraphe 13, il est fait référence aux conventions collectives «permettant ... des dérogations» aux limites fixées aux paragraphes 5 et 6. Ainsi, l'autorité compétente peut permettre que des dérogations soient accordées dans certaines circonstances. La deuxième phrase du paragraphe 13 précise que: «ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être

conformes aux dispositions de la présente norme mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes, etc.». La deuxième partie de la phrase, qui commence par «mais», introduit une restriction à ce qui précède. Pour l'oratrice, cela veut dire que les dérogations doivent être conformes aux prescriptions de la convention «dans la mesure du possible», sauf si la modification des limites fixées est associée de manière appropriée à d'autres éléments de la convention collective prévoyant des périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou des congés compensatoires pour des groupes de gens de mer spécifiques. Aucune dérogation, bien entendu, ne doit entraîner un risque de fatigue. La compatibilité entre les dispositions de la convention collective et celles du paragraphe 13 dépendra du fait que la convention collective tient compte, ou non, des limites fixées aux paragraphes 5 et 6 de la convention «dans la mesure du possible» et qu'il soit tenu suffisamment compte du caractère exceptionnel de l'abaissement de ces limites. Un tel abaissement peut être jugé admissible pour certaines catégories de gens de mer (y compris le capitaine) ou dans certaines circonstances où l'on pourrait raisonnablement estimer qu'il est impossible de respecter les normes habituelles.

Le paragraphe 14 dispose que:

Rien dans la présente norme n'affecte le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison ou pour porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer. Le cas échéant, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Bien qu'un capitaine ne puisse pas véritablement se donner d'ordre à lui-même, une lecture raisonnable du texte demande que la même souplesse s'applique, en premier lieu, au capitaine, dans les situations d'urgence visées.

- 467.** A la lumière des précisions fournies par le Bureau, les membres gouvernementaux de l'Indonésie, du Japon et de la Malaisie ont retiré leur amendement.
- 468.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a appuyé le retrait de l'amendement, mais s'est demandé si le paragraphe 14 couvre des questions telles que la pollution marine, la sécurité, l'immobilisation du navire ou d'autres situations essentielles pour le fonctionnement.
- 469.** La représentante du Secrétaire général a répondu que le paragraphe 14 peut être interprété comme couvrant les situations citées par le membre gouvernemental de la République de Corée.
- 470.** La norme A2.3 a été adoptée sans modification.
- 471.** Les principes directeurs B2.3 et B2.3.1 ont été adoptés sans modification.

Règle 2.4 – Droit à un congé

- 472.** Le paragraphe 1 de la règle 2.4 a été adopté sans modification.
- 473.** Le membre gouvernemental de la Norvège a introduit l'amendement D.75 présenté par les membres gouvernementaux de l'Allemagne et de la Norvège visant à remplacer le texte du paragraphe 2 par le texte suivant: «Des permissions à terre sont accordées aux gens de mer

pour leur assurer santé et bien-être, compte étant tenu des exigences pratiques de leur poste.» L'amendement a été immédiatement sous-amendé en vue de remplacer le mot «assurer» par «dans l'intérêt [de leur santé]». Le texte du Bureau pourrait en effet être interprété comme signifiant que les permissions à terre ne sont accordées aux gens de mer qu'à deux conditions: que ces congés soient bons pour leur santé et leur bien-être et qu'il soit tenu compte des exigences pratiques de leur poste. C'est pour éviter une telle ambiguïté que l'amendement a été présenté.

- 474.** Le Vice-président employeur a déclaré que son groupe appuie l'amendement, mais pense qu'il vaudrait mieux dire «promouvoir» plutôt que «dans l'intérêt [de leur santé]».
- 475.** Le Vice-président travailleur a appuyé aussi l'amendement, mais préférerait les termes «dans l'intérêt [de leur santé]».
- 476.** Les membres gouvernementaux de l'Allemagne et de Singapour ont appuyé l'amendement avec une préférence pour «dans l'intérêt [de leur santé]».
- 477.** L'amendement a été adopté, tel que sous-amendé par le membre gouvernemental de la Norvège. Il a été transmis au Comité de rédaction qui a été prié de s'attacher tout particulièrement à sa version dans les autres langues.
- 478.** Le paragraphe 2 a été adopté tel qu'amendé.
- 479.** La règle 2.4 a été adoptée telle qu'amendée.
- 480.** La norme A2.4 et les principes directeurs B2.4, B2.4.1, B2.4.2, B2.4.3 et B2.4.4 ont été adoptés sans modification.

Règle 2.5 – Rapatriement

- 481.** La règle 2.5 a été adoptée sans modification.
- 482.** Les amendements D.80 et D.86 ont été retirés.
- 483.** Les paragraphes 1, 2, 3 et 4 de la norme A2.5 ont été adoptés sans modification.
- 484.** Le membre gouvernemental de la Norvège a présenté l'amendement D.78, proposé par les membres gouvernementaux de la Norvège et des Etats-Unis, visant à supprimer les mots «et en recouvrer les frais auprès de l'Etat du pavillon» à l'alinéa *a*) du paragraphe 5 de la norme A2.5. Il a par ailleurs introduit un amendement connexe (D.77), proposé par les membres gouvernementaux de la Norvège et des Etats-Unis, visant à remplacer l'alinéa *b*) du paragraphe 5 de la norme par le texte suivant: «l'Etat qui a encouru les frais pour le rapatriement du marin pourra les recouvrer auprès de l'armateur». Cet amendement ne diminue en rien les droits du marin au rapatriement. Il concerne le financement du rapatriement et, plus particulièrement, le fait que les frais de rapatriement encourus par l'Etat du port ne peuvent pas être directement recouverts auprès de l'armateur. La modification proposée par l'amendement faciliterait la ratification.
- 485.** Le Vice-président employeur a rappelé que l'accord sur le texte de la convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, dont le texte du Bureau s'inspire, n'a été obtenu qu'après de longues discussions. Il serait, certes, injuste que l'Etat du port ait à supporter les frais de rapatriement.

-
- 486.** Le Vice-président travailleur s'est opposé à l'amendement. Le projet de convention précise clairement, point par point, les responsabilités de chaque partie dans le recouvrement des frais de rapatriement auprès de l'Etat du pavillon afin de garantir que le marin n'ait à supporter aucun frais. Le texte du Bureau est un texte abouti et il n'y a aucune raison de le modifier.
- 487.** Le membre gouvernemental de la Malaisie a fait observer que, si les litiges portant sur le recouvrement des frais peuvent être portés devant les tribunaux, aucun Etat ne peut poursuivre un autre Etat devant un tribunal.
- 488.** Les membres gouvernementaux de la Norvège et des Etats-Unis ont retiré les deux amendements.
- 489.** Le paragraphe 5 a été adopté sans modification.
- 490.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a présenté l'amendement D.95, dont les auteurs sont les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovénie et de la Suède, qui vise à remplacer, au paragraphe 6 de la norme A2.5, les mots «En tenant compte» par les mots «Sous réserve des dispositions». L'intervenant estime que les mots «Sous réserve des dispositions» sont plus appropriés lorsqu'on fait référence à un autre instrument international.
- 491.** Le Vice-président employeur a demandé si la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires est entrée en vigueur ou s'il serait plus approprié de se référer à un autre instrument international.
- 492.** Le Vice-président travailleur a estimé que l'expression «En tenant compte» semble plus correcte dans le présent cas: lorsqu'il s'agira de satisfaire aux obligations de la présente convention, il faudra prendre en compte celles d'autres instruments internationaux. De plus, l'expression «Sous réserve des dispositions» pourrait laisser entendre que les dispositions de la présente convention sont d'un rang inférieur à celles de la Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires. L'intervenant s'est opposé à l'amendement et a demandé aux gouvernements de réfléchir aux incidences du libellé utilisé.
- 493.** La représentante du Secrétaire général a indiqué que, selon les informations fournies par le représentant de l'OMI à la Conférence, la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires est entrée en vigueur en 2005. De son point de vue, l'expression «En tenant compte» ne crée pas d'obligations pour les pays qui n'ont pas ratifié l'instrument en question. Elle partage l'avis du Vice-président travailleur sur l'interprétation de l'expression «Sous réserve des dispositions».
- 494.** Le membre gouvernemental de la Norvège a donné des éclaircissements sur la finalité de l'amendement proposé, lequel porte sur une question qui, fondamentalement, est importante pour les gouvernements. Les mécanismes de la Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires priment la procédure d'immobilisation qui est prévue pour les cas à l'examen. Cela ne veut pas dire que cette convention soit une norme supérieure mais simplement qu'elle est l'instrument détaillé qui régit cette question. Dans la pratique, l'une des principales différences est que, en cas d'immobilisation d'un navire, celui-ci doit rester au port jusqu'à ce que la demande soit satisfaite. Dans le cas où les dispositions de la Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires prévaudraient, une caution pourra être versée, le navire sera libéré et l'affaire sera soumise à la justice.

-
- 495.** Le Vice-président employeur a exprimé sa préférence pour le texte du Bureau.
- 496.** Le Vice-président travailleur s'est dit en désaccord avec l'affirmation selon laquelle la question à l'examen n'intéresse que les gouvernements. Il faut réaffirmer le principe qui veut que, lorsqu'un gouvernement a payé le coût du rapatriement d'un marin, il devrait pouvoir en obtenir le remboursement.
- 497.** Le membre gouvernemental de la Norvège a retiré l'amendement au nom des coauteurs.
- 498.** Les paragraphes 6, 7, 8 et 9 ont été adoptés sans modification.
- 499.** La norme A2.5 a été adoptée sans modification.
- 500.** Le principe directeur B2.5 a été adopté sans modification.
- 501.** Le Vice-président employeur a retiré l'amendement D.82.
- 502.** Le principe directeur B2.5.1 a été adopté sans modification.
- 503.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a présenté l'amendement D.96, dont les auteurs sont les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovénie et de la Suède. L'amendement vise à insérer, au paragraphe 1 du principe directeur B2.5.2, après «de l'Etat du pavillon», les mots «et de l'Etat dont le marin est ressortissant». L'intervenant a indiqué que la proposition correspond pleinement au paragraphe 5 de la norme A2.5 et ajoute une référence à la nationalité du marin, étant donné qu'il serait avisé que les autorités compétentes du port joignent les services consulaires de l'Etat dont le marin est ressortissant.
- 504.** Le Vice-président employeur a appuyé l'amendement et suggéré de le transmettre au Comité de rédaction pour que celui-ci harmonise la référence aux gens de mer.
- 505.** Le Vice-président travailleur s'est félicité de l'amendement.
- 506.** Le membre gouvernemental de Chypre a évoqué le cas des marins qui résident dans un pays dont ils ne sont pas ressortissants, par exemple lorsqu'ils y ont obtenu l'asile politique. Dans ce cas, il ne serait peut-être pas judicieux de faire intervenir l'Etat dont le marin est ressortissant. L'intervenant propose donc de sous-amender l'amendement et d'insérer, après les mots «et de l'Etat dont le marin est ressortissant» les mots «ou l'Etat de résidence, selon le cas».
- 507.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont accepté le sous-amendement.
- 508.** L'amendement a été adopté, tel que sous-amendé, et transmis au Comité de rédaction.
- 509.** Le paragraphe 1 a été adopté tel qu'amendé.
- 510.** Les paragraphes 2 et 3 ont été adoptés sans modification.
- 511.** Le principe directeur B2.5.2 a été adopté tel qu'amendé.

Règle 2.6 – Indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage

512. La règle 2.6 a été adoptée sans modification.
513. La norme A2.6 a été adoptée sans modification.
514. Les principes directeurs B2.6 et B2.6.1 ont été adoptés sans modification.

Règle 2.7 – Effectifs

515. La règle 2.7 a été adoptée sans modification.
516. La norme A2.7 a été adoptée sans modification.
517. Les principes directeurs B2.7 et B2.7.1 ont été adoptés sans modification.

Règle 2.8 – Développement des carrières et des aptitudes professionnelles et possibilités d'emploi des gens de mer

518. La règle 2.8 a été adoptée sans modification.
519. La norme A2.8 a été adoptée sans modification.
520. Les principes directeurs B2.8 et B2.8.1 ont été adoptés sans modification.
521. Le paragraphe 1 du principe directeur B2.8.2 a été adopté sans modification.
522. Le membre gouvernemental de la Grèce a présenté l'amendement D.89, déposé par les membres gouvernementaux de Chypre et de la Grèce, et qui vise à remplacer les paragraphes 2 et 3 du principe directeur B2.8.2 par le paragraphe suivant:

Tenant compte du fait que les gens de mer doivent être libres de choisir le navire à bord duquel ils sont employés et que les armateurs doivent être libres de choisir leurs équipages, les gens de mer inscrits sur de tels registres ou de telles listes devraient:

- a) être engagés en priorité à bord des navires;
- b) avoir l'obligation d'être disposés à travailler selon les modalités déterminées par la législation ou la pratique nationale ou par une convention collective.

L'amendement vise à réorganiser et à fusionner les paragraphes 2 et 3 sans rien ôter du libellé initial, mais en insérant une partie du libellé de l'article 6 de la convention (n° 9) sur le placement des marins, 1920. De la sorte, le texte pertinent passe de la catégorie d'une convention à celle d'un principe directeur car c'est le seul endroit qui convienne pour ce texte. L'intervenant a souligné que l'enregistrement de marins sur une telle liste ne veut pas dire qu'ils devront travailler dans le premier navire disponible pour eux ni que les armateurs sont tenus d'accepter des gens de mer, au seul motif que ces derniers sont disponibles. L'intervenant a rappelé les observations que le groupe des travailleurs a formulées à propos des pays qui disposent de services publics de recrutement et de placement des gens de mer.

-
523. Le Vice-président employeur n'a pas appuyé l'amendement. Le présent texte résulte d'une longue discussion à la Commission 2 de la CTMP, pendant laquelle les dispositions de la convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976, ont été prises en compte. Toutefois, à la suite d'un long débat, un texte presque entièrement nouveau a été élaboré par le Comité de rédaction. Un accord s'est dégagé sur un ensemble de points sur lesquels on ne devrait pas revenir.
524. Le Vice-président travailleur a estimé lui aussi qu'il convient de considérer le texte du Bureau comme un texte abouti qui fait partie d'un ensemble de points convenus. L'amendement se fonde sur la convention n° 9 qui a été adoptée en 1920, et qui a été remplacée par la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996. Cette dernière convention défend le principe de la liberté de choix du navire et de l'équipage. L'orateur a donc exprimé sa préférence pour le texte du Bureau.
525. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux des Etats membres de l'Union européenne, membres du comité, et au nom des membres gouvernementaux de la Bulgarie, de l'Islande, de la Norvège et de la Roumanie, a pleinement appuyé l'amendement qui énonce un principe valable et actuel.
526. Le membre gouvernemental du Nigéria s'est opposé à l'amendement.
527. Le membre gouvernemental de la Grèce a fait remarquer que la convention n° 9 est effectivement ancienne, cependant certains pays ont été félicités pour avoir maintenu des services publics de recrutement pour les gens de mer et il faut prendre conscience du fait que de tels services existent parce que les pays concernés ont ratifié la convention n° 9. Cependant, au vu de l'opposition des partenaires sociaux, il a retiré l'amendement.
528. Le membre gouvernemental de Chypre a également accepté de retirer l'amendement. Il a déclaré que l'amendement présenté avait pour but de donner plus de clarté au texte de la convention.
529. Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 ont été adoptés sans modification.
530. Le principe directeur B2.8.2 a été adopté sans modification.
531. Le titre 2 a été adopté tel qu'amendé.

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

Discussion générale

532. Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés dans les amendements portant sur le titre 3, et plus particulièrement ceux qui portent sur les conditions de vie ou de travail.
533. Le Vice-président employeur a noté que certains navires ne naviguent que pendant la journée et restent au port la nuit, ce qui permet aux gens de mer employés à bord de rentrer chez eux le soir. Aucun d'entre eux ne dort à bord et ces navires ne disposent pas de cabines. Cependant, dans son libellé actuel, le texte pourrait obliger ces types de navires à disposer de cabines pour y dormir la nuit. Il est certain que les installations sanitaires, l'éclairage, le chauffage et d'autres équipements de même nature sont nécessaires sur tous

les navires. Toutefois, certains types de navires n'ont pas besoin de logements pour y dormir pour la nuit.

- 534.** Le Vice-président travailleur a déclaré que la ventilation, le chauffage et les installations sanitaires doivent être assurés à tous les gens de mer, qu'ils dorment à bord ou non. Les gens de mer qui travaillent douze heures sur des ferries doivent bénéficier de conditions de vie décentes. L'orateur a brièvement passé en revue les amendements soumis au sujet du titre 3 et a estimé qu'ils peuvent être traités rapidement.
- 535.** Pour ce qui est des amendements relatifs aux conditions de travail ou de vie à bord, le membre gouvernemental de la Grèce a rappelé au comité qu'il n'est pas nécessaire de toucher à un texte abouti. Le comité devrait plutôt se pencher sur les questions susceptibles de créer des obstacles à la ratification. Les dispositions du titre 3 sur le logement sont suffisamment élaborées et ne devraient pas être modifiées. Le comité devrait cependant se souvenir que les dispositions sur le logement résultent de la consolidation 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. Les rédacteurs de ces deux conventions n'ont pas eu à l'esprit des catégories particulières de navires, comme les embarcations à grande vitesse. Le paragraphe 1 de la norme A3.1 représente un compromis pour ces catégories de navires, pour les cas où il n'est pas certain que les conventions n° 92 et 133 s'appliquent. Le comité devrait donc ne pas oublier les catégories spéciales de navires qui n'existaient pas au moment de l'élaboration des conventions n° 92 et 133.
- 536.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a déclaré que, selon l'interprétation qu'en donne son pays, le paragraphe 3 de la norme A3.1 prescrit que les inspections obligatoires en vertu de la règle 5.1.4 aient lieu lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation, ainsi qu'en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire. Ce paragraphe ne doit pas être interprété comme obligeant les navires existants à se conformer aux dispositions du code relatives à la construction et à l'équipement du navire. Le paragraphe 2 de la règle 3.1 dispose clairement que les prescriptions du code qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la convention pour le Membre concerné. Si un navire existant avait l'obligation de respecter les nouvelles normes en matière de construction et d'équipement du navire, cela aurait des conséquences financières majeures. Une telle interprétation constituerait un obstacle à une large ratification de la convention. Le paragraphe 3 de la norme A3.1 devrait donc être interprété comme suit : 1) une inspection du logement sera menée en sus des inspections régulières requises en vertu de la règle 5.1.4; et 2) dans le cas des navires existants, les inspections ne seront effectuées que d'une manière conforme aux normes applicables figurant dans les conventions n° 92 et 133 pour les Membres ayant ratifié ces conventions, lorsqu'un navire existant fait l'objet d'une première ou d'une nouvelle immatriculation, ou encore en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.
- 537.** En tant que coauteur de trois amendements relatifs aux conditions de travail ou de vie à bord, le membre gouvernemental du Royaume-Uni a tenu à rassurer le comité en indiquant que le but recherché est de veiller à ce qu'un logement approprié soit fourni à bord des navires, et non pas d'imposer des exigences superflues en matière de logement. Les gens de mer qui travaillent mais ne vivent pas à bord doivent, bien entendu, disposer d'installations sanitaires, de chauffage, d'éclairage et de ventilation respectant les normes fixées. Sa délégation a soumis un amendement concernant les navires existants, sur la base des commentaires du Bureau. Le groupe gouvernemental souhaite cependant que le Bureau confirme s'il est nécessaire de faire référence à la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et à la convention (n° 133) sur le logement des équipages

(dispositions complémentaires), 1970, pour que celles-ci restent applicables aux navires existants.

538. La représentante du Secrétaire général a répondu que les commentaires formulés par les membres gouvernementaux de la République de Corée et du Royaume-Uni sont liés. Le paragraphe 2 de la règle 3.1 dispose que les prescriptions du code qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la convention pour le Membre concerné. Par conséquent, les prescriptions figurant au paragraphe 3 de la norme A3.1 ne seront pas applicables aux navires existants. Dans la note 27 des commentaires du Bureau relatifs à la règle 3.1 (rapport I (1A)), le Bureau a formulé une suggestion qui fait maintenant l'objet d'un amendement soumis par le membre gouvernemental du Royaume-Uni. Le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'OIT dispose que l'adoption ou la ratification d'une convention n'affecte pas les conditions plus favorables prévues par d'autres conventions. L'article X du projet de convention aura pour effet la révision de nombreuses conventions (y compris celle 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) et, par conséquent, leur dénonciation automatique en cas de ratification du projet de convention. La raison en est que la nouvelle convention offrira une protection globale aussi favorable que celle prévue par les conventions existantes. Cependant, le comité devra s'assurer que la nouvelle convention couvre le même sujet que les conventions révisées. Tel n'est pas le cas du paragraphe 2 de la règle 3.1. Cette disposition exclut les navires déjà construits, qui peuvent être couverts par les conventions existantes de l'OIT, de la protection détaillée prévue par le code, ce dernier reprenant la substance des conventions n°s 92 et 133. Il serait risqué de s'en tenir à l'argument selon lequel il faut considérer que le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution rend les conventions n°s 92 et 133 applicables à ces pays. Non seulement des arguments de ce type remettraient en cause la sécurité juridique concernant le nouveau régime prévu par le projet de convention, mais en plus l'obligation générale figurant dans la règle 3.1 continuera à s'appliquer aux navires existants. Seuls les détails figurant dans le code seront exclus du paragraphe 2 de la règle 3.1. Par conséquent, la nouvelle convention continuera à imposer la règle du traitement non moins favorable. Ce sont les dispositions détaillées précisant cette obligation qui manqueront dans le cas de navires existants, ce qui pourrait, dans la pratique, amoindrir la protection. Ces détails figurent dans les conventions n°s 92 et 133 et l'objectif de l'amendement est de préciser clairement qu'ils continueront à s'appliquer aux navires existants dans la mesure où ils étaient déjà applicables aux Membres concernés.

Règle 3.1 – Logement et loisirs

539. L'amendement D.56 présenté par les membres gouvernementaux des Pays-Bas et du Royaume-Uni, visant à remplacer «un logement décent et des lieux de loisirs» par «un logement et des lieux de loisirs décents», au paragraphe 1 de la règle 3.1, a été formellement soumis au comité pour examen.

540. Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé l'amendement.

541. Le comité a adopté l'amendement.

542. Le Vice-président employeur a présenté un amendement D.42 au paragraphe 1 de la règle 3.1, qui est sans objet dans le texte français. L'amendement cherche à garantir que les navires qui ne naviguent pas de nuit ne soient pas tenus d'avoir de cabines à bord.

-
- 543.** A la suite de consultations informelles, il a été décidé que la phrase introductive du paragraphe 9 de la norme A3.1 devrait être modifiée et se lire comme suit: «Lorsque des cabines sont nécessaires à bord des navires, elles doivent répondre aux prescriptions suivantes».
- 544.** Le Vice-président employeur a déclaré que cet amendement indique que les navires qui naviguent seulement pendant la journée ne seraient pas tenus d'avoir de cabines à bord. Les gens de mer à bord de ces navires n'auraient toutefois pas accès à d'autres types de logement. L'amendement D.42 est retiré.
- 545.** Le comité a adopté l'amendement à la phrase introductive du paragraphe 9 de la norme A3.1.
- 546.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a fait remarquer que le paragraphe 1 de la règle 3.1 contient en anglais les mots «working or living on board, or both». «Travaillant à bord» concerne les gens de mer qui ne font que travailler à bord, alors que le terme «vivant à bord» renvoie aux gens de mer qui vivent et travaillent à bord. Dans le texte anglais, le mot «or both» fait donc double emploi. De même, l'utilisation de «or both» dans le texte anglais de ce paragraphe pourrait entraîner une contradiction avec un amendement à venir. Peut-être que le texte pourrait être soumis au Comité de rédaction.
- 547.** Le Président a dit que, si les termes «or both» dans le texte anglais peuvent être redondants, ils ne sont pas préjudiciables au texte. Etant donné que l'amendement D.42 a été retiré, il ne peut y avoir de sous-amendement.
- 548.** Le membre gouvernemental de l'Espagne a présenté l'amendement D.57, déposé par les membres gouvernementaux de l'Argentine, du Chili, de Cuba, de l'Equateur, de l'Espagne, du Mexique et la République bolivarienne du Venezuela, qui vise à remplacer dans le texte français «travaillant et vivant à bord» par «travaillant et/ou vivant à bord», à insérer dans la version espagnole, après «gente de mar» les mots «trabaja o», et à ajouter après «vive a bordo» les mots «o ambas cosa». L'amendement cherche à aligner les versions française et espagnole du paragraphe 1 de la règle 3.1 sur le texte anglais et à faire en sorte que le champ d'application de la convention soit le même dans toutes les langues.
- 549.** Le comité a adopté l'amendement et demandé au Comité de rédaction de faire en sorte qu'il y ait harmonisation entre les trois langues.
- 550.** Le paragraphe 1 a été adopté tel qu'amendé.
- 551.** Le Vice-président travailleur a présenté l'amendement D.48 visant à remplacer le paragraphe 2 par le nouveau paragraphe suivant:

Les prescriptions du code appliquant la présente règle qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur de la présente convention pour le Membre concerné. Les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer aux navires construits avant cette date, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique du Membre concerné. Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

Cet amendement répond à la nécessité d'avoir dans la convention une clause d'ancienneté, comme l'a dit précédemment la représentante du Secrétaire général.

-
- 552.** Le Vice-président employeur a appuyé cet amendement.
- 553.** Les membres gouvernementaux de la Chine et du Royaume-Uni ont appuyé l'amendement.
- 554.** Le membre gouvernemental de la Grèce a demandé si les Etats Membres qui ont ratifié la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, et la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, ainsi que son Protocole y relatif, sont toujours liés par ces instruments, et en particulier par la clause d'équivalence d'ensemble. En outre, si cet amendement était adopté, y aurait-il des incidences pour le paragraphe 7 de l'article V, qui concerne le traitement non moins favorable dont un Etat qui a ratifié les conventions n°s 92, 133 et 147 ainsi que le Protocole doit bénéficier?
- 555.** La représentante du Secrétaire général renvoie le comité à la note 27, paragraphe 6, du rapport I (1A), qui énonce:

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

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

Il ressort qu'un certain nombre de pays sont liés par les instruments existants et ceux qui ont ratifié le Protocole sont liés par la disposition d'équivalence d'ensemble à cet égard. La règle 3.1 continuera de s'appliquer aux navires existants, mais les détails dans la norme pourraient être différents. En outre, la clause du traitement non moins favorable du paragraphe 7 de l'article V s'applique.

- 556.** Le comité a adopté l'amendement.
- 557.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant également au nom du membre gouvernemental des Pays-Bas, a retiré l'amendement D.53.
- 558.** Le paragraphe 2 a été adopté tel qu'amendé.

-
- 559.** Le paragraphe 3 a été adopté sans modification.
- 560.** Les membres gouvernementaux de l’Australie, de la République de Corée et de Singapour ont retiré l’amendement D.46.
- 561.** La règle 3.1 a été adoptée telle qu’amendée.
- 562.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s’exprimant également au nom du membre gouvernemental des Pays-Bas, a présenté l’amendement D.63 visant à remplacer après «respectent les normes minimales nécessaires pour» le reste de l’alinéa *a*) du paragraphe 1 de la norme A3.1 par «garantir que les logements mis à disposition des gens de mer travaillant et vivant à bord soient sûrs, décents et conformes aux dispositions pertinentes de la présente norme». Il attire l’attention du comité sur le mot «any» dans le texte anglais. L’amendement est conforme au principe de ne pas exiger de disposition concernant des logements inutiles.
- 563.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé l’amendement.
- 564.** Le comité a adopté l’amendement et l’a transmis au Comité de rédaction, en lui demandant de faire en sorte que les versions dans les trois langues soient harmonisées et d’examiner sous les termes «or both» dans le texte anglais ne sont pas redondants.
- 565.** Comme l’amendement D.63 a été adopté, les amendements D.49 et D.58 sont tombés.
- 566.** Le paragraphe 1 a été adopté tel qu’amendé.
- 567.** Les paragraphes 2 et 3 ont été adoptés sans modification.
- 568.** Le membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela a retiré l’amendement D.59.
- 569.** Les paragraphes 4 et 5 ont été adoptés sans modification.
- 570.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a soumis l’amendement D.62, présenté par les membres gouvernementaux des Pays-Bas et du Royaume-Uni, qui vise à ajouter, après les mots «aux logements», les mots «et aux lieux de travail des gens de mer» dans la phrase introductive du paragraphe 6. Il s’agit d’assurer la cohérence du texte et d’indiquer clairement que les prescriptions relatives au logement contenues dans l’instrument ne s’appliquent qu’aux navires dans lesquels des logements sont réellement nécessaires.
- 571.** Le Vice-président employeur a proposé un sous-amendement concernant la version anglaise; dans la phrase introductive du paragraphe 6, le mot «living» serait supprimé, de sorte que la phrase se lirait comme suit: «With respect to general requirements for accommodation» (cette phrase resterait inchangée dans le texte français, à savoir: «En ce qui concerne les prescriptions générales relatives au logement»).
- 572.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a accepté le sous-amendement.
- 573.** Le Vice-président travailleur a également appuyé le sous-amendement.
- 574.** L’amendement D.62 a été adopté tel que sous-amendé.
- 575.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a présenté l’amendement D.68, dont les auteurs sont les membres gouvernementaux de l’Allemagne, de l’Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, du Danemark, de l’Espagne, de l’Estonie, de la Finlande, de la

France, de la Grèce, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovénie et de la Suède, qui vise à ajouter les mots «tels que définis à la règle 2 e) et f) de la Convention SOLAS adoptée par l'Organisation maritime internationale en 1974,» après les mots «navires à passagers» à l'alinéa c) du paragraphe 6. Il a rappelé que, étant donné que les termes «navires à passagers» ne sont employés qu'au titre 3 de l'instrument et ne sont donc pas définis à l'article II, l'amendement a seulement pour but de renvoyer à la définition de l'expression «navires à passagers» de la Convention SOLAS.

- 576.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé l'amendement.
- 577.** L'amendement D.68 a été adopté.
- 578.** Le paragraphe 6 a été adopté tel qu'amendé.
- 579.** Les paragraphes 7 et 8 ont été adoptés sans modification.
- 580.** Le comité a examiné conjointement les amendements D.66 et D.65, tous deux présentés par les membres gouvernementaux de la Chine, du Japon et de la République de Corée. L'amendement D.66 vise à ajouter le membre de phrase «lorsque des hommes et des femmes se trouvent à bord du navire» à la fin de l'alinéa b) du paragraphe 9. L'amendement D.65 vise à ajouter la même phrase à la fin de l'alinéa a) du paragraphe 11.
- 581.** Le membre gouvernemental de la République de Corée, introduisant les deux amendements, se réfère au paragraphe 37 de l'annexe A du rapport I (1A), selon lequel les mots «s'il y a lieu» ont été retirés de la disposition par le Comité de rédaction, lequel a estimé qu'au moment de la construction d'un navire il est impossible de connaître la proportion d'hommes et de femmes qui travailleront à bord. A son avis, cette affirmation n'est que partiellement vraie. Le plus souvent, les armateurs savent quelles personnes ils vont engager sur certains types de navires. En outre, les équipages de la plupart des navires sont seulement composés d'hommes. Ne pas ajouter la phrase proposée aurait pour conséquence que tous les navires devraient posséder des cabines et des sanitaires séparés pour les hommes et pour les femmes, même si aucune femme ne travaille à bord, ce qui aurait nécessairement des incidences financières. Insérer à nouveau les mots «s'il y a lieu» risquerait de créer une ambiguïté, et donc les amendements permettraient de clarifier la disposition.
- 582.** Le Vice-président employeur a demandé si les cabines réservées aux femmes pourraient être occupées par des hommes lorsqu'il n'y a pas de femmes parmi l'équipage.
- 583.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a dit que les navires devraient avoir un nombre suffisant de cabines qui seraient attribuées de la manière voulue lorsqu'il y aurait des femmes à bord.
- 584.** Le Vice-président travailleur a contesté l'affirmation selon laquelle les équipages ne seraient composés que d'hommes. Les gens de mer comprennent de nombreuses femmes, et leur nombre est en augmentation. Il convient de prévoir des cabines séparées pour les hommes et pour les femmes. Les cabines devraient être les mêmes, mais séparées. Peut-être, pour que la disposition soit plus acceptable, l'amendement D.66 pourrait être sous-amendé par l'adjonction des termes «s'il y a lieu», de sorte que l'alinéa b) du paragraphe 9 se lirait comme suit: «des cabines séparées doivent être mises à la disposition des hommes et des femmes, s'il y a lieu». Cependant, l'orateur est opposé à l'amendement D.65, car des installations sanitaires séparées doivent nécessairement être mises à la disposition des hommes et des femmes. En conclusion, il préfère le libellé actuel du projet d'instrument.

-
- 585.** Le membre gouvernemental de la Malaisie s'est vivement opposé à l'idée de réinsérer les termes «s'il y a lieu». Lors de la réunion du Groupe Asie-Pacifique, il avait insisté sur le fait que les sujets traités sont extrêmement délicats car ils sont liés à la culture et aux croyances. Il préfère le texte du Bureau.
- 586.** Le membre gouvernemental de la Croatie a également appuyé le texte original du projet de convention. Les navires doivent être construits de telle manière que les locaux puissent être séparés si nécessaire. Si tel n'est pas le cas, les employeurs hésiteront à engager des femmes, ce qui compromettrait encore davantage l'embauche de femmes marins.
- 587.** Les membres gouvernementaux de l'Afrique du Sud, du Ghana, du Pakistan et du Royaume-Uni, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux des Etats membres de l'Union européenne, membres du comité, ont préféré le texte du Bureau.
- 588.** Les membres gouvernementaux de la Chine et du Japon ont retiré leur appui aux amendements D.66 et D.65.
- 589.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a retiré les amendements D.66 et D.65.
- 590.** Le membre gouvernemental du Japon a présenté l'amendement D.51, déposé par les membres gouvernementaux du Japon, de la République de Corée, de la Fédération de Russie et de Singapour, qui vise à ajouter à la fin de l'alinéa *l*) du paragraphe 9 la nouvelle phrase suivante: «Cependant, sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000, l'autorité compétente peut autoriser une superficie plus réduite». Il y a une incohérence entre les dispositions concernant la superficie des cabines destinées aux officiers. A l'alinéa *l*), la superficie des cabines destinées aux officiers sur les navires autres que les navires à passagers et les navires spéciaux comprend trois catégories pour des navires de jauge différente. Cependant, à l'alinéa *k*), la superficie des cabines destinées aux officiers sur les navires à passagers et les navires spéciaux est fixée à 8,5 mètres carrés, quelle que soit la jauge brute. Pour les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000, les 8,5 mètres carrés sont plus que ce qui est prévu pour les navires autres que les navires à passagers et les navires spéciaux. Cela entraîne une incohérence avec les alinéas *f*) et *g*); il est donc nécessaire de pouvoir disposer d'une certaine souplesse à l'alinéa *l*).
- 591.** Le Vice-président employeur a indiqué que l'ensemble du chapitre a fait l'objet de négociations au cours de réunions précédentes, à l'issue desquelles on est parvenu à un accord. Il n'appuie pas l'amendement.
- 592.** Le Vice-président travailleur a rappelé au comité qu'au cours des discussions précédentes le groupe des travailleurs avait souhaité que la même gradation que celle prévue à l'alinéa *k*) du paragraphe 9 soit appliquée aux navires à passagers, mais que sa proposition a été rejetée. C'est pourquoi le libellé actuel de l'alinéa *l*) du paragraphe 9 prescrit une superficie de 8,5 mètres carrés pour les cabines des officiers dans les navires à passagers et les navires spéciaux, indépendamment de leur jauge.
- 593.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a indiqué qu'il s'est porté coauteur de l'amendement car le libellé de l'alinéa *l*) du paragraphe 9 ne prend pas en considération les navires à passagers et les navires spéciaux d'une jauge brute inférieure à 3 000. Il serait donc en mesure d'appuyer une proposition qui permettrait d'appliquer la distinction prévue aux alinéas *k*) et *i*) du paragraphe 9 aux navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 3 000.
- 594.** Le Vice-président employeur a rappelé que, lors de la CTMP, l'ensemble des participants avaient conclu qu'une superficie de 7,5 mètres carrés convenait pour les officiers

subalternes et une superficie de 8,5 mètres carrés pour les officiers supérieurs. Toutefois, en raison de difficultés pour s'entendre sur une définition acceptable des termes «officier subalterne» et «officier supérieur», aucune décision n'avait été prise, et le texte du projet d'instrument ne reflète pas cette discussion. L'orateur propose donc un libellé qui tienne compte de la discussion de la CTMP, qui pourrait aussi résoudre le problème soulevé par le membre gouvernemental de la Fédération de Russie. Il s'agirait de remplacer les mots «8,5 mètres carrés» par «7,5 mètres carrés pour les officiers subalternes et à 8,5 mètres carrés pour les officiers supérieurs. On entend par officiers subalternes les officiers au niveau opérationnel et par officiers supérieurs les officiers chargés de la gestion;».

- 595.** Le Vice-président travailleur a souscrit au sous-amendement proposé.
- 596.** Les membres gouvernementaux du Japon et de la Fédération de Russie ont accepté le libellé proposé.
- 597.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni accepte dans son ensemble le libellé proposé mais craint que les termes «officiers subalternes» et «officiers supérieurs» soient très difficiles à interpréter. Ce manque de clarté donnera lieu à des difficultés administratives pour appliquer uniformément la disposition.
- 598.** Le membre gouvernemental de Singapour a déclaré que les termes «niveau opérationnel» et «niveau de direction» sont définis dans la Convention STCW. Il propose que le Comité de rédaction examine le moyen d'harmoniser la disposition avec les définitions de la Convention STCW.
- 599.** L'amendement D.51, tel que sous-amendé par le Vice-président employeur, a été adopté et transmis au Comité de rédaction, qui devra se pencher tout particulièrement sur la définition des termes «officiers subalternes» et «officiers supérieurs».
- 600.** Le paragraphe 9 a été adopté tel qu'amendé.
- 601.** Les paragraphes 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 et 19 ont été adoptés sans modification.
- 602.** Le Vice-président employeur a présenté l'amendement D.45, déposé par le groupe employeur, qui vise à remplacer «[200]» par «[500]» au paragraphe 20. Il indique que, pour les dérogations visées dans la norme à l'examen, la jauge brute initialement proposée lors de la CTMP et de la réunion d'intersession était de 500, et que la décision sur cette question avait été reportée dans l'attente de l'adoption d'une nouvelle convention sur la pêche à la Conférence de juin 2005. Or, étant donné que finalement aucune convention n'a été adoptée, l'orateur propose que le chiffre initial soit conservé.
- 603.** Le Vice-président travailleur a indiqué que ses souvenirs diffèrent sensiblement de ceux du Vice-président employeur. Se référant à des extraits du rapport de la réunion d'intersession, il rappelle qu'un groupe de travail tripartite restreint, auquel le porte-parole des employeurs avait participé, était parvenu à un compromis sur le chiffre de 200, qui était le maximum jugé acceptable par le groupe des travailleurs, notamment parce que le projet de convention sur la pêche proposé alors fixait la jauge brute à 100. Il invite donc le groupe des employeurs à retirer l'amendement proposé.
- 604.** La membre gouvernementale des Etats-Unis a déclaré qu'elle aurait préféré que l'on opte pour une jauge brute de 500, mais elle peut confirmer que le groupe de liaison qui avait discuté de cette question après la réunion d'intersession s'est effectivement mis d'accord sur une jauge brute de 200.

-
- 605.** Le membre gouvernemental de la Norvège a également rappelé qu'un accord sur une jauge brute de 200 tonnes a été conclu lors de la réunion d'intersession.
- 606.** Le Vice-président employeur a reconnu son erreur et, au nom de son groupe, a retiré l'amendement D.45.
- 607.** Les paragraphes 20 et 21 ont été adoptés sans modification.
- 608.** La norme A3.1 a été adoptée telle qu'amendée.
- 609.** Le principe directeur B3.1 a été adopté sans modification.
- 610.** Les paragraphes 1, 2, 3 et 4 du principe directeur B3.1.1 ont été adoptés sans modification.
- 611.** Le membre gouvernemental de la Chine a présenté l'amendement D.47, dont les auteurs sont les membres gouvernementaux de l'Australie, de la Chine, de la République de Corée, des Emirats arabes unis, du Japon, de la Malaisie, de la Nouvelle-Zélande, du Pakistan, des Philippines et de Singapour. Cet amendement vise à ajouter, au paragraphe 5, après les mots «ces revêtements devraient être» le mot «antidérapants et», ainsi qu'une virgule après «l'humidité».
- 612.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé l'amendement proposé.
- 613.** L'amendement D.47 a été adopté.
- 614.** Le paragraphe 5 a été adopté tel qu'amendé.
- 615.** Le paragraphe 6 a été adopté sans modification.
- 616.** Le principe directeur B3.1.1 a été adopté tel qu'amendé.
- 617.** Les principes directeurs B3.1.2, B3.1.3 et B3.1.4 ont été adoptés sans modification.
- 618.** Les paragraphes 1, 2, 3 et 4 du principe directeur B3.1.5 ont été adoptés sans modification.
- 619.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a présenté l'amendement D.54, dont les auteurs sont les membres gouvernementaux de l'Arabie saoudite, de l'Australie, de la Chine, de la République de Corée, des Emirats arabes unis, de l'Indonésie, du Japon, de la Malaisie, de la Nouvelle-Zélande, des Philippines et de Singapour. Cet amendement vise à remplacer, dans le texte anglais, au paragraphe 5 du principe directeur B3.1.5, «first engineer» par «second engineer» (il est sans objet en français). L'intervenant a indiqué que l'appellation «second engineer» (second mécanicien) est largement acceptée et clairement définie au paragraphe 1.9 de la règle I/1 de la Convention STCW, telle que modifiée. Elle désigne l'officier mécanicien dont le rang vient immédiatement après celui de chef mécanicien et à qui incombe la responsabilité des installations mécaniques et électriques en cas d'incapacité du chef mécanicien.
- 620.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé l'amendement proposé et demandé que le Comité de rédaction harmonise les trois versions linguistiques du paragraphe en question.
- 621.** L'amendement D.54 a été adopté.
- 622.** Le paragraphe 5 a été adopté tel qu'amendé.

-
- 623.** Les paragraphes 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 et 15 ont été adoptés sans modification.
- 624.** Le principe directeur B3.1.5 a été adopté tel qu'amendé.
- 625.** Le paragraphe 1 du principe directeur B3.1.6 a été adopté sans modification.
- 626.** Le membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela a retiré l'amendement D.60.
- 627.** Les paragraphes 2, 3, 4, 5,6 et 7 ont été adoptés sans modification.
- 628.** Le principe directeur B3.1.6 a été adopté sans modification.
- 629.** Le paragraphe 1 du principe directeur B3.1.7 a été adopté sans modification.
- 630.** Le Vice-président employeur a retiré l'amendement D.44.
- 631.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a présenté l'amendement D.64, déposé par les membres gouvernementaux de l'Arabie saoudite, de l'Australie, de la Chine, de la République de Corée, des Emirats arabes unis, de l'Indonésie, du Japon, de la Malaisie, de la Nouvelle-Zélande, des Philippines et de Singapour. L'amendement vise à remplacer, au paragraphe 2 du principe directeur B3.1.7, les mots «pourvues d'une chasse d'eau puissante» par les mots «pourvues d'une chasse d'eau ou d'un système d'aspiration puissants ou d'un autre moyen d'évacuation adéquat». L'intervenant a indiqué que l'objectif de l'amendement est de tenir compte des dernières avancées en matière d'installations sanitaires, par exemple, l'utilisation d'air au lieu d'eau dans les systèmes d'évacuation.
- 632.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé l'amendement et suggéré de le transmettre au Comité de rédaction.
- 633.** L'amendement D.64 a été adopté.
- 634.** Le paragraphe 2 a été adopté tel qu'amendé.
- 635.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a présenté l'amendement D.55 déposé par les membres gouvernementaux de l'Arabie saoudite, de l'Australie, de la Chine, de la République de Corée, des Emirats arabes unis, de l'Indonésie, du Japon, de la Malaisie, de la Nouvelle-Zélande, des Philippines et de Singapour. L'amendement vise à remplacer, dans la phrase introductive du paragraphe 3, les mots «aux prescriptions suivantes» par les mots «à ce qui suit». L'amendement est d'ordre purement rédactionnel.
- 636.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé l'amendement.
- 637.** L'amendement D.55 a été adopté.
- 638.** Le paragraphe 3 a été adopté tel qu'amendé.
- 639.** Le paragraphe 4 a été adopté sans modification.
- 640.** Le principe directeur B3.1.7 a été adopté tel qu'amendé.
- 641.** Les principes directeurs B3.1.8, B3.1.9 et B3.1.10 ont été adoptés sans modification.

-
642. Les paragraphes 1, 2, 3, 4, 5 et 6 du principe directeur B3.1.11 ont été adoptés sans modification.
643. Le membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela a présenté l'amendement D.61, dont les auteurs sont les membres gouvernementaux du Panama et de la République bolivarienne du Venezuela, qui vise à rendre conforme au texte anglais la traduction en espagnol du mot «occasional» au paragraphe 7. L'amendement a été adopté et transmis au Comité de rédaction, étant entendu que le texte anglais restera inchangé.
644. Le paragraphe 7 a été adopté tel qu'amendé.
645. Le principe directeur B3.1.11 a été adopté tel qu'amendé.
646. Le principe directeur B3.1.12 a été adopté sans modification.

Règle 3.2 – Alimentation et service de table

647. Le membre gouvernemental de la Grèce a présenté l'amendement D.67, déposé par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovénie et de la Suède, qui vise à remplacer, dans le paragraphe 1, les mots «culturelles, religieuses et gastronomiques» par «culturelles et religieuses». L'orateur a demandé comment il est possible d'imposer une telle prescription compte tenu de la grande diversité de nationalités des gens de mer à bord et de leurs traditions gastronomiques. Une telle prescription créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Une disposition de ce type serait plus acceptable si elle prenait la forme d'un principe directeur.
648. Les Vice-présidents employeur et travailleur n'ont pas appuyé l'amendement.
649. Les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de la France et du Royaume-Uni ont déclaré qu'une telle prescription serait impossible à faire respecter.
650. Le membre gouvernemental de l'Australie a déclaré qu'il ne voit pas de raison qui justifierait l'amendement car, de son point de vue, le terme «culturelles» recouvre aussi celui de «gastronomiques».
651. Les membres gouvernementaux de l'Allemagne et du Canada ont indiqué qu'ils pourraient accepter la référence aux traditions gastronomiques dans un principe directeur.
652. Après avoir consulté le Vice-président employeur, le Vice-président travailleur a proposé un sous-amendement formulé comme suit: «Tout Membre doit veiller à ce que les navires qui battent son pavillon transportent et servent des vivres et de l'eau potable en quantité, valeur nutritionnelle et quantité appropriées, couvrant de manière adéquate les besoins du navire et tenant compte des diverses traditions culturelles et religieuses».
653. Les membres gouvernementaux de l'Allemagne, du Danemark et de la Grèce ont appuyé le sous-amendement, étant entendu que les mots «couvrant de manière adéquate les besoins du navire» font référence aux besoins des gens de mer.
654. Le membre gouvernemental du Japon a estimé que les mots «disposent d'une», qui figurent dans le texte du Bureau, et le mot «transportent», utilisé dans le sous-amendement, n'ont pas la même signification. Au Japon, les navires n'emportent pas toujours de

provisions lorsqu'ils effectuent des trajets à proximité des côtes car ils font très souvent escale dans des ports et achètent les produits alimentaires à terre. Pour eux, il n'est donc pas nécessaire de transporter des provisions à bord.

- 655.** La représentante du Secrétaire général a souligné que les mots «couvrant de manière adéquate les besoins du navire» signifient que des provisions ne doivent être emportées qu'en cas de besoin, ce qui tient compte des préoccupations du membre gouvernemental du Japon.
- 656.** L'amendement D.67 a été adopté tel que sous-amendé.
- 657.** Le paragraphe 1 a été adopté tel qu'amendé.
- 658.** Le Vice-président travailleur a présenté l'amendement D.50, soumis par le groupe des travailleurs, qui vise à remplacer, dans le paragraphe 2 de la règle 3.2, les mots «qui vivent» par «travaillant et vivant». Il a indiqué que l'amendement vise à aligner le texte sur la pratique actuelle, selon laquelle ceux qui travaillent plusieurs heures à bord mais qui ne vivent pas sur le navire sont nourris gratuitement. L'orateur a cité plusieurs exemples de gens de mer, y compris les mécaniciens et les pilotes, qui ne vivent pas à bord mais peuvent travailler de longues heures sur un navire et sont obligés de manger à bord car ils n'ont pas d'autres options.
- 659.** Le Vice-président employeur s'est opposé à l'amendement.
- 660.** Les membres gouvernementaux du Danemark, de la Norvège et des Pays-Bas ont estimé que de tels arrangements doivent figurer dans les conventions collectives et que les gouvernements ne doivent pas être tenus d'intervenir dans ce processus.
- 661.** La représentante du Secrétaire général a attiré l'attention des membres du comité sur la deuxième phrase du paragraphe 5 de l'article IV, aux termes de laquelle «Sauf disposition contraire de [la convention], le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures.» Etant donné que les dispositions de la convention peuvent notamment être mises en œuvre par des conventions collectives, l'oratrice a estimé que cela devrait répondre aux préoccupations exprimées par les membres gouvernementaux du Danemark, de la Norvège et des Pays-Bas.
- 662.** La membre gouvernementale du Danemark a expliqué que, dans son pays, la législation nationale doit donner effet aux instruments internationaux, étant donné que, même si une très grande importance est accordée à la négociation collective, tous les gens de mer ne seraient pas couverts par des conventions collectives. Si l'amendement est adopté tel que sous-amendé et si cette prescription doit être reproduite dans la législation, le gouvernement serait responsable de son application et du traitement des plaintes déposées à ce sujet. En outre, tous les navires, quelle que soit leur taille, seraient tenus de disposer d'équipements pour la préparation des repas, ce qui aurait des conséquences importantes en termes de coûts.
- 663.** Le membre gouvernemental de l'Afrique du Sud s'est demandé s'il serait possible d'établir des limites horaires en fixant un nombre d'heures de travail à bord au-delà duquel les gens de mer auraient le droit d'être nourris gratuitement.
- 664.** Le membre gouvernemental de l'Australie a proposé un sous-amendement visant à supprimer les mots «qui vivent». Il a rappelé que la définition des gens de mer figurant à l'alinéa f) du paragraphe 1 de l'article II, selon laquelle «gens de mer» ou «marin» désigne «les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un

navire auquel la présente convention s'applique», couvre déjà les termes «qui travaillent ou vivent». Ceux-ci sont donc redondants dans la disposition actuelle.

- 665.** Le Vice-président travailleur a appuyé le sous-amendement proposé par le membre gouvernemental de l'Australie.
- 666.** Les membres gouvernementaux de la Chine, de Chypre, de la République de Corée, de la Croatie, des Emirats arabes unis, des Etats-Unis, de la France, du Ghana, de la Grèce, du Kenya, du Libéria, du Mexique, du Nigéria, du Pakistan, de la Fédération de Russie, de Singapour, de la Suisse et de la Turquie ont appuyé le sous-amendement.
- 667.** Le Vice-président employeur a également appuyé le sous-amendement.
- 668.** L'amendement D.50 a été adopté tel que sous-amendé.
- 669.** Le paragraphe 2 a été adopté tel qu'amendé.
- 670.** Le paragraphe 3 a été adopté sans modification.
- 671.** La règle 3.2 a été adoptée telle qu'amendée.
- 672.** Les paragraphes 1, 2, 3 et 4 de la norme A3.2 ont été adoptés sans modification.
- 673.** Le membre gouvernemental du Japon, s'exprimant également au nom des membres gouvernementaux de l'Australie, de la Chine, de la République de Corée, du Pakistan, des Philippines et de Singapour, a présenté l'amendement D.52 qui vise à insérer au paragraphe 5, après les mots «moins de dix personnes», le mot «ou» et à supprimer «de la taille de l'équipage ou». La formulation actuelle, qui résulte d'un accord entre le groupe des employeurs et le groupe des travailleurs à la CTMP, est source de confusion et l'amendement permettrait qu'elle soit correcte sur le plan linguistique. L'orateur a estimé que la référence à la «taille de l'équipage» est redondante car cette expression est quasiment identique à celle de «effectif ... de moins de dix personnes». Le maintien de ce texte peu clair créerait des problèmes d'interprétation et pourrait compromettre le processus de ratification.
- 674.** Le Vice-président travailleur n'a pas appuyé l'amendement. Dans sa version actuelle, le texte du Bureau prévoit un critère simple, celui des navires dont l'effectif est de moins de dix personnes. En insérant le mot «ou» et en supprimant «de la taille de l'équipage ou», l'amendement proposé ajouterait un deuxième critère, celui du mode d'exploitation, qui permettrait probablement à un navire transportant 30 marins, voire plus, de ne pas être tenu d'avoir à bord un cuisinier qualifié.
- 675.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a estimé que, dans le texte du Bureau, l'expression «effectif prescrit» désigne l'équipage minimum requis, bien que rien n'empêche un armateur d'avoir davantage de gens de mer à bord. L'orateur a demandé au groupe des travailleurs de préciser si le nombre «dix» est considéré comme le nombre maximum de personnes travaillant à bord.
- 676.** Le membre gouvernemental de Singapour a appuyé l'amendement en expliquant que, si le mot «ou» est remplacé par «et» entre les mots «de la taille de l'équipage» et «du mode d'exploitation», le texte poserait moins de problèmes.
- 677.** Le membre gouvernemental de la Norvège a appuyé le texte du Bureau. Ce n'est pas aux gouvernements d'intervenir dans les questions de bien-être des gens de mer, qui doivent être réglées par les partenaires sociaux entre eux.

-
- 678.** Le Vice-président employeur a affirmé que le texte du Bureau fait partie d'un accord global conclu lors de la CTMP; par conséquent, son groupe n'appuie pas l'amendement.
- 679.** Le membre gouvernemental du Japon a retiré l'amendement.
- 680.** Le paragraphe 5 de la norme A3 .2 a été adopté sans modification.
- 681.** Le Vice-président employeur a présenté l'amendement D.43 visant à insérer le paragraphe suivant après le paragraphe 5:
- Dans des circonstances d'extrême nécessité, l'autorité compétente peut délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée soit capable de s'acquitter d'une manière adéquate et compétente des tâches afférant au poste vacant, à la satisfaction de ladite autorité.
- 682.** Cette proposition permet l'octroi d'une dispense spéciale pour une période ne dépassant pas un mois, similaire à celle prévue pour les officiers dans la Convention STCW, dans l'hypothèse où un cuisinier diplômé tombe malade ou se blesse. L'expérience a démontré que le remplacement d'une personne à bord prend un certain temps, car le département du personnel doit trouver un remplaçant puis préparer les autorisations de voyager et régler d'autres questions administratives.
- 683.** Le Vice-président travailleur n'a pas appuyé l'amendement.
- 684.** Le membre gouvernemental de la Suisse a appuyé l'amendement en se référant au paragraphe 2 de l'article 3 de la convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, qui prévoit la possibilité d'exemptions. L'orateur a estimé que la période d'un mois devrait être allongée.
- 685.** Le membre gouvernemental du Pakistan a également estimé qu'une période d'un mois est trop courte et a proposé de porter à 90 jours la durée de la dispense.
- 686.** Les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Australie, des Bahamas, du Chili, de la Chine, du Danemark, de l'Égypte et de l'Indonésie ont appuyé l'amendement.
- 687.** Le membre gouvernemental du Bénin a souligné une possibilité de contradiction dans le libellé proposé, car on ne peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié s'acquitte «d'une manière compétente» des tâches afférant au poste vacant.
- 688.** Le membre gouvernemental du Nigeria a partagé l'opinion exprimée par le membre gouvernemental du Bénin et a suggéré que le Comité de rédaction revoie le libellé du texte.
- 689.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie s'est opposé à l'amendement car la convention prévoit déjà des aménagements concernant l'alimentation et le service de table dans des circonstances exceptionnelles.
- 690.** Le Vice-président travailleur est convenu que l'amendement concerne des situations exceptionnelles, mais cependant réelles, lorsqu'aucune personne qualifiée ne se trouverait à bord. Les prescriptions minimales fixées par le paragraphe 5 de la norme A3.2 doivent s'appliquer aussi aux remplaçants. L'orateur a noté que l'amendement nécessiterait une notification à l'autorité compétente et que celle-ci octroie une dispense. Le groupe des travailleurs appuiera l'amendement s'il est sous-amendé comme suit:

Dans des circonstances d'extrême nécessité, l'autorité compétente peut délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée soit formée ou initiée aux domaines relatifs à l'hygiène alimentaire et personnelle, ainsi qu'à la manipulation et au stockage des aliments à bord.

- 691. Le Vice-président employeur a accepté le sous-amendement.
- 692. Le nouveau paragraphe devant être placé après le paragraphe 5 a été adopté tel que sous-amendé.
- 693. Les paragraphes 6 et 7 ont été adoptés sans modification.
- 694. La norme A3.2 a été adoptée telle qu'amendée.
- 695. Les principes directeurs B3.2, B3.2.1 et B3.2.2 ont été adoptés sans modification.
- 696. Le titre 3 a été adopté tel qu'amendé.

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

Règle 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

- 697. La règle 4.1 a été adoptée sans modification.
- 698. Les paragraphes 1, 2 et 3 de la norme A4.1 ont été adoptés sans modification.
- 699. Le Vice-président travailleur a présenté l'amendement D.100, déposé par les membres travailleurs, et visant à ajouter, à la fin de l'alinéa *a*) du paragraphe 4, le membre de phrase suivant: «s'il n'existe pas de guide médical national, le guide médical disponible à bord du navire sera le *Guide médical international de bord*, publié par l'Organisation mondiale de la santé». A cet égard, il a attiré l'attention des membres du comité sur le paragraphe 4 de la note 29 du rapport I (1A), dans lequel il est indiqué que l'OMS a suggéré l'ajout de la phrase figurant dans l'amendement.
- 700. Le Vice-président employeur a appuyé l'amendement.
- 701. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux des Etats membres de l'Union européenne, membres du comité, ainsi qu'au nom des membres gouvernementaux de la Bulgarie, de l'Islande, de la Norvège et de la Roumanie, n'a pas appuyé l'amendement D.100 et a exprimé sa préférence pour l'amendement D.112, soumis par les membres gouvernementaux du Luxembourg, des Pays-Bas et du Royaume-Uni, qui laisse plus de souplesse aux autorités nationales en ce qui concerne les guides médicaux devant être utilisés. Dans la pratique, de nombreux pays utilisent les guides nationaux publiés par d'autres pays.
- 702. Les membres gouvernementaux de l'Australie et des Bahamas ont exprimé leur accord avec l'orateur précédent et ont indiqué que leurs pays respectifs utilisent le guide publié par le Royaume-Uni, qu'ils jugent plus simple à utiliser que le guide de l'OMS.

703. Le membre gouvernemental de Malte a ajouté que lorsque les gens de mer qui constituent l'effectif d'un navire sont majoritairement d'une nationalité donnée, il est peut-être plus approprié d'utiliser le guide publié par ce pays, avec lequel ils sont davantage familiarisés, plutôt qu'un guide international.

704. Le Vice-président travailleur a retiré l'amendement.

705. Le Vice-président employeur a présenté l'amendement D.107, soumis par le groupe des employeurs et visant à insérer le nouvel alinéa suivant après l'alinéa *b*) du paragraphe 4:

les navires autres que les navires à passagers visés à l'alinéa *b*) du paragraphe 4 peuvent avoir à bord un infirmier agréé ou une infirmière agréée au lieu d'un médecin qualifié lorsqu'ils sont affectés à des activités qui se déroulent entièrement dans la zone économique exclusive d'un Etat côtier, à condition que des dispositions aient été prises pour permettre, sous 24 heures, soit l'évacuation d'une personne qui se trouve à bord vers un hôpital de l'Etat côtier, soit le transfert sur le navire d'un médecin de l'Etat côtier;

Cet amendement est fondé sur une proposition formulée par des opérateurs qui ne sont d'habitude pas actifs au sein du groupe des employeurs, et il vise à répondre à leurs préoccupations propres. Les membres du groupe des employeurs ont posé de nombreuses questions afin de vérifier les motifs du dépôt de l'amendement et ils ont été convaincus que cette démarche est appropriée. Les opérateurs maritimes qui travaillent au service des entreprises de forage pétrolier et gazier en mer exploitent des navires de différents types, y compris des navires poseurs d'oléoducs et des bateaux grues, nombre d'entre eux étant des navires autopropulsés auxquels la nouvelle convention sera applicable. Les plus importants d'entre eux transportent plus de 100 personnes, y compris l'équipage et le personnel spécialisé nécessaire pour réaliser les travaux auxquels le navire est affecté. Ces personnes doivent passer un examen médical et être déclarées aptes à exercer leurs fonctions avant de pouvoir embarquer à bord des navires. Ces navires opèrent exclusivement dans la Zone économique exclusive (ZEE) de l'Etat côtier lorsqu'ils effectuent leur travail de spécialiste. Ils restent normalement en mer pendant de longues périodes, parfois plus d'une année. Le personnel rejoint et quitte le navire dans des bateaux de transport de personnel ou par hélicoptère. Du fait que la zone d'activité de ces navires est limitée à la ZEE de l'Etat côtier, la durée du voyage entre la côte et le navire ou vice versa est limitée, tout spécialement lorsque le transport est effectué par hélicoptère et prend quelques heures au plus. Cela signifie qu'en cas de maladie ou de blessure soudaine et grave, le patient peut être évacué à terre par hélicoptère, avec une possibilité de transport par bateau comme solution de repli. De plus, un médecin qualifié peut être amené à bord du navire en cas de nécessité. Etant donné que les navires ayant à leur bord 100 personnes ou plus sont autorisés à naviguer sans la présence d'un médecin lorsqu'ils effectuent des voyages de moins de quatre jours, il n'est pas seulement pratique, mais aussi raisonnable de prévoir un délai de vingt-quatre heures pour l'évacuation d'une personne ou le transfert d'un médecin sur le navire.

706. Le Vice-président travailleur a déclaré qu'il comprend l'intention de l'amendement proposé mais que celui-ci pose un certain nombre de difficultés. L'amendement introduit une question de fond complètement nouvelle qui n'a pas été abordée lors des discussions antérieures. L'orateur a également attiré l'attention des membres du comité sur la deuxième partie de l'alinéa *b*) du paragraphe 4, aux termes duquel «La législation nationale détermine également, compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions du voyage et le nombre des gens de mer, quels autres navires doivent disposer d'un médecin à bord». Certes, l'alinéa *b*) du paragraphe n'a pas été rédigé pour les types de navires auxquels le groupe des employeurs s'est référé, mais il se peut que leurs besoins soient déjà couverts par cet alinéa. L'orateur a également souligné que ceux qui composent l'équipage de tels navires opèrent dans un environnement très hostile

dans lequel existe un risque élevé de blessures graves. Dans ces cas, la possibilité d'évacuation par hélicoptère dans les vingt-quatre heures, à condition que les conditions météorologiques le permettent, n'est pas satisfaisante. En outre, le concept de ZEE soulève des difficultés, car, dans certains cas, il est interprété comme s'étendant jusqu'à 200 miles. L'expression «eaux territoriales» serait préférable. L'orateur a suggéré de fixer à quatre et non à vingt-quatre heures le délai dans lequel une personne devrait être évacuée ou un médecin transféré à bord du navire. Le groupe des travailleurs n'appuie pas l'amendement dans sa rédaction actuelle, mais il est prêt à discuter des problèmes qui se posent pour cette catégorie de navires afin d'y trouver une solution, éventuellement dans le cadre d'un petit groupe de travail qui serait chargé d'examiner si un paragraphe distinct est nécessaire à cette fin et, dans l'affirmative, s'il doit être rédigé dans des termes aussi complexes. L'orateur a conclu en relevant qu'il s'agit d'un amendement de fond portant sur un texte déjà bien mûri.

- 707.** Le membre gouvernemental du Congo a appuyé l'amendement et s'est dit désireux de participer au groupe de travail informel. A la lumière de l'expérience de son pays en tant que producteur de pétrole, il a déclaré que les problèmes rencontrés dans de telles situations doivent être pris au sérieux. En particulier, la gestion des questions de sécurité et de santé est complexe dans ce type d'opérations.
- 708.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux des Etats membres de l'Union européenne, membres du comité, ainsi qu'au nom des membres gouvernementaux de la Bulgarie, de l'Islande, de la Norvège et de la Roumanie, s'est déclaré d'accord avec les difficultés soulevées par le vice-président travailleur, et en particulier l'environnement hostile, la possibilité de mauvaises conditions météorologiques et le lien avec l'alinéa *b*) du paragraphe 4. L'orateur a également évoqué les termes utilisés dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) en se disant préoccupé face à la proposition d'utiliser l'expression «eaux territoriales». Il s'est également demandé si la présence d'un auxiliaire médical ne serait pas plus appropriée que celle d'une infirmière agréée. L'orateur a proposé l'expertise de sa délégation pour aider le groupe de travail informel dans ses travaux.
- 709.** La membre gouvernementale du Brésil a également évoqué des problèmes liés à la façon dont l'UNCLOS traite de ces situations. Les opérations de production pétrolière de ce type sont dangereuses et l'oratrice a douté qu'il soit sage d'avoir à bord une infirmière agréée plutôt qu'un médecin qualifié.
- 710.** Les membres gouvernementaux de l'Australie et des Bahamas ont souligné que les navires sur lesquels porte l'amendement opèrent exclusivement à l'intérieur de la ZEE de l'Etat côtier et ne sont donc pas couverts par les dispositions de l'alinéa *b*) du paragraphe 4, qui ne s'appliquent qu'aux navires effectuant normalement des voyages internationaux. L'amendement n'est donc pas nécessaire.
- 711.** Le membre gouvernemental de la Norvège a suggéré de remplacer les mots «dans la zone économique exclusive» par «sur le plateau continental».
- 712.** Le membre gouvernemental de la Grèce a indiqué que, si un groupe de travail informel est constitué, l'amendement D.107 devra être retiré et le groupe de travail devra avoir pour mandat d'identifier une formulation appropriée pour l'alinéa *b*) du paragraphe 4, afin qu'il couvre le problème soulevé.
- 713.** Le Président a indiqué qu'un groupe de travail informel sera constitué afin d'examiner cette question. Il devra être composé de membres disposant d'une expertise en ce qui concerne l'UNCLOS, les secteurs pétrolier et gazier, ainsi que la profession médicale. Ce groupe de travail ne sera soumis à aucune contrainte en termes de résultat, mais il devra

examiner si la formulation de l'amendement est appropriée ou si l'alinéa *b*) du paragraphe 4 résout le problème ou encore s'il peut être adapté à cette fin. Le groupe de travail informel sera composé de membres du groupe des employeurs, du groupe des travailleurs et des membres gouvernementaux de l'Australie, du Brésil, du Congo, du Mexique, de la Norvège et du Royaume-Uni.

- 714.** Le membre gouvernemental de l'Australie, qui a présidé le groupe de travail chargé de l'amendement D.107, a fait rapport au comité et a proposé d'insérer, après l'alinéa *b*), un nouvel alinéa, tel que figurant dans le COT/D.5, rédigé comme suit:

Pour un navire à passagers ayant à son bord 100 personnes ou plus, l'autorité compétente ayant juridiction doit déterminer, en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer concernées, si un infirmier ou un auxiliaire médical qualifié doit être à bord au lieu d'un médecin lorsque le navire est affecté à des activités qui se déroulent entièrement dans les eaux relevant de la juridiction du Membre, sous réserve que des dispositions aient été prises pour permettre, sous douze heures, soit l'évacuation d'une personne qui se trouve à bord vers un hôpital du Membre, soit le transfert sur le navire d'un médecin du membre.

- 715.** L'orateur a expliqué que le problème est lié au fait que certains navires offshores spécialisés, comme, les barges posant des oléoducs et les plates-formes pétrolières, pourraient relever de l'alinéa *b*) du paragraphe 4 de la norme A4.1. Dans cette perspective, le groupe de travail informel a examiné trois grandes questions: l'alinéa *b*) du paragraphe 4 s'applique-t-il à ces navires? Est-il nécessaire d'ajouter un nouveau paragraphe? Et, dans l'affirmative, comment devrait-il être rédigé? Une majorité de gouvernements a estimé que cette situation est couverte par les normes existantes, y compris par la Convention SOLAS, et que tenter de trouver une solution à la hâte à ce stade de la Conférence pourrait créer davantage de problèmes que cela n'en vaut la peine. Le groupe des travailleurs a conscience des préoccupations exprimées par le groupe des employeurs mais ne veut pas modifier le texte du Bureau.
- 716.** Le Vice-président employeur a remercié les membres qui ont préparé un texte constructif. Cependant, il a l'intention de retirer l'amendement D.107, car il a été informé que ce texte ne recueille pas l'assentiment du groupe gouvernemental.
- 717.** Le Vice-président travailleur a reconnu que l'amendement des armateurs vise une catégorie de navires qui n'est pas spécifiquement couverte dans le projet de convention. Dans les circonstances actuelles, il serait approprié de retirer l'amendement.
- 718.** Le membre gouvernemental du Congo s'est opposé à l'amendement en soulignant le fait que son pays est parmi ceux dont l'activité offshore est intense. Il a également fait remarquer qu'il est extrêmement difficile d'amener les Etats côtiers, comme le sien, et les Etats du pavillon à coopérer entre eux. Il a également noté avec gratitude la résolution de l'OMI de novembre 1999, aux termes de laquelle la Convention STCW sera amendée en ce qui concerne les personnes non couvertes par cette convention. L'orateur a lancé un appel à l'OIT et à l'OMI pour qu'elles déterminent de manière conjointe les situations spécifiques qui devraient être traitées dans leurs travaux futurs.
- 719.** Le membre gouvernemental de la Norvège a considéré que l'amendement est inutile car l'alinéa *b*) ne s'applique qu'aux navires effectuant des voyages internationaux, et que les activités visées dans l'amendement ne sont pas considérées par la Norvège comme des voyages internationaux.
- 720.** Les membres gouvernementaux des Emirats arabes unis et du Libéria se sont opposés à l'amendement.

-
- 721.** Le Vice-président employeur a remercié les membres qui ont participé à la recherche d'une solution au problème soulevé par son groupe et il a retiré l'amendement.
- 722.** Le membre gouvernemental de la Grèce a présenté l'amendement D.111, déposé par les membres gouvernementaux du Danemark, de la Grèce et du Royaume-Uni, qui vise à remplacer à l'alinéa *d*) du paragraphe 4 de la norme A4.1 «entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils» par «communiqués au navire par des personnes à terre dispensant des conseils». L'amendement cherche à répondre à une préoccupation qui a été exprimée lors de séances précédentes: en raison de la façon dont les appels transmis par radio ou par satellite sont facturés, le service médical pourrait recevoir, en dernier ressort, de la part de certains armateurs des factures correspondant au coût des appels passés à partir du navire. De toute évidence, les avis médicaux de spécialistes sont fournis gratuitement et l'institution fournissant les avis ne facturerait pas le coût des appels à destination du navire. Dans son discours d'ouverture, l'orateur a souligné la nécessité de résoudre les questions qui pourraient constituer un obstacle à la ratification du projet de convention. Si le présent amendement était adopté, un obstacle subsisterait dans l'instrument qui pourrait empêcher certains pays de le ratifier.
- 723.** Le Vice-président employeur a rappelé que la même question a été examinée avant l'adoption de la convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987, de laquelle le texte de l'alinéa *d*) du paragraphe 4 a été repris. Lors de précédentes réunions, on était convenu que le libellé de conventions plus récentes, c'est-à-dire de conventions adoptées dans les vingt dernières années, ne devrait pas être modifié. Son groupe préfère se conformer à cette décision et ne s'oppose donc pas à l'amendement.
- 724.** Le Vice-président travailleur a estimé que l'amendement entraînerait un changement d'éclairage. L'alinéa *d*) du paragraphe 4 demande à l'autorité compétente de faire en sorte que, grâce à un système préétabli, des consultations médicales par radio ou par satellite destinées à des navires se trouvant en mer, y compris des avis de spécialistes, soient possibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre. En haute mer, les téléphones mobiles ne sont d'aucune utilité, il n'y a aucun médecin à bord des navires, les installations hospitalières sont trop éloignées et les communications par radio ou satellite sont la seule possibilité de contacter un spécialiste. Ce système est conçu, en particulier, pour des cas graves de maladies ou de blessures pour lesquels la permission sera demandée au capitaine d'appeler des personnes à terre afin d'obtenir un avis médical. Il est vital d'éviter un scénario dans lequel le capitaine aurait à s'occuper des questions budgétaires en pareil situation et où la prestation d'avis médicaux pourrait dépendre d'une décision commerciale. Le texte actuel du Bureau devrait donc être conservé pour les raisons indiqués par le Vice-président employeur. L'orateur s'est également montré très préoccupé par la question des émetteurs-récepteurs et par l'incidence des chapitres 4 et 5 de la Convention SOLAS. Les Etats du pavillon ne devraient pas rechigner à s'acquitter des coûts des transmissions par satellite lorsqu'une personne de leur équipage a besoin d'un avis médical professionnel.
- 725.** Le membre gouvernemental des Emirats arabes unis a dit que les amendements D.111 et D.105 concernent le même alinéa et pratiquement la même question. A son avis, l'adoption de l'amendement D.111 aurait des effets indésirables, car il pourrait être nécessaire de faire une distinction entre des situations d'urgence graves, dans lesquelles les avis médicaux seraient gratuits, et les situations moins graves, dans lesquelles les appels pourraient être facturés. A cet égard, l'amendement D.105 offre une solution de compromis, à savoir que les gens de mer ne devraient pas avoir quoi que ce soit à payer.
- 726.** Le membre gouvernemental de la Croatie a demandé si l'expression «autorité compétente» de l'alinéa *d*) du paragraphe renvoie à l'Etat du pavillon ou à l'Etat côtier.

-
- 727.** Le membre gouvernemental de la Grèce a répondu que l'autorité compétente n'a aucun lien avec l'Etat du pavillon ou avec l'Etat côtier. Tous les membres qui ratifient la convention auront à appliquer cette disposition.
- 728.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a souligné que ce n'est pas le droit des gens de mer à recevoir des avis médicaux qui est remis en cause. Il s'agit plutôt de savoir si l'Etat qui fournit ces avis gratuitement devrait courir le risque de devoir payer ensuite le coût des communications. De toute évidence, ce coût ne devrait pas être à la charge des gens de mer ni à celle de l'Etat qui fournit l'avis. En ce qui concerne la décision précédente de ne pas modifier le libellé repris de conventions récentes, il faudrait quand même prendre en compte l'évolution extrêmement rapide intervenue dans le domaine des télécommunications ces vingt dernières années. L'orateur appuie donc l'amendement D.111.
- 729.** Le membre gouvernemental de Chypre a mentionné les problèmes de langue que rencontrent les membres d'équipages étrangers qui, dans une situation d'urgence, préféreraient consulter des médecins qui parlent leur langue. Cela supposerait donc de faire appel aux systèmes médicaux d'autres pays. Etant donné que l'adoption de l'amendement D.111 entraînerait une lourde charge administrative, il déclare préférer l'amendement D.105.
- 730.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a souligné qu'il n'est pas question de réduire le service fourni par l'Etat à un navire qui recherche un avis médical d'urgence, lequel devrait être fourni gratuitement. En outre, si l'Etat n'est pas à même de fournir l'avis médical immédiatement, il devra rappeler à ses propres frais. L'amendement a pour but d'éviter des situations dans lesquelles l'armateur, après avoir reçu l'avis, envoie à l'Etat la facture de l'appel correspondant à la demande d'avis médical. Cela n'est pas juste pour l'Etat qui a fourni un avis gratuit qui a peut-être permis de sauver une vie.
- 731.** Le Vice-président travailleur a noté que, conformément au projet de convention, les avis médicaux, y compris la transmission de communications par radio ou par satellite entre un navire et les personnes à terre qui donnent l'avis, devraient être gratuits pour tous les navires, quel que soit leur pavillon. Cela signifie que ni les gens de mer ni l'armateur ne devraient en supporter le coût. Si l'amendement D.105 était adopté, les gens de mer bénéficieraient toujours d'avis gratuits, mais l'armateur devra acquitter le coût de la communication provenant du navire à destination des personnes à terre. Le groupe des travailleurs souhaite éviter le cas où une décision commerciale doit être prise avant de faire un appel de demande d'avis médical pour une personne blessée de l'équipage. Sur de nombreux navires, de telles considérations financières pourraient influencer la décision de passer l'appel ou non.
- 732.** Le Vice-président employeur a fait observer que les appels d'urgence pour demander des avis médicaux sont de toute façon gratuits. Les armateurs supportent des frais élevés en rapport avec les soins médicaux, comme la fourniture d'équipements médicaux, mais n'ont aucune objection à s'acquitter de leurs responsabilités dans ce domaine.
- 733.** Le membre gouvernemental de la Grèce a retiré l'amendement D.111 mais suggéré que, une fois la convention entrée en vigueur, il vaudrait peut-être la peine de revenir sur cette question à mesure que l'on disposera de données plus abondantes.
- 734.** Le membre gouvernemental de la Norvège a présenté l'amendement D.105, dont les membres gouvernementaux de la République de Corée et de la Norvège sont coauteurs, et qui vise à remplacer les mots «à tous les navires, quel que soit leur pavillon» par les mots «aux marins à bord» à l'alinéa *d*) du paragraphe 4 de la norme A4.1. Le texte figurant dans le projet de convention est tiré de la convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987, ratifiée par seulement 14 pays, dont la Norvège. En

vertu de la convention, tous les Membres qui l'auront ratifiée seront tenus de prendre les mesures voulues. Les services pourraient être fournis directement par le gouvernement, ou alors les armateurs pourraient louer des services médicaux privés si l'Etat du pavillon n'assure pas directement les services nécessaires. L'amendement permet que la responsabilité de la fourniture des services soit transférée aux armateurs. Ce changement pourrait faciliter la ratification.

- 735.** Le membre gouvernemental des Emirats arabes unis a appuyé l'amendement.
- 736.** Le membre gouvernemental du Danemark s'est opposé à l'amendement, soulignant que les consultations médicales devraient être gratuites pour tous les navires.
- 737.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a fait remarquer que le texte du Bureau a été rédigé avant l'adoption du système GMDSS sur la base de la Convention SOLAS. Jusque-là, la plupart des systèmes de télécommunication étaient des systèmes publics. Mais, aujourd'hui, les opérateurs des systèmes de télécommunication peuvent être des entreprises du secteur privé. Les gouvernements pourraient se trouver dans une situation où ils financeraient par des crédits publics les coûts des communications par radio et par satellite fournies par des entreprises privées, sans avoir les moyens de contrôler ces coûts.
- 738.** Le membre gouvernemental de Chypre s'est demandé si la fourniture de consultations médicales incombe seulement à l'Etat du pavillon ou si le pays de résidence du marin devrait également être partie prenante, en particulier si l'on pense aux problèmes de compréhension linguistique qui pourraient se poser parmi les équipages internationaux, notamment dans les situations d'urgence.
- 739.** Le Vice-président travailleur a dit préférer le texte du Bureau.
- 740.** Le Vice-président employeur préfère également le texte du Bureau.
- 741.** Les membres gouvernementaux de la République de Corée et de la Norvège ont retiré l'amendement.
- 742.** Le paragraphe 4 a été adopté sans modification.
- 743.** La norme A4.1 a été adoptée sans modification.
- 744.** Le principe directeur B4.1 et les paragraphes 1, 2 et 3 du principe directeur B4.1.1 ont été adoptés sans modification.
- 745.** Le membre gouvernemental des Pays-Bas a présenté l'amendement D.112, dont les membres gouvernementaux du Luxembourg, des Pays-Bas et du Royaume-Uni sont coauteurs, et qui vise à remplacer, au paragraphe 4 du principe directeur B4.1.1, le reste de la phrase, après les mots «guide médical de bord en usage dans le pays», par «et pour déterminer le contenu de la pharmacie de bord et le matériel médical à conserver à bord, l'autorité compétente devrait tenir compte des recommandations internationales dans ce domaine, y compris de l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord* publié par l'Organisation mondiale de la santé ainsi que des autres guides mentionnés au paragraphe 2». L'objet de cet amendement est d'assurer que la dernière édition du *Guide médical international de bord* soit utilisée non seulement aux fins de l'adoption ou de la révision du guide médical de bord de chaque pays, comme prévu par le texte du Bureau, mais également pour déterminer le contenu de la pharmacie de bord et le matériel médical à conserver à bord.

-
746. Les Vice-présidents employeur et travailleur ont approuvé l'amendement.
747. L'amendement D.112 a été adopté.
748. Le paragraphe 4 a été adopté tel qu'amendé.
749. Les paragraphes 5 et 6 ont été adoptés sans modification.
750. Les principes directeurs B4.1.1 et B4.1.2 ainsi que les paragraphes 1 et 2 du principe directeur B4.1.3 ont été adoptés sans modification.
751. L'amendement D.114, présenté par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovénie et de la Suède, vise à remplacer les mots «des ports» par les mots «à terre» au paragraphe 3 du principe directeur B4.1.3.
752. L'amendement a été adopté par consensus.
753. Le paragraphe 3 a été adopté tel qu'amendé.
754. Le principe directeur B4.1.3 a été adopté sans modification.
755. A la demande du Président, un membre du secrétariat a expliqué que l'amendement D.110, présenté par les membres gouvernementaux de l'Argentine, du Brésil, du Chili, de Cuba, du Mexique, du Panama et du République bolivarienne du Venezuela, pourrait être fondé sur une erreur de traduction dans les versions française et espagnole à l'alinéa *b*) du paragraphe 1 du principe directeur B4.1.4. Le texte anglais suggère que deux mesures peuvent être prises: «utiliser de façon optimale tout navire ayant à bord un médecin» et assurer le stationnement («stationing») des navires en mer pouvant fournir des services hospitaliers et des moyens de sauvetage. Dans versions anglaise et française, «stationing» n'a pas été considéré comme une action, mais comme un adjectif qualifiant les navires en mer.
756. Le comité a transmis ce point au comité de rédaction.
757. Le principe directeur B4.1.4 a été adopté sans modification.
758. Le principe directeur B4.1.5 a été adopté sans modification.

Règle 4.2 – Responsabilité des armateurs

759. La règle 4.2 a été adoptée sans modification.
760. Les paragraphes 1 et 2 de la norme A4.2 ont été adoptés sans modification.
761. Le membre gouvernemental de la Norvège, s'exprimant aussi au nom du membre gouvernemental de la République de Corée, a présenté l'amendement D.104 qui vise à remplacer à l'alinéa *a*) du paragraphe 3 de la norme A4.2 les mots «est débarqué en cours de route sur le territoire d'un Etat autre que le Membre» par les mots «qu'il a bénéficié du droit de rapatriement». L'intervenant a précisé que l'amendement ne se réfère qu'aux droits des marins en vertu de la présente convention; dans beaucoup de cas, les législations

nationales et les conventions collectives prévoient des prestations supplémentaires. Le texte du Bureau semble se fonder sur l'hypothèse que les marins sont des résidents de l'Etat du pavillon. Le terme «Membre» ne renvoie pas au pays de résidence du marin, mais à l'Etat du pavillon. Parce que cela risque d'être très injuste pour les gens de mer, la délégation de l'intervenant propose d'amender le texte afin que les marins étrangers conservent leur droit à la totalité de leur salaire jusqu'à ce qu'ils aient été rapatriés.

- 762.** Le Vice-président employeur a pleinement approuvé le principe de l'amendement, mais a proposé un sous-amendement qui, selon lui, éclaircit le point à l'examen. Le texte de l'amendement D.104 pourrait donc être remplacé par les mots «jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié conformément aux dispositions de l'alinéa c) du paragraphe 2 de la norme A2.5.
- 763.** Le Vice-président travailleur a exprimé sa préférence pour l'amendement initial au motif qu'il est plus direct.
- 764.** Le Vice-président employeur a retiré le sous-amendement.
- 765.** L'amendement D.104 a été adopté.
- 766.** L'alinéa a) du paragraphe 3 de la norme A4.2 a été adopté tel qu'amendé.
- 767.** L'alinéa b) du paragraphe 3 et le paragraphe 4 ont été adoptés sans modification.
- 768.** L'alinéa a) du paragraphe 5 a été adopté sans modification.
- 769.** Les membres travailleurs ont présenté l'amendement D.99, qui vise à remplacer à l'alinéa b) du paragraphe 5 de la norme A4.2 les mots «à un acte intentionnel, à une faute intentionnelle ou à l'inconduite» par «à une faute intentionnelle». Les membres gouvernementaux de la République de Corée et des Emirats arabes unis ont soumis un amendement identique (D.106).
- 770.** Le membre gouvernemental du Japon a demandé au Bureau de préciser si l'expression «faute intentionnelle» recouvre la négligence grave.
- 771.** La représentante du Secrétaire général a précisé que, dans le cas où les deux amendements seraient adoptés, la disposition n'exempterait l'armateur de toute responsabilité qu'en cas de «faute intentionnelle». A propos de la question soulevée par le membre gouvernemental du Japon, lequel souhaite savoir si la «faute intentionnelle» recouvre les cas de «négligence grave», les législations nationales utilisent des terminologies différentes dans lesquelles les deux termes en question peuvent avoir des sens différents. Le sens de «grave» peut varier considérablement; il serait donc préférable de s'en tenir à la notion de «faute intentionnelle». Tant le mot «intentionnelle» que le mot «faute» semblent clairs, d'autant qu'il faut leur donner une interprétation restrictive car ce sont les droits individuels des gens de mer qui sont en cause. Le mot «intentionnelle» implique une intention, c'est-à-dire un acte qui va au-delà de la simple négligence. Le mot «faute», défini simplement, désigne un acte qui ne devait pas être commis. Ensemble, les mots «faute intentionnelle» désignent aussi, au minimum, la commission d'un acte intentionnel en sachant qu'il provoquera probablement une blessure ou une maladie grave, ou «en faisant fi, de façon irréfléchie et irresponsable, de ses conséquences possibles» pour reprendre les termes d'un arrêt rendu sur ce sujet. Dans certains cas, suivant la jurisprudence nationale et la terminologie juridique utilisées dans une affaire déterminée, on peut aussi considérer que l'expression «négligence grave» recouvre ces deux éléments, à savoir un acte intentionnel qui ne devrait pas être accompli et le fait de connaître les conséquences possibles de cet acte ou d'en faire fi, de manière irréfléchie et irresponsable. A l'évidence, ces éléments ne sont pas contenus dans un simple acte de négligence.

Toutefois, si, dans la législation ou la pratique d'un pays, la notion de «négligence grave» comprend nécessairement ces deux éléments, elle entrera dans le cadre d'une définition raisonnable de la «faute intentionnelle».

772. Le membre gouvernemental du Japon a indiqué que, compte tenu de l'explication du Bureau, sa délégation appuie pleinement l'amendement.
773. Les Vice-présidents employeur et travailleur ont aussi appuyé l'amendement.
774. Le membre gouvernemental de Chypre, tout en approuvant l'amendement, a indiqué que son pays a étudié cette question dans le contexte des débats sur la directive de l'Union européenne relative à la pollution accidentelle et conclu que l'expression «négligence grave» n'est pas reconnue à l'échelle internationale, contrairement à la «faute intentionnelle» qui est une notion juridique clairement définie. Les membres gouvernementaux de l'Irlande et du Nigéria ont également appuyé l'amendement.
775. Les amendements D.99 et D.106 ont été adoptés.
776. L'alinéa *b*) du paragraphe 5 de la norme A4.2 a été adopté tel qu'amendé.
777. L'alinéa *c*) du paragraphe 5 et les paragraphes 6 et 7 ont été adoptés sans modification.
778. La norme A4.2 a été adoptée sans modification.
779. Le Vice-président employeur a retiré l'amendement D.108.
780. Le principe directeur B4.2 a été adopté sans modification.

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

781. La règle 4.3 a été adoptée sans modification.
782. Le paragraphe 1 et les alinéas *a*), *b*) et *c*) du paragraphe 2 de la norme A4.3 ont été adoptés sans modification.
783. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant aussi au nom des membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, de la Slovénie et de la Suède, a présenté l'amendement D.113, qui vise à insérer, à la fin de l'alinéa *d*) du paragraphe 2, le membre de phrase suivant: «dans le cas où un tel comité existe». L'intervenant a fait observer que le texte actuel du paragraphe 2 se fonde pour l'essentiel sur l'article 7 de la convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970. Un comité de sécurité n'est peut-être pas toujours nécessaire, en particulier dans les petits navires qui comptent peu de marins; dans ces cas, il se peut qu'une seule personne soit responsable de la sécurité.
784. Le Vice-président employeur a appuyé l'amendement.
785. Le Vice-président travailleur s'est fermement opposé à l'amendement, au motif qu'il modifierait la finalité du texte et pourrait laisser entendre que des navires plus grands n'ont pas non plus besoin de comités de sécurité. L'intervenant a fait observer que, si

l'amendement est adopté, il se peut que certains Etats ou armateurs appliquent la notion «d'équivalence dans l'ensemble» pour éviter que les membres de l'équipage n'interviennent dans la culture de sécurité du navire, même dans le cas de grands navires. Pour les petits navires, à l'évidence, les délégués à la sécurité pourraient être nommés et non élus, mais la norme indique implicitement qu'un comité doit être mis en place, et qu'il est essentiel que l'équipage participe à la culture de la sécurité à bord du navire et s'engage dans ce sens. A l'OMI et à l'OIT, toutes les parties s'emploient activement à élaborer une culture de la sécurité, et l'idée que des comités de sécurité doivent exister est présente dans tous les travaux. Le texte du Bureau résulte des discussions d'un groupe de travail restreint de la CTMP et a été approuvé sans objection.

- 786.** Le membre gouvernemental du Libéria a appuyé l'amendement.
- 787.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni s'est demandé s'il serait utile de modifier le texte en précisant l'effectif au-delà duquel un comité de sécurité serait nécessaire. Le Vice-président employeur suggère de fixer ce nombre à quatre membres d'équipage.
- 788.** Le membre gouvernemental de la Grèce a noté l'objectif et le but de la disposition initiale, l'article 7 de la convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, et rappelle qu'il s'agit d'un exercice de consolidation.
- 789.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a demandé des précisions sur la question de savoir si la convention prévoit l'obligation d'établir un comité de sécurité.
- 790.** La représentante du Secrétaire général a répondu que, dans son libellé actuel, l'alinéa *d*) du paragraphe 2 de la norme A4.3 implique clairement l'obligation de créer un comité de sécurité.
- 791.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a fait observer que, si la norme prescrit que le navire ait à bord un comité de sécurité, alors l'amendement n'a pas de sens.
- 792.** La représentante du Secrétaire général a répondu que l'amendement aurait un sens s'il amoindrait cette obligation. Il serait possible de répondre aux préoccupations du comité en ajoutant une disposition qui fixe des paramètres, par exemple l'effectif au-delà duquel un comité de sécurité serait exigé.
- 793.** Le membre gouvernemental des Bahamas a cru comprendre que, dans le cadre de la convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, il n'y a pas d'obligation d'établir un comité de sécurité et que, par conséquent, le texte du Bureau accroît les obligations des Membres. Il appuie l'amendement.
- 794.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a suggéré un sous-amendement se lisant ainsi: «Un tel comité doit être établi à bord des navires comptant un effectif d'au moins cinq gens de mer».
- 795.** Les membres gouvernementaux de l'Autriche et du Danemark ont appuyé le sous-amendement.
- 796.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont aussi accepté le sous-amendement.
- 797.** L'amendement D.113 a été adopté tel que sous-amendé.
- 798.** L'alinéa *d*) du paragraphe 2 de la norme A4.3 a été adopté tel que modifié.
- 799.** Les paragraphes 3, 4, 5, 6, 7 et 8 ont été adoptés sans modification.

-
- 800.** La norme A4.3 a été adoptée telle qu'amendée.
- 801.** Le principe directeur B4.3 ainsi que le paragraphe 1 et les alinéas *a)*, *b)* et *c)* du paragraphe 2 du principe directeur B4.3.1 ont été adoptés sans modification.
- 802.** Le membre gouvernemental de la Chine, s'exprimant également au nom des membres gouvernementaux de la République de Corée, des Emirats arabes unis, du Japon, de la Malaisie, du Pakistan, des Philippines et de Singapour, a introduit l'amendement D.109 qui vise à insérer entre les alinéas *c)* et *d)* le nouvel alinéa suivant: «effets des températures extrêmement basses ou extrêmement élevées de toute surface avec laquelle les gens de mer peuvent être en contact». Il explique que cet amendement a pour objectif de faire figurer dans la liste des risques énumérés au paragraphe 2 les surfaces extrêmement chaudes ou extrêmement froides. En effet, de telles surfaces existent et le danger est réel pour les gens de mer qui réparent ou entretiennent des équipements tels que les systèmes de chauffage ou de refroidissement des cargaisons.
- 803.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé l'amendement.
- 804.** Le membre gouvernemental de la Turquie a lui aussi appuyé l'amendement.
- 805.** L'amendement D.109 a été adopté.
- 806.** Tous les autres alinéas du paragraphe 2 ainsi que les paragraphes 3 et 4 ont été adoptés sans modification.
- 807.** Le principe directeur B4.3.1 a été adopté tel qu'amendé.
- 808.** Les principes directeurs B4.3.2, B4.3.3, B4.3.4, B4.3.5 et B4.3.6, B4.3.7, B4.3.8, B4.3.9, B4.3.10 et B4.3.11 ont été adoptés sans modification.

Règle 4.4 – Accès à des installations de bien-être à terre

- 809.** La règle 4.4 a été adoptée sans modification.
- 810.** Le paragraphe 1 de la norme A4.4 a été adopté sans modification.
- 811.** Le membre gouvernemental du Libéria, s'exprimant aussi au nom des membres gouvernementaux des Bahamas, du Canada et des Etats-Unis, a introduit l'amendement D.115, qui vise à insérer au paragraphe 2 de la norme A4.4, après «intéressées», les mots «des conseils du bien-être là où ils existent». Il explique que cela permettrait d'harmoniser cette disposition avec les autres dispositions de la convention, en particulier avec le paragraphe 3 de la même norme, et avec le principe directeur B4.4.3, qui encourage la mise en place d'installations du bien-être et la création de conseils du bien-être.
- 812.** Le Vice-président employeur a appuyé l'amendement.
- 813.** Le Vice-président travailleur s'est opposé à l'amendement, étant donné que les modalités de consultations tripartites prévues dans la convention sont claires. Tout encouragement à la création de conseils du bien-être doit passer par les structures tripartites existantes auxquelles participent les gouvernements, les employeurs et les travailleurs. A cet égard, il appelle l'attention des membres du comité sur le paragraphe 2 du principe directeur B4.4.3 qui dispose que les conseils du bien-être devraient compter parmi leurs membres des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer. Son groupe préfère donc le texte du Bureau.

-
- 814.** Les membres gouvernementaux de l'Arabie saoudite, du Danemark, de la Grèce, de la Namibie, de la Norvège et du Pakistan se sont opposés à l'amendement.
- 815.** Le membre gouvernemental des Bahamas a appuyé l'amendement. Il pense lui aussi que les organisations d'armateurs et de gens de mer doivent être consultées. Toutefois, si un plus large éventail d'organisations chargées de fournir des services du bien-être existe, elles devraient elles aussi être consultées.
- 816.** Les membres gouvernementaux du Canada et des Etats-Unis ont abondé dans ce sens et se sont dits prêts à soutenir davantage les nombreuses organisations s'occupant du bien-être des gens de mer établies dans leur pays respectif.
- 817.** Les membres gouvernementaux de la Jamahiriya arabe libyenne et de la Fédération de Russie ont appuyé l'amendement et ont estimé qu'aucune organisation ne doit être exclue des consultations.
- 818.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a déclaré qu'il ne comprend pas l'opposition du groupe des travailleurs, étant donné que le paragraphe 3 de la norme A4.4 vise à favoriser la création de conseils du bien-être et que, par conséquent, la consultation des conseils du bien-être devrait bénéficier à tous.
- 819.** Le membre gouvernemental du Libéria s'est également déclaré surpris face à la réaction du groupe des travailleurs. De nombreux organismes de charité offrent des services bénéficiant aux gens de mer; elles font partie des conseils du bien-être, à côté des partenaires sociaux. Comme elles sont associées à la prestation de services du bien-être, il est important de les consulter dans le cadre du paragraphe 2 de la norme A4.4.
- 820.** Le Vice-président travailleur a répondu que la notion de «conseils de bien-être» peut avoir des significations différentes selon les pays. Ils diffèrent sur le plan de leur cadre constitutionnel, de leurs objectifs et de leurs intentions. Par conséquent, il est important que les consultations menées dans le cadre du paragraphe 2 de la norme A4.4 soient tripartites. Il a rappelé que, dans les discussions préparatoires, son groupe a initialement demandé aux gouvernements de financer des installations de bien-être. Cependant, les gouvernements se sont opposés à cette demande, parce qu'ils ne voulaient pas être tenus de collaborer avec des organismes de charité. Dans la pratique, certains gouvernements apportent une contribution aux installations de bien-être, comme le fait la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), qui utilise ses ressources selon ses convictions et fournit des fonds considérables.
- 821.** Le membre gouvernemental du Libéria a retiré l'amendement.
- 822.** Les paragraphes 2 et 3 de la norme A4.4 ont été adoptés sans modification.
- 823.** La norme A4.4 a été adoptée sans modification.
- 824.** Les principes directeurs B4.4, B4.4.1, B4.4.2, B4.4.3, B4.4.4, B4.4.5 et B4.4.6 ont été adoptés sans modification.

Règle 4.5 – Sécurité sociale

- 825.** La règle 4.5 a été adoptée sans modification.
- 826.** La norme A4.5 a été adoptée sans modification.

827. Le principe directeur B4.5 a été adopté sans modification.

Nouvelle règle 4.6

828. Le Vice-président travailleur a souhaité se référer de nouveau à l'amendement D.3, précédemment soumis par son groupe et visant à ajouter, à l'article X, des crochets autour des mots «Convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946». Comme il a été expliqué antérieurement, cette proposition résulte du fait que la nouvelle convention ne traite d'aucune manière de la question des pensions des gens de mer et ne révisé pas la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946. Le groupe des travailleurs est disposé à retirer les amendements D.101, D.102 et D.103, qui portent tous trois sur la question du droit des gens de mer à une pension, à condition que soit adopté un sous-amendement au D.3, supprimant la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946, de la liste des conventions révisées figurant à l'article X. La convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946, qui a été ratifiée par 13 Membres, doit continuer à exister séparément, rester ouverte à la ratification et s'appliquer aux Etats qui sont liés par elle.

829. La représentante du Secrétaire général a expliqué que la proposition du groupe des travailleurs est de conditionner le retrait des amendements D.101, D.102 et D.103 à l'acceptation par le comité de l'amendement D.3 tel que sous-amendé. Elle a rappelé qu'initialement, le groupe des travailleurs avait présenté l'amendement D.3 visant à ajouter des crochets autour des mots «Convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946». Le sous-amendement proposé supprimerait complètement la référence à la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946. Si le comité accepte l'amendement D.3 tel que sous-amendé, le retrait des trois amendements prendra effet.

830. Le Vice-président employeur a accepté la proposition du groupe des travailleurs. Le projet de convention du travail maritime ne contient pas de dispositions relatives aux pensions, en raison de l'engagement pris de ne pas rouvrir les discussions sur le compromis qui a été trouvé au sujet de la norme A4.5 et des branches de sécurité sociale pour lesquelles une protection doit être assurée par les Membres au moment de la ratification. Par conséquent, la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946, doit demeurer intacte pour les Membres qui l'ont ratifiée ou qui choisiraient de la ratifier dans le futur. Son groupe appuie l'amendement D.3 tel que sous-amendé.

831. Les membres gouvernementaux de l'Algérie, de l'Australie, du Brésil, de la Croatie, du Danemark, de l'Estonie, du Ghana, de la Grèce, du Pakistan et de la Turquie ont également approuvé l'amendement D.3 tel que sous-amendé.

832. Le Président a conclu que l'amendement D.3 tel que sous-amendé a été adopté par consensus tripartite et que les amendements D.101, D.102 et D.103 doivent être considérés comme retirés.

833. Le titre 4 a été adopté tel qu'amendé.

Titre 5. Respect et mise en application des dispositions

834. Le Président a ouvert la discussion générale sur les principaux points posant problème dans le titre 5.

-
- 835.** Le Vice-président employeur a annoncé que le groupe des employeurs appuie entièrement les mécanismes de contrôle décrits dans le titre 5. Le titre 5 s'adresse principalement aux gouvernements, car c'est eux qui devront mettre en œuvre l'instrument. Cependant, les employeurs exerceront leurs activités dans le cadre de ces règles et ils espèrent que les contraintes qui leur seront imposées seront aussi peu bureaucratiques que possible.
- 836.** Le Vice-président travailleur a soulevé deux questions qui posent problème dans le titre 5. La première a trait à la responsabilité de l'Etat de pavillon. Conformément au paragraphe 2 de la norme A4.5, tout Membre doit assurer aux gens de mer une protection dans au moins trois des neuf branches de sécurité sociale énumérées au paragraphe 1 de cette norme. Dans l'exercice de ses responsabilités, l'Etat du pavillon doit donc s'assurer que les gens de mer se trouvant à bord sont effectivement couverts par ces dispositions en matière de sécurité sociale. Le paragraphe 2 de la règle 5.1.1 devrait être amendé pour inclure une référence à la protection dans le domaine de la sécurité sociale. La seconde question porte sur le droit du marin à déposer une plainte dans l'Etat du port ou auprès d'autres organismes. Les gens de mer sont sur un pied d'égalité par rapport à toute autre personne devant la loi et leur accès au droit ne devrait pas être restreint. Les commentaires du Bureau sur ce point sont utiles et proposent des solutions. Pour le reste, les travailleurs partagent la satisfaction des employeurs à l'égard du titre 5, qu'ils considèrent comme un compromis équilibré, et reconnaissent qu'il s'agit de la partie la plus sensible de la convention.
- 837.** Le membre gouvernemental de la Chine, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a déclaré que les gouvernements ont concentré leurs efforts sur le peaufinage de certains détails figurant dans le titre 5.
- 838.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a indiqué que le titre 5 traite des responsabilités des gouvernements, à la fois des Etats du pavillon et des Etats du port, et que ces responsabilités sont prises au sérieux. L'orateur a salué le projet de convention en tant que nouveau pilier du système de réglementation maritime, tout en insistant sur l'importance de disposer d'un instrument utilisable. Le titre 5 est crucial pour la prise de décisions par les gouvernements au sujet de la ratification de la convention. Il y a trois grands domaines de préoccupation. Le premier concerne le paragraphe 4 de la norme A5.2.1. Le système actuel et reconnu de contrôle par l'Etat du port permet de cibler efficacement l'utilisation des ressources. Si les défauts sont majeurs, des mesures drastiques sont prises; s'ils ne sont que mineurs, des mesures moindres peuvent être prises. Le paragraphe 4, qui ne porte que sur les défauts mineurs, est excessivement contraignant. Il devrait être possible de discuter d'un défaut mineur avec le capitaine, d'en prendre note, d'accorder un délai pour y remédier et de vérifier, lors d'une visite ultérieure, si les défauts ont été corrigés. La mise en œuvre de toutes les procédures décrites aux alinéas *a*) à *c*) est inutile et prend du temps. Le deuxième sujet de préoccupation concerne le paragraphe 9 de la norme A5.1.4, qui, dans certaines circonstances, laisse aux inspecteurs une marge de manœuvre pour traiter des infractions. L'obligation de consigner les cas dans lesquels il est fait usage de cette faculté est excessive. Le troisième sujet de préoccupation provient d'une incohérence entre le paragraphe 10 de la norme A5.1.3, sur la déclaration de conformité du travail maritime, et les dispositions relatives au certificat de travail maritime, en ce qui concerne l'autorité qui doit effectuer la certification requise. Le dernier point préoccupant concerne l'alinéa *d*) du paragraphe 10 du principe directeur B5.1.4, qui préconise que le rapport annuel publié par l'autorité compétente contienne des statistiques sur l'ensemble des gens de mer. Cette disposition demande des informations qui ne sont pas toujours disponibles, telles que des informations sur les gens de mer non nationaux ou sur les gens de mer nationaux travaillant à bord de navires étrangers. La portée de cette disposition est trop vaste et elle devrait être supprimée.

-
- 839.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a indiqué que son gouvernement a deux propositions à faire pour le titre 5. La première porte sur l’affichage bien en vue du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime. La formulation actuelle du paragraphe 12 de la norme A5.1.3 ne précise pas si c’est l’original ou une copie qui doit être affiché. L’orateur a suggéré que l’on affiche une copie, conformément à la pratique recommandée dans les Conventions SOLAS et MARPOL. La seconde proposition concerne le paragraphe 10 de la norme A5.1.3. Il est important d’indiquer clairement quelles exemptions ont été accordées en vertu du titre 3 par l’autorité compétente pour les navires d’une jauge brute inférieure à 3 000 tonneaux. Cela pourrait être indiqué sur un certificat d’exemption ou explicitement mentionné dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime. Bien que la Convention SOLAS ait opté pour la première solution, l’orateur a recommandé que les exemptions soient mentionnées dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime.
- 840.** Le membre gouvernemental de la Norvège a relevé un sujet de préoccupation à l’annexe A5-III, qui contient la liste des conditions de travail et de vie des gens de mer devant faire l’objet d’un contrôle par l’Etat du port effectuant une inspection en vertu de la norme A5.2.1. Cette liste comprend le «paiement des salaires». Etant donné que les salaires sont généralement payés directement sur un compte bancaire, les documents nécessaires pour s’assurer du paiement des salaires peuvent ne pas se trouver à bord du navire. L’orateur a proposé de supprimer ce point de l’annexe A5-III, tout en notant que des procédures de plainte seront mises en place pour traiter des problèmes se posant en la matière.
- 841.** Le membre gouvernemental de la France a fait remarquer que le paragraphe 2 de la norme A2.2 prévoit que «les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés». Il est donc possible de demander une preuve du paiement des salaires, car ces relevés mensuels doivent être disponibles.
- 842.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a proposé d’harmoniser les diverses références aux «raisons de croire», aux «solides raisons de croire» et aux «motifs raisonnables de penser» dans la norme A5.2.1. Au paragraphe 2 de la norme A5.1.3, il est important d’employer des termes clairs en ce qui concerne la validité des documents, afin de pouvoir déterminer quand ils doivent être renouvelés ou remplacés. Dans le principe directeur B5.2.1, la politique d’inspection devrait garantir le respect de la réglementation internationale.
- 843.** Le membre gouvernemental de l’Australie a relevé que, pour des pays, tels que l’Australie, qui ne sont pas d’importants fournisseurs de main-d’œuvre, l’obligation de mettre en place un système d’inspection et de surveillance aussi complexe est inutile. La règle 5.3 devrait être amendée afin d’offrir une certaine souplesse en fonction de la situation nationale.
- 844.** Le Vice-président employeur a déclaré que la discussion générale a été utile en ce sens où elle a permis d’identifier les points posant problème. Le titre 5 est essentiel pour les gouvernements et leurs commentaires montrent clairement qu’une partie de la formulation employée doit être revue. Les employeurs souhaitent que les procédures d’inspection se déroulent sans heurts afin de ne pas perturber l’exploitation du navire. Ils écouteront attentivement l’avis des professionnels et étudieront les implications qu’aurait une décision de ne pas modifier le texte.
- 845.** Le Vice-président travailleur a reconnu qu’à certains endroits la formulation de l’instrument pourrait être améliorée. Pour ce qui est de l’obligation d’informer les organisations des partenaires sociaux lorsque des défauts empêchent un navire de prendre la mer, l’orateur a rappelé au comité que le terme «défauts» désigne des violations des droits des gens de mer figurant dans le projet de convention. Il est donc important de

consigner ces violations et, si l'infraction est suffisamment grave pour entraîner la saisie du navire, il convient d'en informer immédiatement l'organisation de gens de mer concernée.

846. A la suite de la discussion des principaux points sensibles, le comité a commencé son examen des dispositions spécifiques du titre 5.

847. Les paragraphes 1, 2 et 3 du titre 5 ont été adoptés sans modification.

Règle 5.1 – Responsabilités de l'Etat du pavillon

848. La déclaration de principe a été adoptée sans modification.

Règle 5.1.1 – Principes généraux

849. Le paragraphe 1 a été adopté sans modification.

850. Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.26 qui est présenté par le groupe des travailleurs et vise à insérer au paragraphe 2, après les mots «les conditions de travail et de vie des gens de mer», le membre de phrase «ainsi que leur protection en matière de sécurité sociale».

851. Le Vice-président travailleur a souligné qu'assurer la conformité est déterminant pour la protection des droits des travailleurs, et les Etats du pavillon ont une large responsabilité dans ce domaine. Compte tenu des nationalités diverses des gens de mer travaillant à bord, dont beaucoup sont des travailleurs migrants, il a été difficile de concevoir un ensemble uniforme de dispositions concernant la sécurité sociale. Le paragraphe 2 de la norme A4.5 donne donc aux Membres la possibilité de choisir trois des neuf branches de sécurité sociale, énumérées au paragraphe 1 de cette norme, qu'ils souhaitent offrir. Pour assurer la conformité, il est nécessaire que les inspections effectuées par les Etats du pavillon vérifient que seuls des gens de mer bénéficiant d'une couverture de sécurité sociale travaillent à bord des navires battant leur pavillon. Concrètement, le groupe des travailleurs demande que les Etats du pavillon ne soient pas autorisés à recruter et à engager à bord de leurs navires des gens de mer provenant de pays qui ne garantiraient pas les trois branches minimums de protection en matière de sécurité sociale.

852. Le Vice-président employeur a déclaré comprendre les raisons de l'amendement des travailleurs mais se sent mal à l'aise à l'idée de rouvrir le débat à propos de la sécurité sociale, sujet sur lequel un accord s'est dégagé il y a un an et demi environ.

853. Le membre gouvernemental du Japon a fait remarquer que, pendant les discussions préparatoires, il avait été établi que les Etats du pavillon étaient tenus d'inspecter et d'approuver seulement les conditions de travail et de vie des gens de mer qui sont énumérées à l'annexe A5-I. L'amendement cherche à élargir la portée des inspections requises, puisque l'annexe A5-I ne prévoit pas la sécurité sociale parmi les éléments à inspecter. Un accord s'était dégagé sur le fait qu'il appartenait à l'Etat de résidence, et non à l'Etat du pavillon, de garantir la protection en matière de sécurité sociale. Les Etats du pavillon ne sont pas en mesure de garantir que tous les gens de mer sont couverts par une protection de sécurité sociale, étant donné qu'ils n'offrent pas une telle couverture. Rouvrir le débat sur cette question menacerait l'équilibre délicat réalisé et ne serait bénéfique à aucune partie. Sa délégation ne soutient pas l'amendement.

-
- 854.** Le membre gouvernemental de la Grèce a déclaré que l'amendement est très préoccupant pour des raisons pratiques. Le paragraphe 2 de la règle 5.1.1 a trait aux inspections à bord des navires et les questions de sécurité sociale ne peuvent pas, dans la pratique, être l'objet d'une inspection de navire ordinaire.
- 855.** Le membre gouvernemental du Pakistan a fait remarquer que les inspections par l'Etat du port portent sur des caractéristiques concrètes des conditions de vie et de travail à bord des navires étrangers. Il serait difficile d'effectuer des inspections sur des aspects non concrets, étant donné que l'inspecteur ne sera pas en mesure de vérifier si la protection en matière de sécurité sociale existe.
- 856.** La membre gouvernementale du Danemark a rappelé au comité que, après de longues discussions, un choix clair s'est porté sur l'Etat de résidence pour ce qui est des questions de sécurité sociale. La proposition, selon laquelle les Etats du pavillon devraient vérifier la couverture de sécurité sociale des gens de mer, serait une tâche difficile dans la pratique, notamment en ce qui concerne les gens de mer non résidents, qui relèvent de la législation d'autres pays. Cela dépasse ce que l'on peut attendre d'un inspecteur. Sa délégation n'appuie pas l'amendement proposé.
- 857.** Le membre gouvernemental de la France a déclaré que l'amendement ne remet pas en question l'accord conclu sur la sécurité sociale, étant donné qu'il ne concerne que la question de la vérification et non celle de la responsabilité. Le rôle des Etats du pavillon dans l'application de la convention est très important. Il suffirait d'examiner la question de la protection en matière de sécurité sociale des gens de mer qui ne sont pas couverts par la législation de l'Etat du pavillon et cela ne serait pas très difficile à réaliser. Une expertise dans le domaine de la protection en matière de sécurité sociale est l'une des prescriptions de la norme A5.1.2, aux fins de l'habilitation des organismes qui se chargeront des inspections ou s'acquitteront de fonctions de certification. La convention ne peut rester muette sur la question des gens de mer dépourvus d'une protection en matière de sécurité sociale, et ne peut nier la responsabilité des Etats du pavillon.
- 858.** Le membre gouvernemental de la Namibie a fait remarquer que l'alinéa *h*) du paragraphe 4 de la norme A2.1 sur le contrat d'engagement des gens de mer renvoie expressément aux prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale. Etant donné que l'annexe A5-I mentionne le contrat d'engagement maritime des gens de mer au nombre des éléments qui doivent être inspectés et approuvés, il pourrait y avoir effectivement un contrôle de la protection de sécurité sociale.
- 859.** La membre gouvernementale du Panama est d'accord sur le fait que la convention reconnaît la question de la sécurité sociale en traitant du contrat d'engagement des gens de mer, mais elle appuie le point de vue exprimé par les membres gouvernementaux de la Grèce et du Japon.
- 860.** La membre gouvernementale du Danemark a fait observer que l'alinéa *h*) du paragraphe 4 de la norme A2.1 exige que l'accord d'engagement maritime comprenne les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées aux marins par l'armateur. Sa délégation a interprété cette disposition comme ayant un rapport avec la responsabilité des armateurs de la norme A4.2 et non avec la question de la sécurité sociale de la norme A4.5.
- 861.** La membre gouvernementale de l'Egypte a indiqué que la sécurité sociale fait partie intégrante des conditions de vie et de travail des gens de mer et que, dans ces conditions, elle ne comprend pas comment l'amendement pourrait compromettre la lettre ou l'esprit de la convention.

-
- 862.** Le membre gouvernemental de l'Algérie a appuyé la proposition du groupe des travailleurs.
- 863.** Le membre gouvernemental de la Norvège n'a pas appuyé l'amendement. Il ne s'agit pas d'une question qui peut être traitée au cas par cas. En outre, certains éléments de la protection de sécurité sociale pourraient être pris en charge par l'Etat du pavillon et d'autres par l'Etat de résidence. Les Membres ne peuvent pas s'immiscer dans les arrangements nationaux de l'Etat de résidence.
- 864.** Le membre gouvernemental de l'Australie s'est félicité de l'intention de la proposition des travailleurs mais estime qu'insérer une référence à la protection de sécurité sociale dans le paragraphe traitant de l'inspection et de la certification n'est pas logique. Peut-être, à l'avenir, une «liste blanche» pourrait énumérer les Etats Membres qui offrent des prestations en matière de sécurité sociale aux gens de mer.
- 865.** Le membre gouvernemental du Japon s'est dit préoccupé par la suggestion des travailleurs quant au fait que, si des gens de mer résident dans un Etat qui n'a pas ratifié la convention et ne leur offre pas de protection de sécurité sociale, ils ne doivent pas être recrutés. Il n'est pas juste de refuser aux gens de mer le droit à l'emploi simplement parce que leur pays ne leur offre pas une protection de sécurité sociale suffisante. Compte tenu du grand nombre de gens de mer qui mènent déjà une existence misérable, cela ne ferait qu'aggraver leur situation.
- 866.** Le membre gouvernemental de Singapour a abondé dans ce sens.
- 867.** La membre gouvernementale de la France a dit qu'il existe pour l'Etat du pavillon d'autres options que de ne pas recruter un marin qui ne bénéficie pas d'une protection de sécurité sociale, par exemple faire appel à une assurance privée.
- 868.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a estimé que l'amendement proposé est superflu. D'autres moyens suffiraient à garantir que des prestations soient offertes, en particulier le paragraphe 1 de la règle 5.1.1, lu en parallèle avec l'article 22 de la Constitution de l'OIT, qui demande aux Etats de présenter régulièrement des rapports détaillés sur l'application des conventions auxquelles ils ont adhéré. L'orateur appuie la déclaration des membres gouvernementaux de la Namibie et du Panama concernant les contrats d'engagement maritime.
- 869.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a fait siennes les préoccupations du groupe des travailleurs mais ne pense pas que leur proposition permettra d'atteindre le résultat escompté pour ce qui est des gens de mer non nationaux et non résidents. Il est difficile d'effectuer des vérifications en rapport avec des gens de mer qui ne sont pas résidents dans l'Etat du pavillon.
- 870.** Le Vice-président employeur a estimé que la majorité des gouvernements n'est pas favorable à l'amendement proposé. Son groupe s'y oppose également.
- 871.** Le Vice-président travailleur a formellement présenté l'amendement D.26. C'est un droit fondamental du marin de bénéficier d'une couverture en matière de sécurité sociale et c'est la responsabilité de l'Etat du pavillon de vérifier que ce droit est respecté. Dans le cas d'un marin ressortissant d'un Etat ayant ratifié la convention, l'Etat du pavillon saura que ce marin est couvert par au moins trois des neuf branches, en vertu de la norme A4.5. Des informations concernant les trois branches que chaque Membre a choisies seront communiquées au BIT. Si les Etats du pavillon ne vérifient pas le respect de cette règle, les Etats fournisseurs de main-d'œuvre ne ressentiront jamais la nécessité d'améliorer leur législation nationale sur ce point. Comme le membre gouvernemental de la France l'a

suggéré, d'autres options de couverture peuvent être offertes aux gens de mer qui sont ressortissants de pays ne disposant pas de régime de protection sociale. L'orateur a déclaré ne pas accepter l'argument selon lequel il n'est techniquement pas possible de créer un système dans lequel l'inspection par l'Etat de pavillon pourrait inclure la vérification de la couverture en matière de sécurité sociale.

- 872.** La membre gouvernementale des Philippines a décrit les efforts déployés par son pays, en tant qu'important fournisseur de main-d'œuvre, pour assumer ses responsabilités dans le domaine de la sécurité sociale. De nombreux gens de mer sont déjà couverts en vertu d'accords bilatéraux conclus avec d'autres Etats. Le coût pour le régime de sécurité sociale n'est pas excessif par rapport à la protection offerte aux gens de mer si l'on tient compte du fait que gens de mer et armateurs y contribuent. L'oratrice a évoqué le soutien constant apporté par les partenaires sociaux dans ce domaine. La sécurité sociale constitue un droit important dans le cadre de la convention et ce droit devrait être conforté par le système destiné à faire respecter les dispositions de la convention.
- 873.** Le membre gouvernemental de l'Espagne a fait remarquer que, dans ce cas, l'Etat du pavillon assume non pas directement la responsabilité de garantir une couverture de sécurité sociale, mais celle de vérifier que cette règle est respectée, ce qui est très différent. Le but ultime est de parvenir au travail décent en mer. La combinaison entre obligation de l'Etat de résidence et obligation de l'Etat du pavillon, qui est d'inspecter et de certifier, renforcerait la protection des gens de mer. Sa délégation appuie l'amendement.
- 874.** La membre gouvernementale du Portugal a estimé que les Etats Membres ont l'obligation à la fois de se conformer aux prescriptions de la convention et de vérifier qu'elle est respectée, au moyen de l'inspection. Sa délégation appuie l'amendement.
- 875.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a déclaré qu'une référence spécifique à la protection en matière de sécurité sociale modifierait la portée de l'inspection à bord. L'inspection doit être menée conformément aux dispositions des règles 5.1.3 et 5.1.4; la norme A5.1.3 définit la portée de l'inspection en renvoyant à l'annexe A5-I, laquelle ne fait pas référence à la sécurité sociale. Cela est juste, car il n'est pas possible de vérifier la couverture de sécurité sociale à bord des navires. L'obligation de fournir une protection en matière de sécurité sociale incombe à d'autres Etats; les inspecteurs ont pour seule obligation de vérifier les contrats d'engagement maritime qui, en vertu de l'alinéa *h*) du paragraphe 4 de la norme A2.1, ne contiennent d'indications que sur les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale devant être assurées par l'armateur. Les autres prescriptions relatives à la protection de sécurité sociale s'imposent à l'Etat de résidence du marin et au pays fournisseur de main-d'œuvre. Le respect de ces prescriptions ne peut être vérifié à bord des navires; il pourrait être nécessaire d'inclure des informations sur le système de vérification dans les rapports devant être soumis en vertu du paragraphe 5 de la règle 5.1.1, mais la disposition sur l'inspection à bord des navires n'est pas le cadre approprié pour traiter de cette question.
- 876.** Le membre gouvernemental de Singapour s'est opposé à l'amendement et appuie la déclaration du membre gouvernemental du Royaume-Uni.
- 877.** Le membre gouvernemental du Japon a déclaré partager l'opinion exprimée par le membre gouvernemental du Royaume-Uni. Les gens de mer proviennent de nombreux pays différents; la vérification de la couverture de sécurité sociale de tous les gens de mer, en particulier pour ceux qui sont ressortissants d'Etats n'ayant pas ratifié la convention, représenterait un énorme travail pour l'autorité compétente. Si le paragraphe 10 de la norme A4.5 prévoit une obligation de faire rapport pouvant être utile pour déterminer la protection de sécurité sociale offerte par les Etats ayant ratifié la convention, cette information ne sera pas utile dans l'immédiat au moment de l'entrée en vigueur de la

convention, compte tenu du petit nombre de ratifications (50) requis pour l'entrée en vigueur de la convention. L'orateur a noté que le paragraphe 3 de la norme A4.5 requiert que la protection offerte ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre; cela est difficile à vérifier et ce serait pour les inspecteurs une tâche insurmontable. L'Etat du pavillon ne serait pas en mesure de remplir convenablement son obligation.

- 878.** Le membre gouvernemental de Chypre a demandé aux partenaires sociaux de préciser si l'Etat du pavillon doit interdire l'engagement sur ses navires de gens de mer dont l'Etat de résidence n'offre pas de protection de sécurité sociale. Certains ont avancé qu'une telle pratique ferait pression sur les gouvernements pour qu'ils mettent en place une protection de sécurité sociale et serait donc bénéfique aux gens de mer. Du point de vue de l'expérience de Chypre, l'application du règlement (CEE) n° 408/71 du Conseil, du 14 juin 1971, relatif à l'application des régimes de sécurité sociale aux travailleurs salariés, aux travailleurs non salariés et aux membres de leurs familles qui se déplacent à l'intérieur de la Communauté a cependant eu un effet contraire. Si la proposition est acceptée, les forces du marché réagiront en favorisant les pays ne respectant pas ces dispositions. Il est donc impossible de réglementer ce domaine efficacement.
- 879.** La membre gouvernementale du Danemark s'est ralliée aux avis exprimés par les membres gouvernementaux du Japon et du Royaume-Uni. L'amendement impose une charge énorme à l'Etat du pavillon et lui impose de juger les dispositions en matière de sécurité sociale adoptées par les autres Etats Membres, qu'ils aient ou non ratifié la convention. Il serait difficile pour les Etats d'accepter le jugement d'autres Etats. Il convient de rappeler qu'en vertu du paragraphe 3 de la règle 5.3 les Etats fournisseurs de main-d'œuvre doivent mettre en place un système efficace d'inspection et de surveillance pour s'acquitter des responsabilités qui leur incombent, en tant que fournisseurs de main-d'œuvre, au titre de la convention, y compris leurs obligations dans le domaine de la sécurité sociale. Si le contrat d'engagement fait partie des points devant être inspectés par les Etats du pavillon, cette inspection ne s'étend pas à la protection de sécurité sociale. L'amendement suscite des difficultés pour les Etats du pavillon, car il n'y a pas de disposition prévoyant que l'Etat du pavillon peut obliger l'Etat de résidence à offrir une protection de sécurité sociale ni de disposition en vertu de laquelle les gens de mer non couverts par une protection de sécurité sociale ne doivent pas être employés par l'Etat du pavillon. Sa délégation rejette l'amendement.
- 880.** La membre gouvernementale du Portugal a appuyé l'amendement. Il n'impose pas à l'Etat du pavillon d'inspecter les systèmes de sécurité sociale des autres Etats Membres. Le contrat d'engagement peut être vérifié afin de déterminer si trois des neuf branches de sécurité sociale sont effectivement appliquées. En vertu du paragraphe 1 de la règle 5.2.1, chaque navire étranger faisant escale dans le port d'un Membre est susceptible d'être inspecté pour vérifier la conformité aux prescriptions de la convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire, y compris des droits des gens de mer. L'oratrice a demandé si les inspections par l'Etat du port ne couvrent pas déjà la protection de sécurité sociale, étant donné que les droits des gens de mer comprennent le droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, aux mesures en matière de bien-être et à d'autres formes de protection sociale.
- 881.** Le membre gouvernemental de l'Afrique du Sud s'est demandé si cette partie du texte est l'endroit approprié pour placer l'amendement. Il existe deux types de protection en matière de sécurité sociale: celle assurée par l'Etat et celle assurée par l'armateur. Pour ce qui est de la sécurité sociale assurée par l'armateur, l'amendement serait redondant, car cette question est déjà prévue à l'alinéa *h*) du paragraphe 4 de la norme A2.1. Il ne devrait pas être du ressort des armateurs de veiller à ce que les Etats remplissent leurs obligations en ce qui concerne les conditions de travail des gens de mer. Les armateurs devraient plutôt

être tenus de s'acquitter de leurs propres obligations en la matière. Sa délégation n'appuie pas l'amendement.

- 882.** Après plus ample réflexion, le membre gouvernemental du Panama s'est rallié à l'opinion exprimée par le membre gouvernemental du Royaume-Uni et s'est opposé à l'amendement. L'inspection de la protection en matière de sécurité sociale entraînerait de grosses difficultés, étant donné qu'il existe de nombreux régimes de sécurité sociale dans le monde et que des gens de mer de diverses nationalités se trouvent à bord des navires de l'Etat du pavillon, y compris des ressortissants d'Etats n'ayant pas ratifié la convention. Le projet de convention traite des conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires et ces questions sont déjà couvertes par la convention.
- 883.** La membre gouvernementale de l'Argentine a appuyé l'amendement. Bien que la convention traite essentiellement des conditions de travail et de vie des gens de mer, elle contient également un titre relatif à la sécurité sociale. Pour ce qui est des arguments liés à la difficulté de mener des inspections en matière de sécurité sociale, l'oratrice a estimé qu'il est possible d'effectuer de telles inspections, car il s'agit de vérifier des documents. Une telle vérification serait relativement facile dans le cas de gens de mer ressortissants de pays ayant ratifié la convention car, au moment de la ratification, les Membres sont tenus d'indiquer quelles branches de sécurité sociale ils vont appliquer, conformément au paragraphe 10 de la norme A4.5. S'agissant de la question du déni potentiel du droit de travailler aux gens de mer ressortissants d'Etats n'ayant pas ratifié la convention et ne disposant pas d'une protection de sécurité sociale, l'oratrice a estimé que les gens de mer n'ont pas seulement le droit de travailler, ils ont également droit à un travail décent. Le but devrait être de parvenir à une protection de sécurité sociale pour tous d'une manière qui soit conforme aux diverses situations nationales. Le comité semble d'accord sur la protection de sécurité sociale, mais pas sur le contrôle de cette protection. Sans inspection, l'application effective et la mise en œuvre de la protection en matière de sécurité sociale ne peuvent être assurées.
- 884.** Le membre gouvernemental de Malte a mis en garde contre le fait que les inspecteurs de l'Etat du pavillon ne peuvent exécuter effectivement des ordres d'effectuer une inspection de la couverture de sécurité sociale à bord des navires.
- 885.** La membre gouvernementale de la Fédération de Russie a déclaré que l'amendement accroît la portée de l'inspection. Les inspecteurs n'ont ni le temps ni l'expertise, ni les documents à bord leur permettant de vérifier la couverture de sécurité sociale. L'amendement rendrait impossible l'application du paragraphe 2 de la règle 5.1.1 dans la pratique.
- 886.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne s'est opposé à l'amendement. Il n'est pas possible pour les Etats d'inspecter les régimes de sécurité sociale des autres Etats. L'inspection par l'Etat du pavillon ne peut porter que sur la protection en matière de sécurité sociale assurée par les armateurs; une telle inspection est toutefois déjà prévue par la convention et il n'est pas nécessaire d'y faire une nouvelle fois référence. L'orateur a fait une mise en garde en indiquant qu'il s'agit d'une question sensible et qu'il ne faudrait pas compromettre le compromis fragile atteint dans le domaine de la sécurité sociale.
- 887.** Après plus ample réflexion, la membre gouvernementale des Philippines a dit que sa délégation retire son soutien à l'amendement. Les Etats du pavillon n'ont pas d'obligation en ce qui concerne la protection à long terme en matière de sécurité sociale et rencontreraient d'énormes difficultés pour procéder aux inspections. Dans la mesure où cela nuirait gravement aux emplois des gens de mer philippins et, vu qu'en instituant un système de sécurité sociale pour les gens de mer les Philippines exercent un acte de souveraineté, la délégation philippine n'est plus en mesure d'appuyer l'amendement.

-
- 888.** La membre gouvernementale de l’Egypte a également retiré l’appui de sa délégation à l’amendement.
- 889.** Le membre gouvernemental de l’Algérie a déclaré que sa délégation a, dans un premier temps, accepté l’amendement car elle juge important que les gens de mer bénéficient de la sécurité sociale. Néanmoins, il est conscient des difficultés que rencontrent les systèmes nationaux de sécurité sociale lorsque les armateurs étrangers ne paient pas leurs cotisations. Par conséquent, l’amendement n’est pas approprié, étant donné qu’il impose à l’Etat du pavillon de garantir que tous les gens de mer bénéficient de la protection voulue et que cela n’est pas possible.
- 890.** Le membre gouvernemental du Pakistan s’est opposé à l’amendement, estimant qu’il est inopérant et qu’il serait impossible aux inspecteurs de le mettre en œuvre.
- 891.** La membre gouvernementale du Brésil a déclaré que le contrôle de l’Etat du pavillon ne peut être exercé que dans les domaines où s’appliquent les législations nationales. La sécurité sociale est un élément des conditions de travail parmi d’autres. Ces autres conditions concernent, notamment, la sécurité et la santé dans le travail, les effectifs et le rapatriement. Ou bien toutes les conditions de travail devraient être énumérées, ce qui n’est manifestement pas possible, ou bien la disposition ne devrait mentionner que «les conditions de travail».
- 892.** Le membre gouvernemental du Nigéria s’est opposé à l’amendement. Si cet amendement était adopté, son gouvernement aurait des difficultés pour appliquer la convention.
- 893.** Le membre gouvernemental de la Jamahiriya arabe libyenne a appuyé l’amendement, soulignant qu’il ne porte pas atteinte à la souveraineté des Etats Membres. Le droit à la sécurité sociale est un droit du travail fondamental. L’amendement est conforme à la convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958, et à la convention (n° 118) sur l’égalité de traitement (sécurité sociale), 1962.
- 894.** Le membre gouvernemental de Chypre s’est opposé à l’amendement. Il est naïf de penser que d’autres pays assureront la protection en matière de sécurité sociale si le pays de résidence ne le fait pas. Chypre fournit une protection en matière de sécurité sociale aux gens de mer étrangers. Cependant, ces gens de mer doivent contribuer à ce système. Etant donné que les taux de cotisation sont relativement élevés (plus de 16 pour cent) et qu’il faut avoir cotisé longtemps pour avoir droit à des prestations raisonnables, le système n’est pas réellement adapté aux gens de mer. L’Union européenne et le projet de convention interdisent la création d’un système distinct de sécurité sociale pour les gens de mer étrangers.
- 895.** Le membre gouvernemental des Emirats arabes unis s’est opposé à l’amendement, tout en comprenant les préoccupations du groupe des travailleurs. Toutefois, l’Etat du pavillon est tenu de s’assurer que ses propres gens de mer bénéficient de la sécurité sociale. Priver un marin d’emploi pour la simple raison que son pays de résidence ne lui accorde pas une protection en matière de sécurité sociale ne ferait qu’ajouter à son malheur. Au lieu d’avoir un emploi décent, il n’aurait pas d’emploi du tout. Une telle pratique constituerait également une provocation pour les pays pourvoyeurs de main-d’œuvre qui n’offrent pas une protection de sécurité sociale aux gens de mer.
- 896.** Le membre gouvernemental de la Turquie a déclaré qu’il comprend les préoccupations des gouvernements opposés à l’amendement. Il serait effectivement difficile d’effectuer des contrôles sur la couverture de sécurité sociale, en particulier dans le cas des gens de mer assurés dans leur pays de résidence. Peut-être un compromis pourrait être trouvé sur le principe directeur B4.5 qui fait mention de trois branches «à court terme» très importantes

pour les gens de mer. Ces trois branches (les soins médicaux, les indemnités de maladie et les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle) sont habituellement prises en charge, en tout ou en partie, par l'employeur et il serait donc facile de vérifier leur existence. Si l'amendement pouvait être modifié de manière à faire spécifiquement mention de ces trois branches, cette modification répondrait aux préoccupations des gens de mer sans imposer de charge trop lourde à l'Etat responsable de l'inspection.

897. Le Vice-président employeur s'est opposé à l'amendement, soulignant que les employeurs partagent les réserves exprimées par plusieurs membres gouvernementaux à propos des responsabilités de l'Etat du pavillon dans le domaine des inspections. Le principal problème concerne le système de sécurité sociale des gens de mer étrangers. Le fait que la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987, n'a obtenu que trois ratifications prouve que cette question est complexe. La sécurité sociale est un sujet très délicat et les lois en la matière ne cessent d'évoluer. Il est déjà difficile de connaître la législation en matière de sécurité sociale dans son propre pays, sans parler de la situation dans les autres pays. Le groupe des employeurs reconnaît que les prestations de sécurité sociale doivent figurer dans les accords d'engagement.

898. Le Vice-président travailleur a attiré l'attention du comité sur l'alinéa *d*) de l'article III du projet de convention, faisant valoir que la défaillance d'un Etat à garantir que tous les gens de mer naviguant sur des navires battant son pavillon bénéficient d'une protection en matière de sécurité sociale est discriminatoire, en particulier à la lumière du paragraphe 4 de l'article IV du projet de convention. En outre, l'alinéa *h*) du paragraphe 4 de la norme A2.1 stipule que les contrats d'engagement doivent comprendre des indications relatives aux prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées aux marins par l'armateur. L'orateur ne voit pas comment des pays pourraient ne pas approuver un système d'inspection garantissant que les personnes travaillant dans un secteur largement mondialisé soient couvertes par trois des neuf branches de la sécurité sociale, comme le prescrivent les paragraphes 1 et 2 de la norme A4.5. Il est vrai que, en vertu de la convention, les Etats de résidence qui ne possèdent pas de système de sécurité sociale devront fournir aux gens de mer une couverture dans trois des neuf branches. Il y a parmi eux des pays pourvoyeurs de main-d'œuvre qui retirent un grand bénéfice financier de l'emploi de leurs gens de mer sur des navires étrangers. Rien n'impose que la couverture soit assurée par un système national. Un système séparé pourrait être créé pour assurer la couverture voulue. Il est déplorable d'entendre que, pour des raisons bureaucratiques, certains pays refusent d'accorder des droits qu'ils se sont engagés à garantir en vertu de l'article 94 de la Convention UNCLOS. Il n'est demandé aux gouvernements rien d'autre que de vérifier que les gens de mer employés sur leurs navires sont couverts par trois des neuf branches de sécurité sociale. Pour des raisons de temps, le groupe des travailleurs ne demandera pas un vote enregistré sur l'amendement proposé. Il est donc décidé de procéder à un vote à main levée.

899. Un vote sur l'amendement D.26 a eu lieu à main levée. Le résultat du vote est le suivant: quorum: 11 376 votes; votes enregistrés: 26 400; votes pour: 11 280; votes contre: 15 120; abstentions: 960. La motion n'a pas été adoptée.

900. L'amendement D.26 n'a pas été adopté.

901. Le membre gouvernemental de l'Espagne a expliqué que sa délégation a voté en faveur de l'amendement car il contribuerait à empêcher le travail clandestin à bord des navires. Chaque travailleur à bord d'un navire devrait être protégé en cas de maladie, d'accident ou d'invalidité. Au XXI^e siècle, un minimum de sécurité sociale est un droit de l'homme. L'amendement n'aurait fait que demander aux Etats du pavillon de faire en sorte que tous les gens de mer à bord bénéficient d'une protection sociale. Cela contribuerait à mettre un

terme à l'économie informelle et au «dumping» social, qui est l'un des objectifs de l'Agenda de l'OIT pour le travail décent.

902. Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 ont été adoptés sans modification.

903. Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.27, qui est présenté par le groupe des travailleurs et vise à ajouter le nouveau paragraphe suivant après le paragraphe 5: «Les gens de mer sont égaux devant la loi, au même titre que les armateurs et toute autre personne; ils ont droit à une protection juridique égale et peuvent saisir, sans discrimination, toute juridiction ou tribunal ou avoir accès à tout autre mécanisme de règlement des différends.»

904. Le Vice-président travailleur a expliqué que l'amendement porte sur le droit des gens de mer de faire valoir leurs droits sur le plan légal et de déposer plainte à terre, par exemple auprès d'un fonctionnaire chargé du contrôle par l'Etat du port, étant donné que certains navires ne retournent jamais dans leur port d'origine. Il est vrai que le titre 5 contient une disposition soigneusement équilibrée afin de faciliter le dépôt de plainte, mais une plus grande clarté est nécessaire. La proposition de faire référence aux «armateurs» est due au fait que les armateurs se sont réservés le droit de demander réparation en cas de saisie injustifiée de leur navire. Les gens de mer ont eux aussi droit à réparation. La proposition visant à inclure une référence à «toute autre personne» souligne que ce droit est universel et est consacré par les articles 7 et 8 de la Déclaration universelle des droits de l'homme. Bien que le préambule du projet de convention fasse référence à cet instrument, il est nécessaire d'aller plus loin et de mentionner ce droit dans les dispositions sur le respect et la mise en application des dispositions. Des précédents existent dans d'autres conventions de l'OIT pour ce type de disposition, ainsi par exemple la convention (n° 169) relative aux peuples indigènes et tribaux, 1989, et la convention (n° 143) sur les travailleurs migrants (dispositions complémentaires), 1975, contiennent des articles similaires. Il est important d'affirmer clairement ce droit dans le projet de convention, car de nombreux gens de mer ne connaissent pas bien les autres instruments internationaux. L'orateur s'est dit prêt à envisager d'autres formulations si l'amendement est formellement présenté.

905. Le Vice-président employeur a déclaré ne pas croire en la valeur ajoutée de cette proposition pour la convention. Elle répète des droits qui sont déjà reconnus et va à l'encontre d'une décision antérieure de supprimer toutes les références à la possibilité de saisir des tribunaux. Le groupe des employeurs n'appuie pas l'amendement dans sa forme actuelle, mais un compromis serait possible si les travailleurs acceptent un sous-amendement.

906. Le membre gouvernemental de l'Indonésie a appuyé la proposition, car elle est liée à la convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958.

907. Les membres gouvernementaux de l'Australie et du Ghana ont également appuyé la proposition.

908. La membre gouvernementale du Panama a considéré qu'il serait prudent de faire figurer un tel principe dans la convention, tout en jugeant que cette question ne devrait pas se limiter à un seul titre. Pour cette raison, il serait préférable de placer ce texte dans les articles mêmes, peut-être au paragraphe 5 de l'article IV.

909. Le membre gouvernemental de la Suède a rappelé que ce principe est déjà couvert par le Pacte international relatif aux droits civils et politiques, 1966, qui a été ratifié par 150 Etats. Par conséquent, il n'est pas nécessaire de faire figurer ce principe dans la convention.

-
- 910.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant au nom de la présidence autrichienne de l'Union européenne, au nom des membres gouvernementaux des Etats membres de l'Union européenne qui sont membres du comité ainsi que des membres gouvernementaux de la Bulgarie, de l'Islande, de la Norvège et de la Roumanie, s'est déclaré opposé à l'amendement car il risquerait de créer une confusion en ce qui concerne les règles sur la compétence juridictionnelle prévues dans les autres instruments internationaux.
- 911.** Le membre gouvernemental de l'Espagne a bien compris que les travailleurs veuillent prévenir toute discrimination dans l'accès au droit et a suggéré de ne pas simplement parler d'«accès» mais de «droit d'avoir accès».
- 912.** Le membre gouvernemental de l'Afrique du Sud, s'exprimant également au nom du membre gouvernemental de la Namibie, a appuyé l'amendement, faisant remarquer que les gens de mer n'avaient peut-être pas connaissance des autres conventions internationales qui ont été mentionnées.
- 913.** Le membre gouvernemental du Japon a dit que le nouveau paragraphe proposé semble contredire l'alinéa *d*) de l'article III, relatif à «l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession». La portée de l'alinéa *d*) est plus étroite que celle de l'amendement, mais une règle ne peut l'emporter sur un article. Une contradiction à l'intérieur du texte pourrait réduire les chances de ratification de la convention.
- 914.** Le membre gouvernemental du Pakistan a souligné que l'article III traite de l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession, tandis que l'amendement présenté porte sur la discrimination dans l'accès au droit. Il conviendrait peut-être de reformuler le texte proposé mais, sur le fond, l'orateur n'est pas opposé à l'amendement.
- 915.** La représentante du Secrétaire général a estimé que l'alinéa *d*) de l'article III porte sur le principe général de non-discrimination en matière d'emploi et de profession. Le texte proposé constitue une sous-catégorie de ce principe plus large et ne traite que de la discrimination fondée sur la profession. Cette proposition ne crée pas de droits qui n'existent déjà. Ainsi, il ne devrait pas y avoir de contradiction entre les deux dispositions.
- 916.** Le Vice-président employeur a suggéré de reformuler le début du texte proposé comme suit: «La présente convention sera appliquée en ayant présent à l'esprit le fait que les gens de mer et les armateurs, comme toutes les autres personnes».
- 917.** Le Vice-président travailleur a accepté la formulation proposée par le Vice-président employeur.
- 918.** Le membre gouvernemental du Libéria a déclaré qu'il avait tout d'abord pensé que les implications de cette proposition allaient de soi, étant donné que l'accès au droit est un droit fondamental énoncé dans d'autres instruments. Cependant, ayant été convaincu que le texte proposé pourrait sensibiliser davantage les gens de mer à leurs droits, il se rallie maintenant à la proposition telle que reformulée par le Vice-président employeur.
- 919.** Le membre gouvernemental des Bahamas a fait remarquer que la règle 5.1 porte sur les responsabilités de l'Etat du pavillon. Il n'est pas clair si l'amendement présenté fait référence à la protection par la loi en général ou au droit de l'Etat du pavillon et si l'accès aux tribunaux fait référence aux tribunaux de l'Etat du pavillon ou de l'Etat du port.
- 920.** Le Vice-président travailleur, compte tenu de l'observation du membre gouvernemental des Bahamas, a suggéré que le texte soit introduit en tant que quatrième paragraphe du titre 5.

-
- 921.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant pour la présidence autrichienne de l'Union européenne, au nom des membres gouvernementaux des Etats membres de l'Union européenne qui sont membres du comité, ainsi que des membres gouvernementaux de la Bulgarie, de l'Islande, de la Norvège et de la Roumanie, a dit que le texte pose problème car il soulève la question des instances devant lesquelles les gens de mer peuvent faire valoir leurs droits dans d'autres pays. La question est celle de la compétence légale, et la disposition doit être compatible avec les instruments existants. Après avoir mené des consultations, les membres gouvernementaux des Etats membres de l'Union européenne, qui sont membres du comité, n'ont cependant pas été en mesure de trouver une solution à ce problème et n'ont pas adopté de position commune.
- 922.** S'exprimant au nom de sa propre délégation, le membre gouvernemental du Royaume-Uni a déclaré ne pas être en mesure d'appuyer l'amendement.
- 923.** Le membre gouvernemental de la Norvège a dit ne pas pouvoir approuver un texte qui permettrait aux gens de mer de déposer une plainte auprès d'un tribunal dans n'importe quel Etat du port. Il fallait déterminer à l'avance la compétence territoriale pour empêcher les gens de chercher à obtenir réparation dans les instances de leur choix. Il s'agit d'un principe fondamental dont on ne peut faire fi. Il est regrettable qu'il n'y ait pas eu de débat afin de définir des règles concernant les instances de recours à inclure dans la convention. Cependant, une convention qui permet le libre choix de la compétence territoriale pourrait signifier que la Norvège sera dans l'impossibilité de ratifier la convention.
- 924.** La membre gouvernementale du Danemark a dit comprendre les raisons motivant l'amendement. Toutefois, la question de la compétence territoriale est essentielle. Elle demande donc de modifier la proposition de façon à ce qu'elle indique clairement que la disposition ne prévoit pas de compétence territoriale.
- 925.** Les membres gouvernementaux de Chypre, du Ghana et de Malte ont déclaré appuyer la proposition formulée par la membre gouvernementale du Danemark.
- 926.** Le Vice-président travailleur a fait observer que la proposition n'établit pas, pour les gens de mer, de droit à chercher à obtenir réparation dans le pays de leur choix. L'amendement traite du droit de recours à des tribunaux. Il s'agit simplement d'indiquer que les gens de mer sont égaux devant la loi. On pourrait envisager de modifier le libellé de la proposition dans le sens proposé par la membre gouvernementale du Danemark.
- 927.** Le membre gouvernemental du Canada n'a pas eu de difficulté à comprendre l'intention de la proposition, mais il se pose des questions quant au libellé et à l'endroit où placer ce morceau de texte. Il est nécessaire d'examiner les incidences et de demander un avis juridique si la question est soumise au vote.
- 928.** Le membre gouvernemental de la Namibie a dit être d'accord avec le membre gouvernemental du Canada sur le fait que l'endroit où est placée la proposition ne convient pas. Toutefois, étant donné que le préambule a déjà été adopté, l'endroit où l'on pourrait placer le texte de la proposition n'est pas évident. En outre, l'orateur n'est pas sûr que la proposition soit véritablement réaliste. Dans le cadre de certains régimes juridiques, les employés n'ont pas le droit de chercher à obtenir réparation pour certaines questions, et l'orateur se montre dubitatif quant au fait que de nombreux régimes juridiques puissent garantir les droits prévus dans la proposition.
- 929.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie s'est demandé si la proposition constitue une adjonction à la règle 5.1.1, qui traite des obligations de l'Etat du pavillon. Un endroit plus approprié pour le texte proposé pourrait être la règle 5.1.5, qui concerne les

procédures de plainte à bord. On pourrait inclure dans le paragraphe 3 de la règle 5.1.5 une référence à la compétence territoriale ou au droit de recours aux tribunaux.

- 930.** Le membre gouvernemental des Etats-Unis a fait observer que «juridiction» et «compétence territoriale» correspondent à des notions distinctes et qu'il serait nécessaire de préciser ce que l'on entend dans la proposition.
- 931.** A la suite de consultations, la représentante du Secrétaire général a lu le texte ci-après qui, à son avis, reflète les diverses propositions du comité. Le texte serait inclus en tant que nouveau paragraphe 4 du chapeau du titre 5 et se lit comme suit: «Les dispositions du présent titre sont appliquées en tenant compte du fait que les gens de mer et les armateurs, comme toutes les autres personnes, sont égaux devant la loi et ont droit à une protection juridique égale; ils ont accès sans faire l'objet de discrimination aux cours, tribunaux ou autre mécanisme de règlement des différends. Les dispositions du présent titre ne portent pas attribution de compétence matérielle ou territoriale.»
- 932.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé le libellé proposé.
- 933.** Les membres gouvernementaux de l'Afrique du Sud, de l'Argentine, des Bahamas, de la Belgique, du Brésil, de la Bulgarie, de Chypre, du Danemark, de l'Egypte, de l'Equateur, de la Fédération de Russie, de la France, du Ghana, du Japon, du Kenya, du Mexique, de la Namibie, du Nigéria, de la Norvège, du Pakistan, du Panama, des Pays-Bas, de la Suède et de la Turquie ont approuvé la proposition.
- 934.** L'amendement a été formellement soumis au Comité de rédaction et adopté.
- 935.** La règle 5.1.1 a été adoptée telle qu'amendée.
- 936.** La norme A5.1.1 et le principe directeur B.5.1.1 ont été adoptés sans modification.

Règle 5.1.2 – Habilitation des organismes reconnus

- 937.** La règle 5.1.2 a été adoptée sans modification.
- 938.** La norme A5.1.2 et le principe directeur B5.1.2 ont été adoptés sans modification.

Règle 5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

- 939.** Le Président a ouvert la discussion générale sur le point soulevé dans l'amendement D.29, qui vise à supprimer le mot «toneladas» dans le texte espagnol aux alinéas *a)* et *b)* du paragraphe 1.
- 940.** Le membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela a précisé que l'expression «arqueo bruto» veut dire «jauge brute» et qu'elle indique la taille et non le poids. Le mot «toneladas» devrait donc être supprimé dans la version espagnole. L'orateur attire l'attention sur la terminologie qui est utilisée dans la Convention internationale sur le jaugeage des navires (1969) et sur la résolution A.453 de l'Assemblée de l'OMI qui, aux fins de clarté et de cohérence, donnent des indications précises sur l'emploi de ce terme. Il est important d'utiliser la même terminologie dans le projet de convention, afin d'éviter toute confusion.

-
- 941.** La membre gouvernementale de l'Argentine a abondé dans le sens du membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela et répété qu'il faut aligner la version espagnole du texte sur la résolution A.453 de l'Assemblée de l'OMI.
- 942.** Le membre gouvernemental de l'Espagne a exprimé son incertitude sur la question de savoir si la proposition porte sur une question de forme ou sur une modification de fond, et s'est demandé si la suppression de «toneladas» résoudra en fait le problème. La disposition devrait être soumise au Comité de rédaction pour qu'il trouve un libellé qui concorde avec la terminologie utilisée dans d'autres instruments.
- 943.** Le Vice-président employeur a indiqué que les membres hispanophones du groupe des employeurs conviennent qu'il faut corriger la version espagnole. Toutefois, l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article II du projet de convention donne une définition de la jauge brute et le Comité de rédaction doit utiliser cette définition.
- 944.** Le Vice-président travailleur en est convenu.
- 945.** L'amendement D.29 a été soumis au Comité de rédaction afin que celui-ci corrige la version espagnole, de façon à harmoniser les trois versions (anglais, espagnol et français) du paragraphe 1 de la règle 5.1.3.
- 946.** En l'absence du membre gouvernemental de l'Inde qui a présenté l'amendement D.34, cet amendement n'a pas été examiné.
- 947.** Le paragraphe 1 a été adopté tel qu'amendé.
- 948.** Les paragraphes 2, 3, 4, 5, 6 et 7 ont été adoptés sans modification.
- 949.** La règle 5.1.3 a été adoptée telle qu'amendée.
- 950.** Le paragraphe 1 de la norme A5.1.3 a été adopté sans modification.
- 951.** Le Président a ouvert une discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.32 qui est présenté par les membres gouvernementaux de la Finlande et de la Fédération de Russie et qui vise à insérer, entre la deuxième et la troisième phrase du paragraphe 2, la nouvelle phrase suivante: «Date anniversaire désigne le jour et le mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat de travail maritime».
- 952.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a précisé que plusieurs dates sont indiquées sur le certificat de travail maritime, tel qu'il figure à l'annexe A5-II, à savoir la date de délivrance du certificat, la date à laquelle expire la validité du certificat et la date d'achèvement de l'inspection sur laquelle est basé le certificat. Il n'apparaît donc pas clairement laquelle de ces dates devrait être la date anniversaire dont il est fait mention au paragraphe 2 de la norme A5.1.3. Le même problème s'est posé au moment de la rédaction du Code ISM et, pour le résoudre, on s'est fondé sur le libellé du code. La proposition vise donc à clarifier le texte et à éviter toute confusion quant aux diverses dates qui sont mentionnées dans le certificat, en particulier par exemple dans les cas où un certificat a d'abord été délivré à titre provisoire, sous réserve d'une inspection ultérieure. La date anniversaire correspondrait à la date d'expiration du certificat de travail maritime.
- 953.** Le Vice-président employeur a appuyé l'amendement mais a indiqué qu'il faudra peut-être revoir la version espagnole.
- 954.** Le Vice-président travailleur a appuyé aussi l'amendement.

-
- 955.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux des Etats membres de l'Union européenne qui sont membres du comité, a appuyé l'amendement, qui permet d'aligner la convention sur les procédures standards de l'OMI.
- 956.** Le Président a noté que l'amendement a été adopté et soumis au Comité de rédaction pour que la version espagnole soit modifiée.
- 957.** Le paragraphe 2 a été adopté tel qu'amendé.
- 958.** Les paragraphes 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 ont été adoptés sans modification.
- 959.** Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.36, présenté par les membres gouvernementaux du Libéria, des Pays-Bas et du Royaume-Uni, qui vise à insérer dans l'alinéa *a*) du paragraphe 10, après les mots «paragraphe 3 de l'article VI», la nouvelle phrase suivante: «Elle est délivrée par l'autorité compétente, ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet, sur la base des informations fournies par l'autorité compétente.»
- 960.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, prenant la parole au nom de la présidence autrichienne de l'Union européenne, au nom des membres gouvernementaux des Etats membres de l'Union européenne qui sont membres du comité, et au nom des membres gouvernementaux de la Bulgarie, de l'Islande, du Libéria, de la Norvège et de la Roumanie, a fait observer qu'il incombe à l'autorité compétente d'établir la déclaration de conformité du travail maritime. Toutefois, l'autorité compétente pourrait déléguer la responsabilité de délivrer le certificat à un organisme reconnu dûment habilité à cet effet. Il est donc nécessaire d'ajouter à la disposition un membre de phrase autorisant l'organisme reconnu à effectuer cette tâche.
- 961.** Le Vice-président employeur a appuyé cette proposition.
- 962.** Sur le principe, le Vice-président travailleur n'est pas opposé à la proposition mais a estimé que l'énoncé serait plus clair si l'on modifiait la première phrase de l'alinéa *a*) afin d'y mentionner, tout au début et non à la fin, tant l'autorité compétente que l'organisme reconnu.
- 963.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a indiqué que les auteurs de l'amendement ont initialement envisagé la solution proposée par le Vice-président travailleur. Néanmoins, il faut faire une distinction entre établissement et délivrance de la déclaration. Il est du ressort de l'autorité compétente d'établir la déclaration et d'indiquer à l'organisme reconnu dûment habilité à délivrer la déclaration les points qu'il faudra inspecter avant de la délivrer. L'amendement vise donc à préciser que seul le pouvoir de délivrer la déclaration serait délégué à l'organisme reconnu.
- 964.** L'amendement a été formellement soumis au comité et adopté. Son texte a été transmis au Comité de rédaction pour que celui-ci revoie le libellé en espagnol.
- 965.** Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.38, présenté par les membres gouvernementaux de l'Arabie saoudite, de l'Australie, de la Chine, de la République de Corée, des Emirats arabes unis, de l'Indonésie, du Japon, de la Malaisie, de la Nouvelle-Zélande, d'Oman, des Philippines et de Singapour, qui vise à ajouter, à la fin de l'alinéa *a*) du paragraphe 10, la nouvelle phrase suivante: «Toute dérogation octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3 doit être clairement indiquée».

-
- 966.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a souligné qu'il est important d'indiquer clairement les dérogations consenties par l'autorité compétente, en vertu du titre 3, pour les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 tonneaux. On pourrait pour cela soit prévoir la délivrance d'un certificat de dérogation, soit insérer ce type de dérogation dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime. Bien que les auteurs de la Convention SOLAS aient opté pour la délivrance de certificats de dérogation, l'orateur a recommandé que de telles dérogations soient mentionnées dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime. Il a fait observer que, en raison de l'adoption de l'amendement D.36, il est nécessaire d'examiner quel sera le meilleur endroit pour insérer le texte proposé, en particulier du fait que seule l'autorité compétente peut accorder des dérogations.
- 967.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont approuvé la proposition et recommandé que le Comité de rédaction décide de l'endroit qui conviendra le mieux pour insérer le texte proposé.
- 968.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a fait observer que cet amendement a des incidences sur le modèle de déclaration de conformité du travail maritime qui figure à l'annexe A5-II. Il propose de modifier la section de l'annexe qui porte sur les dispositions équivalentes d'ensemble de façon à pouvoir insérer un libellé qui fasse mention des dérogations.
- 969.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a présenté officiellement l'amendement et approuvé la suggestion du membre gouvernemental du Royaume-Uni.
- 970.** Le comité a adopté l'amendement. Il a demandé au Comité de rédaction de dire s'il est nécessaire de modifier en conséquence l'annexe A5-II et de soumettre une proposition au comité pour examen.
- 971.** Le Comité de rédaction a proposé la formulation suivante pour le paragraphe 10 de la norme A5.1.3:
10. La déclaration de conformité du travail maritime sera annexée au certificat de travail maritime. Elle comprend deux parties:
- a)* la partie I est établie par l'autorité compétente, qui: i) indique la liste des points qui doivent être inspectés en application du paragraphe 1 de la présente norme; ii) indique les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la présente convention en renvoyant aux dispositions applicables de la législation nationale et en donnant, dans la mesure nécessaire, des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales; iii) fait référence aux prescriptions de la législation nationale relatives à certaines catégories de navires; iv) mentionne toute disposition équivalente dans l'ensemble adoptée en vertu du paragraphe 3 de l'article VI; v) indique clairement toute dérogation octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3;
- b)* la partie II est établie par l'armateur et énonce les mesures adoptées pour assurer une conformité permanente avec les prescriptions nationales entre deux inspections ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue.
- L'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet certifie la partie II et délivre la déclaration de conformité du travail maritime.
- 972.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé la proposition.
- 973.** Le membre gouvernemental de l'Espagne a indiqué que, pour des raisons de cohérence dans la version espagnole, le mot «organización» devrait être utilisé à la place de «entidad».

-
- 974.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a attiré l'attention des membres du comité sur le fait que, dans la version anglaise du texte, l'expression «Seal or stamp of the authority, as appropriate» devrait être utilisée dans l'ensemble de l'annexe A5-II et qu'elle devrait remplacer les termes employés à la dernière ligne du modèle de déclaration de conformité du travail maritime (Partie II), et ce au moyen d'un amendement consécutif. Cette expression devrait également être ajoutée, dans toutes les versions linguistiques, à la dernière ligne du paragraphe 14 du modèle de déclaration de conformité du travail maritime (Partie I).
- 975.** Le Président a déclaré que le Comité de rédaction examinera attentivement cette suggestion.
- 976.** Le comité a adopté la proposition CR/D.3 soumise par le Comité de rédaction.
- 977.** Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.37 dont les auteurs sont les membres gouvernementaux du Libéria, des Pays-Bas et du Royaume-Uni. L'amendement vise à insérer à l'alinéa *b*) du paragraphe 10, après les mots «l'autorité compétente», le membre de phrase «ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet».
- 978.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a indiqué que cet amendement permettra d'aligner l'alinéa *b*) du paragraphe 10 sur l'alinéa *a*) qui a été précédemment amendé.
- 979.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé l'amendement.
- 980.** L'amendement a été formellement soumis au comité et adopté. Le comité a chargé le Comité de rédaction de veiller à ce que le mot «organizaci3n» soit utilisé dans la version espagnole à la place de «entidad».
- 981.** Le paragraphe 10 a été adopté tel qu'amendé.
- 982.** Le paragraphe 11 a été adopté sans modification.
- 983.** Le Président a ouvert une discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.39, présenté par les membres gouvernementaux de l'Arabie saoudite, de l'Australie, de la Chine, de la République de Corée, des Emirats arabes unis, de l'Indonésie, du Japon, de la Malaisie, de la Norvège, de Nouvelle-Zélande, d'Oman, de Philippines et de Singapour, qui vise à remplacer, au paragraphe 12 de la première phrase de la norme A5.1.3, les mots «et affiché» par les mots «, et une copie doit être affichée».
- 984.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a expliqué que cet amendement porte sur l'obligation d'afficher bien en vue à bord le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime (norme A5.1.3, paragraphe 12). Le libellé actuel n'indique pas clairement si c'est l'original ou la copie de ces documents qui doit être affiché. Conformément à la pratique des Conventions SOLAS et MARPOL, il faudrait afficher une copie pour éviter que l'original ne s'abîme ou ne se perde.
- 985.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant pour la présidence autrichienne de l'Union européenne au nom des membres gouvernementaux des Etats membres de l'Union européenne qui sont membres du comité, et pour les membres gouvernementaux de la Bulgarie, de l'Islande, de la Norvège et de la Roumanie, a appuyé l'amendement.
- 986.** L'amendement a été formellement soumis au comité, puis adopté.
- 987.** Le paragraphe 12 a été adopté tel qu'amendé.

-
- 988.** Le paragraphe 13 a été adopté sans modification.
- 989.** Le Président a ouvert une discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.35, présenté par les membres gouvernementaux de la Finlande et de la Fédération de Russie, qui vise à remplacer, dans la norme A5.1.3, l'alinéa *d*) du paragraphe 14 par le nouvel alinéa suivant: «lorsqu'un armateur transfère à un autre armateur la responsabilité de l'exploitation d'un navire;».
- 990.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a fait observer que l'alinéa *d*) du paragraphe 14 et l'alinéa *c*) du paragraphe 5 de la même norme sont identiques. Toutefois, l'alinéa *c*) du paragraphe 5 porte sur la délivrance d'un certificat de travail maritime, alors que l'alinéa *d*) du paragraphe 14 porte sur la perte de validité du certificat. L'idée de l'alinéa *d*) du paragraphe 14 est que l'armateur initial a cessé d'être le propriétaire du navire et a transféré sa responsabilité à un autre armateur. Pour cette raison, il est utile de faire mention de la situation dans laquelle un armateur a transféré sa responsabilité à un armateur assume une responsabilité. Il s'agit d'une pratique bien établie dans la délivrance de documents de navire. Le certificat de travail maritime ne perd pas sa validité du fait qu'un nouvel armateur assume la responsabilité; il la perd du fait que l'ancien armateur a cessé d'agir en tant que tel. La proposition vise à opérer une distinction entre deux processus distincts: l'extinction de la responsabilité et la prise de responsabilité.
- 991.** Le Vice-président employeur a appuyé le texte proposé car il offre plus de clarté.
- 992.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a indiqué que le libellé de l'alinéa *c*) du paragraphe 5 de la norme A5.1.3 s'inspire de celui qui est utilisé dans le Code ISM. Ce même libellé est aussi utilisé à l'alinéa *d*) du paragraphe 14 de la norme A5.1.3. Toutefois, étant donné que cette dernière disposition porte sur la perte de validité du certificat de travail maritime, la phrase doit être modifiée de manière à mettre l'accent sur la situation dans laquelle un navire cesse d'appartenir à un armateur. L'intervenant appuie donc l'amendement.
- 993.** Le Vice-président travailleur a contesté l'opportunité de modifier le texte existant. Il comprend l'argument avancé par le membre gouvernemental du Royaume-Uni, mais estime qu'utiliser des énoncés différents dans les alinéas *c*) du paragraphe 5 et *d*) du paragraphe 14 pourrait entraîner des incohérences. Le texte actuel est conforme au paragraphe 5 de la norme A5.1.3. De plus, le groupe des travailleurs a toujours cru comprendre que, une fois que la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime a été établie et certifiée, la responsabilité incombe au nouvel armateur. Le groupe des travailleurs préfère le texte du Bureau.
- 994.** Le membre gouvernemental de Singapour a appuyé le groupe des travailleurs.
- 995.** Le membre gouvernemental de la Norvège a estimé que le libellé actuel du projet de convention entraînerait des difficultés dans le cas où un navire est acquis de nouveau par une entreprise qui le possédait précédemment. Dans un tel cas, le libellé «un navire qui est nouveau pour cet armateur» permettrait à une entreprise d'indiquer qu'elle n'a pas besoin de certificat, étant donné que le navire n'est pas nouveau pour elle. Le texte proposé supprime cette possibilité.
- 996.** Le membre gouvernemental des Bahamas a manifesté son accord avec les observations du membre gouvernemental de la Norvège. L'emploi du mot «nouveau» dans le texte original ouvre la voie à des situations qui ne sont pas souhaitées.
- 997.** Le membre gouvernemental de Chypre a compris le problème soulevé par les membres gouvernementaux de la Norvège et des Bahamas. Contrairement aux certificats d'ordre

réglementaire, la validité des certificats est liée ici à l'exploitation effective du navire. C'est pourquoi le texte proposé est préférable.

- 998.** Le membre gouvernemental de l'Australie a exprimé aussi sa préférence pour le texte proposé. Le libellé actuel du projet de convention pourrait conduire à une situation dans laquelle, si un armateur a vendu un navire et transféré sa responsabilité, le certificat demeure valide même si le nouvel armateur n'assume pas la responsabilité. Les certificats d'activités commerciales devraient suivre la pratique établie conformément aux Conventions SOLAS et MARPOL, lesquelles ne permettent pas à un navire d'avoir une activité commerciale si le certificat n'est pas valable. Il faut un mécanisme automatique d'annulation qui obligerait le nouvel armateur à obtenir un certificat.
- 999.** Le membre gouvernemental des Etats-Unis a exprimé sa préférence pour le libellé actuel du projet de convention. Il est important d'indiquer que la responsabilité est effectivement assumée, et pas seulement transférée.
- 1000.** Les membres gouvernementaux de l'Egypte et de la Grèce ont partagé cet avis. Le libellé «assume la responsabilité» laisse entendre qu'un transfert a eu lieu; toutefois, le libellé «transfère la responsabilité» ne veut pas nécessairement dire que la responsabilité est assumée.
- 1001.** Le Vice-président travailleur a fait observer que, même si ces deux versions pourraient convenir, il y a une différence entre le fait de transférer une responsabilité et celui de l'assumer. Il propose de fusionner les deux versions afin qu'il soit fait mention à la fois du transfert et de l'exercice de la responsabilité.
- 1002.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a dit que l'on pourrait imaginer une situation dans laquelle l'ancien armateur a cessé d'exercer ses fonctions, mais le nouvel armateur n'assume pas encore ses nouvelles responsabilités. Dans une telle hypothèse, d'après le projet de convention, le certificat demeurerait valide, alors que cela n'est pas l'intention originelle de la disposition. Pour éviter qu'une telle situation se pose, il faudrait considérer que le certificat cesse d'être valide lorsque l'ancien armateur cesse d'exercer sa responsabilité.
- 1003.** Après plus ample réflexion, le Vice-président travailleur a appuyé cette proposition.
- 1004.** Le membre gouvernemental de Chypre voudrait savoir quelle serait la situation dans le cas de figure suivant: un armateur confie la gestion d'un navire à une société de gestion. Cependant, cette société de gestion annule son accord avec l'armateur parce que celui-ci ne lui a pas fourni toutes les ressources nécessaires. Aucune autre société n'est responsable mais, étant donné qu'il n'y a pas eu de transfert, le certificat demeurerait valide. Cela n'est certainement pas l'intention de la convention.
- 1005.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a présenté une autre proposition qui vise à ne pas mettre l'accent sur le transfert de responsabilité par l'armateur. Il propose le membre de phrase suivant: «Lorsque la responsabilité de l'exploitation du navire est transférée d'un armateur à un autre».
- 1006.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a appuyé la proposition présentée par le Royaume-Uni dans son ensemble. Cependant, elle ne résout pas le problème soulevé par le membre gouvernemental de Chypre. En cas d'interruption du contrat, les dirigeants de la société seraient les personnes mentionnées sur le certificat comme exerçant l'entière responsabilité et conserveraient cette responsabilité.

-
- 1007.** Le membre gouvernemental de Chypre a dit que la proposition du Royaume-Uni couvre les situations simples de transfert de propriété mais ne prend pas en compte tous les scénarios possibles. Il faut qu'il soit clair dans la disposition que, lorsque l'exploitant d'un navire a dénoncé l'accord et qu'aucun autre exploitant n'a été désigné, le certificat n'est plus valide.
- 1008.** L'orateur a suggéré de remplacer l'alinéa *d)* par un membre de phrase plus simple, à savoir: «Lorsqu'un armateur cesse d'être responsable d'un navire» – c'est-à-dire, en d'autres termes, lorsqu'un certificat cesse d'être valide. Une telle formulation couvrirait également la situation dans laquelle le gestionnaire d'un navire cesse d'être responsable de ce navire.
- 1009.** Le membre gouvernemental de la Chine, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a proposé un libellé légèrement différent, à savoir «Lorsqu'un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire».
- 1010.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont appuyé la proposition du groupe gouvernemental et suggéré de demander au Comité de rédaction si le terme «assumer» est le plus juste dans ce contexte.
- 1011.** L'amendement D.35 a été formellement présenté et adopté tel que sous-amendé.
- 1012.** L'alinéa *d)* du paragraphe 14 de la norme A5.1.3 a été adopté tel que modifié, et transmis au Comité de rédaction.
- 1013.** Les paragraphes 15, 16 et 17 ont été adoptés sans modification.
- 1014.** La norme A5.1.3 a été adoptée telle qu'amendée.
- 1015.** Le principe directeur B5.1.3 a été adopté sans modification.

Règle 5.1.4

- 1016.** Les paragraphes 1 et 2 ont été adoptés sans modification.
- 1017.** La règle 5.1.4 a été adoptée sans modification.
- 1018.** Les paragraphes 1, 2 et 3 de la norme A5.1.4 ont été adoptés sans modification.
- 1019.** Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.30, présenté par les membres gouvernementaux de l'Australie, de la Chine, des Etats-Unis, du Japon et de Singapour, qui vise à remplacer les mots «ont lieu» par «sont effectuées s'il y a lieu,» après les mots «Les inspections» à la première phrase du paragraphe 4 de la norme A5.1.4.
- 1020.** Le membre gouvernemental du Japon a proposé une modification rédactionnelle à la première phrase du paragraphe 4 de la norme A5.1.4. Ce paragraphe, tel qu'il est actuellement rédigé, peut donner à comprendre que tous les navires doivent être inspectés selon les intervalles prévus dans la norme A5.1.3. Toutefois, l'obligation concernant les intervalles ne s'applique qu'aux navires devant avoir un certificat de travail maritime en vertu du paragraphe 1 de la règle 5.1.3 – à savoir les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, effectuant des voyages internationaux. Afin de refléter la décision prise lors de la réunion d'intersessions pour exclure les navires de petite taille de l'obligation liée au certificat, il a été jugé nécessaire d'ajouter les mots «le cas échéant» après la

référence à la déclaration de conformité de travail maritime au paragraphe 1 de la norme A5.1.4, étant donné que tous les navires ne sont pas soumis à l'obligation de certification. Par souci de cohérence, il est important que les mots «le cas échéant» soient également ajoutés à l'endroit voulu dans la première phrase du paragraphe 4 de la norme A5.1.4, de sorte qu'il soit clair que les intervalles mentionnés dans cette phrase ne concernent que les navires soumis à l'obligation de certification.

- 1021.** Le Vice-président employeur a appuyé l'amendement proposé.
- 1022.** Le Vice-président travailleur a demandé au Bureau de préciser si, avec l'amendement proposé, l'inspection continuerait d'être obligatoire pour les navires sans certificat.
- 1023.** La représentante du Secrétaire général a expliqué que le paragraphe 1 de la norme A5.1.4 s'applique à tous les navires et que, dès lors, le paragraphe 4 concerne les intervalles entre deux inspections pour tous les navires, qu'ils soient ou non soumis au régime de certification. La modification apportée par l'amendement ne concerne que le système de certification et il ne vise pas à modifier les obligations et responsabilités des Etats en matière d'inspection.
- 1024.** Compte tenu de ces explications, le Vice-président travailleur a appuyé l'amendement proposé.
- 1025.** Après avoir été formellement présenté, l'amendement D.30 a été adopté par le comité.
- 1026.** Le paragraphe 4 de la norme A5.1.4 a été adopté tel qu'amendé.
- 1027.** Les paragraphes 5, 6, 7 et 8 de la norme A5.1.4 ont été adoptés sans modification.
- 1028.** Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.23, présenté par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovénie et de la Suède, qui vise à supprimer la seconde phrase du paragraphe 9 de la norme A5.1.4.
- 1029.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a dit que la première phrase du paragraphe 9 se réfère à des conseils de bon sens et à une pratique bien établie. Toutefois, le fait de devoir consigner ces interventions créerait plusieurs difficultés. Il est difficile de faire la différence entre une infraction relevant du paragraphe 9 de la norme A5.1.4 et une infraction ne relevant pas de cette disposition. Il est d'usage que, lorsque les infractions ne sont pas intentionnelles et que des mesures correctives sont prises immédiatement après une discussion rapide, il n'y a pas lieu d'entreprendre une autre action. Les véritables infractions doivent être consignées, tout comme les mesures prises pour y remédier. Obliger les inspecteurs à consigner tous les cas dans lesquels ils font usage de leur faculté de donner des conseils ou des avertissements ne ferait que créer de la paperasse inutile et engager un suivi sur des manquements mineurs. La seconde phrase impose une lourde obligation aux services d'inspection sans constituer un réel progrès pour la santé et la sécurité des gens de mer.
- 1030.** Le Vice-président employeur a appuyé l'amendement présenté.
- 1031.** Le Vice-président travailleur s'est vivement opposé à l'amendement présenté. Les inspecteurs sont des professionnels et ils devraient avoir la faculté de donner des avertissements et des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites.

Cependant, le paragraphe 9 prévoit que les inspecteurs ne fassent usage de cette faculté que lorsqu'il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues. Si des avertissements sont formulés, ils doivent être consignés. Si rien n'est consigné, il n'y aura jamais d'antécédents d'infractions analogues. L'orateur rappelle le compromis équilibré obtenu au sujet de l'alinéa *b*) du paragraphe 6 de la norme A5.2.1, relatif à la détention des navires lorsque la non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la convention. Le groupe des travailleurs considère que le projet en discussion est une question de fond et il préfère conserver la seconde phrase, étant donné que consigner les avertissements dans un registre n'est pas une très lourde tâche.

- 1032.** Le membre gouvernemental des Bahamas s'est associé au point de vue exprimé par le membre gouvernemental du Royaume-Uni. Au sujet du point soulevé par le Vice-président travailleur concernant la norme A5.2.1 sur les inspections dans le port, il a noté que les inspecteurs de l'Etat du port n'ont accès qu'aux registres des infractions constatées lors des inspections de contrôle dans l'Etat du port. S'ils veulent consulter les registres de l'Etat du pavillon, les inspecteurs de l'Etat du port doivent adresser une demande particulière à l'Etat du pavillon, ce qu'ils ne feront qu'en cas de problème. Il est donc peu probable que les inspecteurs de l'Etat du port aient même seulement connaissance de l'existence d'un registre dans lequel seraient consignées les interventions faites au titre de la faculté reconnue aux inspecteurs.
- 1033.** La membre gouvernementale de l'Egypte a dit que le texte en question se réfère aux obligations de l'Etat du pavillon et souligné que tenir des registres est aussi important pour l'Etat du pavillon que pour l'Etat du port.
- 1034.** Le membre gouvernemental de l'Espagne a fait observer que la convention (n° 81) sur l'inspection du travail, 1947, ne prévoit pas la tenue d'un registre des cas où l'inspecteur fait usage de la faculté qui lui est reconnue dans la norme à l'examen. Toutefois, l'argument des travailleurs n'est pas sans fondement. L'orateur formule une proposition de compromis fondée sur le texte de la convention n° 81.
- 1035.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a appuyé la proposition visant à supprimer la seconde phrase; cette obligation représente une tâche administrative considérable qui découragerait les inspecteurs d'exercer la faculté de donner des avertissements et des conseils. Le temps qu'ils passeront à des tâches administratives ne pourra être consacré à des activités d'inspection.
- 1036.** La membre gouvernementale de l'Egypte s'est déclarée en faveur du but de l'amendement proposé, lequel vise à alléger la charge de travail des inspecteurs et à éviter la paperasserie. Au lieu de consigner le moindre détail, les inspecteurs devraient plutôt être en mesure de contrôler les conditions réelles de travail et de vie des gens de mer. Un registre portant la mention de toute inspection du navire réalisée au dernier port d'escale devrait cependant être conservé à bord afin d'être disponible au port d'escale suivant.
- 1037.** Le membre gouvernemental de la Norvège a appuyé l'amendement. Normalement, les capitaines ne souhaitent pas être en infraction, mais il se peut qu'ils n'aient pas eu connaissance du problème, et ils seront heureux que les inspecteurs le leur signalent. L'obligation prévue dans le projet de convention est trop stricte, formaliste et embarrassante. Elle ne favoriserait pas la collaboration entre les capitaines et les inspecteurs.
- 1038.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a souligné qu'il faut distinguer clairement le contrôle par l'Etat du port et le contrôle par l'Etat du pavillon. S'exprimant au nom du Royaume-Uni seulement, il a indiqué qu'il existe trois types d'infraction: les infractions graves qui exigent des mesures rapides; les infractions mineures qui sont couvertes par le

paragraphe 4 de la norme A5.2.1; et les infractions «banales» ou «insignifiantes», c'est-à-dire des manquements involontaires qui peuvent être immédiatement corrigés. Ayant écouté le point de vue des travailleurs, il suggère un libellé de compromis qui vise à remplacer, dans la première phrase, les mots «lorsque l'infraction constatée...» par les mots «lorsqu'il n'y a pas d'infraction manifeste ou significative».

- 1039.** Le membre gouvernemental de l'Espagne a émis une objection à l'utilisation des mots «banales» ou «insignifiantes», au motif qu'ils entraîneraient une incertitude juridique. Il suggère de reprendre la formulation employée dans la convention n° 81 qui contient la principale norme de l'OIT en matière d'inspection. La nouvelle convention ne devrait pas permettre une interprétation juridique extensive. Il s'oppose donc à l'amendement proposé.
- 1040.** La membre gouvernementale du Brésil a partagé cet avis. Evoquant la convention n° 81 et la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996, qui s'appliquent spécifiquement au secteur maritime, elle a fait observer que tenir un registre des avertissements et des conseils irait à l'encontre des dispositions de la convention n° 81.
- 1041.** Le membre gouvernemental de la France a appuyé le nouveau libellé proposé par le membre gouvernemental du Royaume-Uni. Supprimer la seconde phrase n'empêchera pas les inspecteurs de formuler des observations écrites. Il convient de faire confiance à leur jugement professionnel. A l'avenir, un recueil de directives pratiques sera peut-être nécessaire pour fournir des orientations aux inspecteurs de navire.
- 1042.** Le membre gouvernemental du Japon a souligné que la faculté de donner des avertissements et des conseils n'est prévue que pour les cas où il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues. Dans les autres cas, les inspecteurs seraient tenus d'intenter ou de recommander une action. Dans un souci de sécurité juridique, la dernière phrase devrait donc être maintenue.
- 1043.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a estimé qu'il y avait deux ambiguïtés, la première sur la question de savoir qui doit tenir les registres et la deuxième sur le contenu des registres. Tenir un registre de tous les manquements représenterait pour l'administration de l'Etat du pavillon une charge de travail très lourde. L'intervenant appuie donc l'amendement proposé.
- 1044.** Le membre gouvernemental de la République bolivarienne du Venezuela a fait observer que les inspecteurs ont besoin d'une certaine latitude, étant donné que les systèmes diffèrent d'un pays à l'autre. Les rapports des inspecteurs pourraient être utilisés à d'autres fins et par d'autres parties, par exemple les personnes chargées d'enquêter sur des accidents. Par conséquent, la convention devrait laisser aux Etats Membres assez de souplesse dans la mise en œuvre de leurs obligations en matière d'inspection.
- 1045.** Le membre gouvernemental du Nigéria a appuyé le point de vue des travailleurs et déclaré que les mots «lorsqu'il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues» montrent clairement qu'il se peut, au bout du compte, que des infractions dites banales ne le soient pas vraiment. Un registre de l'ensemble des infractions, sans distinction, devrait être établi, sans quoi un navire pourrait continuer d'aller de port en port sans que les problèmes constatés soient résolus.
- 1046.** Le membre gouvernemental du Pakistan a proposé de remplacer, à la seconde phrase du paragraphe 9, le mot «shall» (sont) par les mots «may» (peuvent être), ce qui donnerait plus de latitude pour déterminer le degré de gravité des infractions qui devraient être enregistrées.

-
- 1047.** Le membre gouvernemental de Singapour, rappelant que les inspections sont souvent réalisées non par les autorités compétentes mais par des organismes reconnus, a estimé préférable d'établir un rapport sur l'ensemble des avertissements et des conseils qui auront été donnés. Il est donc favorable au texte existant. La proposition du membre gouvernemental du Pakistan pourrait être un moyen d'avancer.
- 1048.** Le Vice-président travailleur a partagé la préoccupation du membre gouvernemental de l'Espagne à propos de l'éventuel emploi des mots «banales» ou «insignifiantes». La proposition du membre gouvernemental du Royaume-Uni est utile. De plus, l'intervenant propose de supprimer le mot «avertissements» à la première ligne de la première phrase.
- 1049.** Les membres gouvernementaux de l'Argentine, de la France et du Royaume-Uni, ainsi que le Vice-président employeur, ont appuyé la proposition du groupe des travailleurs.
- 1050.** Le Président a proposé de transmettre au Comité de rédaction, sans présenter formellement l'amendement D.23, le texte entier du paragraphe 9 de la norme A5.1.4 afin d'y insérer le libellé proposé. Le Comité de rédaction examinera aussi l'amendement D.28 qui ne touche que le texte espagnol.
- 1051.** Il en a été ainsi décidé.
- 1052.** Le Comité de rédaction a proposé la formulation suivante pour le paragraphe 9 de la norme A5.1.4: «Les inspecteurs ont la faculté de donner des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites lorsqu'il n'y a pas manifestement une infraction aux prescriptions de la présente convention qui met en danger la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer concernés et qu'il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues.»
- 1053.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont exprimé leur accord avec la proposition.
- 1054.** Le comité a adopté la proposition CR/D.5 soumise par le Comité de rédaction. Par conséquent, les amendements D.23 et D.28 sont tombés.
- 1055.** Le paragraphe 9 a été adopté tel qu'amendé
- 1056.** Les paragraphes 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17 de la norme A5.1.4 ont été adoptés sans modification.
- 1057.** La membre gouvernementale des Etats-Unis a retiré l'amendement D.21.
- 1058.** La norme A5.1.4 a été adoptée telle qu'amendée.
- 1059.** Les paragraphes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 du principe directeur B5.1.4 ont été adoptés sans modification.
- 1060.** Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.24, présenté par les membres gouvernementaux des Pays-Bas et du Royaume-Uni, qui vise à supprimer l'alinéa *d*).
- 1061.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a indiqué que, bien que la disposition en cause ne constitue qu'un principe directeur, son gouvernement souhaite avoir la possibilité d'examiner les principes directeurs de façon aussi approfondie que possible. L'alinéa *d*) obligerait l'ensemble des autorités compétentes des différents Etats Membres à inclure dans leurs rapports annuels des statistiques sur l'ensemble des gens de mer assujettis à leur législation nationale. Le problème est lié à l'étendue du champ d'application de la convention. La formulation employée fait référence à gens de mer assujettis à une

législation nationale; elle ne se limite donc pas aux gens de mer à bord de navires battant le pavillon de l'Etat Membre concerné, mais couvre aussi tous les résidents de ce pays, quel que soit l'Etat du pavillon du navire à bord duquel ils travaillent. S'il est peut-être possible pour un pays de compiler des données statistiques sur les certificats STCW délivrés ou sur le nombre de gens de mer travaillant à bord de navires battant son pavillon, cette disposition, dans son libellé actuel, est beaucoup plus large car elle couvre tous les nationaux et tous les résidents de ce pays, quel que soit le pavillon du navire sur lequel ils travaillent. De telles statistiques devraient aussi, par exemple, couvrir les travailleurs à temps partiel ou occasionnels, qui peuvent ne travailler qu'un ou deux mois par an, comme les étudiants qui effectuent un travail de vacances. De l'avis de l'orateur, il serait quasiment impossible de recueillir de telles statistiques et ces dernières ne seraient de toute façon pas fiables. Cette disposition devrait être supprimée.

- 1062.** Le Vice-président employeur a déclaré que, comme des études récentes l'ont montré, il est très difficile d'obtenir des données statistiques fiables du type de celles prévues par cette disposition, même dans les pays disposant de systèmes administratifs très développés. La charge de travail nécessaire pour produire de telles statistiques serait lourde, par conséquent son groupe appuie la proposition de suppression de cet alinéa.
- 1063.** Le Vice-président travailleur a rappelé que la disposition concernée ne constitue qu'un principe directeur. Il a ajouté que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer oblige déjà les Etats à exercer effectivement leur juridiction sur les navires battant leur pavillon en ce qui concerne notamment les conditions de travail des gens de mer. Etant donné que l'Etat du pavillon dispose généralement d'une législation applicable à ses navires, il doit savoir quels sont les gens de mer travaillant à bord desdits navires. Les nationaux d'un pays qui travaillent comme gens de mer sur des navires battant le pavillon d'autres pays sont assujettis à la législation de l'Etat du pavillon et ne sont donc pas concernés par les statistiques dont la collecte est prescrite par la disposition examinée. L'orateur a estimé que, comme les Etats du pavillon souhaitent normalement connaître le nombre de gens de mer employés sur des navires battant leur pavillon, par exemple pour des motifs de sécurité, le maintien de cette disposition ne devrait pas poser de problème.
- 1064.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a répondu que, telle qu'elle est actuellement rédigée, cette disposition semble inclure tous types de travailleurs, y compris par exemple les travailleurs à temps partiel, ainsi que les gens de mer travaillant à bord de navires battant le pavillon d'autres pays. Il serait plus judicieux de ne l'appliquer qu'aux gens de mer travaillant à bord de navires battant le pavillon du pays concerné.
- 1065.** La membre gouvernementale de l'Egypte a noté qu'il serait très difficile pour un pays de conserver une trace de tous les gens de mer pour lesquels il aura délivré un certificat car il leur arrive souvent de changer de navire et de ne pas travailler pendant certaines périodes, tout en conservant leurs certificats de gens de mer. Il se peut que les statistiques ne donnent pas une idée exacte de la situation.
- 1066.** Le membre gouvernemental de Chypre a indiqué que son pays tient un registre de tous les gens de mer travaillant sur des navires battant son pavillon, quelle que soit leur nationalité. Il ne serait cependant pas en mesure de compiler des statistiques sur les gens de mer chypriotes travaillant sur des navires étrangers. Si la disposition était limitée à tous les gens de mer travaillant sur des navires battant le pavillon de l'Etat concerné, les données recueillies seraient utiles.
- 1067.** Le membre gouvernemental de Singapour s'est rallié à cet avis.
- 1068.** Le membre gouvernemental de la Norvège a appelé l'attention des membres du comité sur le fait que l'ensemble du paragraphe 10 concerne les informations devant figurer dans le

rapport annuel publié par l'autorité compétente (à savoir la direction des Affaires maritimes), rapport qui, pour l'essentiel traitera des activités menées par cette autorité au cours de l'année écoulée. Les statistiques demandées vont bien au-delà des activités de l'autorité compétente et devraient être transmises par les bureaux centraux de statistiques, les autorités fiscales, les services de l'immigration, etc. Bien qu'il soit possible d'obtenir de telles données, leur compilation nécessiterait un travail très important de la part de la direction des Affaires maritimes. En outre, malgré la quantité de travail requise, la fiabilité des statistiques pourrait laisser grandement à désirer et leur compilation ne présenterait que peu d'avantages.

- 1069.** Les membres gouvernementaux de l'Allemagne et des Pays-Bas ont exprimé des opinions similaires.
- 1070.** Les membres gouvernementaux de l'Australie, de la Chine, de l'Indonésie, de la Jamahiriya arabe libyenne et du Portugal ont appuyé la proposition visant à supprimer cet alinéa.
- 1071.** Le membre gouvernemental de la France a souligné que la disposition dont il s'agit figure dans la partie de la convention relative aux responsabilités de l'Etat du pavillon. L'orateur s'est dès lors prononcé en faveur du maintien de cet alinéa, car il est important que les Etats disposent d'informations sur le nombre de gens de mer employés sur les navires battant leur pavillon.
- 1072.** Le membre gouvernemental de la Malaisie a indiqué que de telles statistiques fourniraient des informations importantes pour la réalisation d'études nationales et pour le développement de la carrière des gens de mer.
- 1073.** La membre gouvernementale du Danemark a fait remarquer que de nombreux gouvernements semblent donner à cette disposition une portée plus large que celle comprise par son gouvernement. De son point de vue, les statistiques dont il s'agit ne concernent que les gens de mer travaillant à bord des navires battant le pavillon du pays concerné, quelle que soit leur nationalité. La disposition ne s'applique pas aux nationaux d'un Etat Membre travaillant à bord de navires battant le pavillon d'un autre Etat. Il est important de disposer, à des fins de contrôle, d'informations sur les gens de mer travaillant au sein de la flotte nationale. Il conviendrait donc de se mettre d'accord sur cette interprétation plus étroite.
- 1074.** Le membre gouvernemental de la Grèce a proposé que la question soit renvoyée au Comité de rédaction en lui demandant de faire en sorte que les statistiques exigées ne concernent que les gens de mer travaillant à bord de navires battant le pavillon du pays concerné.
- 1075.** Les membres gouvernementaux de la République de Corée et du Mexique se sont ralliés à cette proposition.
- 1076.** Le Vice-président travailleur a estimé que la discussion a mis en lumière certains malentendus. L'alinéa fait partie d'une section qui traite de la responsabilité des Etats du pavillon. Les statistiques dont il est question concernent donc les gens de mer travaillant à bord de navires battant pavillon de l'Etat Membre concerné. Il n'a aucun doute sur le fait que tous les gouvernements souhaitent savoir quelles sont les personnes qui naviguent à bord des navires battant leur pavillon. En fait, une fois que la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, aura été largement ratifiée, ce genre de statistiques seront de toute façon disponibles à la suite du processus de délivrance des pièces d'identité.

-
- 1077.** Le Vice-président employeur a fait remarquer qu'il est très difficile de collecter de telles données à l'échelle mondiale. Si, toutefois, l'alinéa *d*) du paragraphe 10 du principe directeur B5.1.4 se réfère seulement aux gens de mer à bord de navires battant le pavillon de l'Etat qui présente un rapport, la disposition ne posera pas de problème et devrait donc être transmise au Comité de rédaction.
- 1078.** La membre gouvernementale du Danemark a proposé d'ajouter «en ce qui concerne les navires battant le pavillon du pays concerné» dans la phrase introductive du paragraphe 10 du principe directeur B5.1.4, étant donné que cette précision s'appliquerait également à toutes les autres statistiques mentionnées au paragraphe 10.
- 1079.** Le Président a estimé qu'il semble y avoir consensus en faveur de n'appliquer les clauses relatives à la communication de données qu'aux gens de mer à bord de navires battant le pavillon de l'Etat qui doit communiquer un rapport et propose de transmettre l'alinéa *d*) du paragraphe 10 du principe directeur B5.1.4 au Comité de rédaction.
- 1080.** Le membre gouvernemental des Bahamas a exprimé sa vive opposition. Pour des raisons historiques, les autorités de ce pays ne collectent aucune des statistiques requises à l'alinéa *d*) du paragraphe 10 du principe directeur B5.1.4. Etablir un tel système exigerait d'augmenter, de façon significative, les ressources de l'autorité compétente, et il serait donc difficile pour les Bahamas de ratifier la convention. L'orateur a également remis en question l'utilité des renseignements, étant donné qu'il serait seulement possible de donner un «instantané» des gens de mer se trouvant à bord d'un navire battant tel ou tel pavillon à un moment donné.
- 1081.** Le Président a dit que le nombre de cabines donne déjà une bonne indication de l'effectif employé.
- 1082.** Le membre gouvernemental des Bahamas a répondu que, sur cette base, une telle prescription pourrait être certainement satisfaite mais que le libellé actuel ne reflète pas cette idée et devrait être modifié en conséquence.
- 1083.** Le Vice-président travailleur a déclaré que la convention vise à garantir que les Etats du pavillon offrent un travail décent à bord des navires battant leur pavillon, et il se montre surpris que certains Etats ne soient pas en mesure de collecter des statistiques sur la population travaillant à bord de leurs navires. Si des statistiques complètes ne sont pas disponibles, des informations du type de celles suggérées par le Président pourraient être utiles. Le libellé actuel est déjà très souple et il ne s'agit en tout cas pas d'un principe directeur non obligatoire sur la façon dont les Etats doivent présenter le rapport annuel.
- 1084.** Le Président a estimé qu'un large accord s'est dégagé en faveur de la proposition avancée par la membre gouvernementale du Danemark. Le Comité de rédaction sera invité à trouver un libellé qui limitera l'obligation de communication des données aux navires battant le pavillon de l'Etat qui doit soumettre un rapport, et il a proposé que le comité revienne sur la question une fois qu'un nouveau libellé aura été trouvé.
- 1085.** Il en a été ainsi décidé.
- 1086.** Le Comité de rédaction a proposé la formulation suivante pour le paragraphe 10 du principe directeur B5.1.4: «Le rapport annuel publié par l'autorité compétente de tout Membre en ce qui concerne les navires battant le pavillon de ce Membre devrait inclure:»
- 1087.** Les Vice-présidents employeur et travailleur ont exprimé leur accord avec la proposition.

1088. Le comité a adopté la proposition CR/D.6 soumise par le Comité de rédaction. Par conséquent, l'amendement D.24 est tombé.

1089. Le paragraphe 10 a été adopté tel qu'amendé.

1090. Le principe directeur B5.1.4 a été adopté tel qu'amendé.

Règle 5.1.5

1091. La règle 5.1.5 a été adoptée sans modification.

1092. La norme A5.1.5 a été adoptée sans modification.

1093. Le principe directeur B5.1.5 a été adopté sans modification.

Règle 5.1.6

1094. La règle 5.1.6 a été adoptée sans modification.

1095. La norme A5.1.6 a été adoptée sans modification.

1096. Le principe directeur B5.1.6 a été adopté sans modification.

Règle 5.2

1097. La règle 5.2 a été adoptée sans modification.

Règle 5.2.1

1098. Le membre gouvernemental des Etats-Unis a déclaré retirer un amendement (D.40) avant qu'il ne soit examiné.

1099. La règle 5.2.1. a été adoptée sans modification.

1100. Les paragraphes 1, 2 et 3 de la norme A5.2.1 ont été adoptés sans modification.

1101. Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés à l'amendement D.41, présenté par les membres gouvernementaux de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, de Chypre, du Danemark, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, de la Lituanie, du Luxembourg, de Malte, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovénie et de la Suède, qui vise à remplacer le paragraphe 4 par le paragraphe suivant:

Lorsque, à la suite d'une inspection plus approfondie, il est constaté que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention, le fonctionnaire autorisé doit immédiatement porter à la connaissance du capitaine du navire les défauts constatés et les délais dans lesquels il doit y être remédié, et, lorsque l'Etat du port le juge approprié:

a) notifier un représentant du l'Etat du pavillon; et/ou

-
- b) communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant; et/ou
 - c) porter les défauts constatés à la connaissance des organisations de gens de mer et d'armateurs appropriées, présentes sur le territoire du Membre où l'inspection est effectuée.

1102. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux des Etats membres de l'Union européenne, qui sont membres du comité, ainsi qu'au nom des membres gouvernementaux de la Bulgarie, de l'Islande, de la Norvège et de la Roumanie, a souligné l'importance de l'amendement présenté. Cet amendement vise à instaurer un juste équilibre dans l'application et le contrôle de l'application de la convention entre la nécessité d'accorder les droits et la protection les plus adéquats et les plus larges possible aux gens de mer et aux armateurs, et la nécessité de garantir que l'activité des inspecteurs pour assurer une application effective, uniforme et générale des prescriptions de la convention constitue réellement une valeur ajoutée, et n'ait pas généralement pour conséquence de représenter une charge administrative superflue, improductive et coûteuse. Le libellé actuel du paragraphe 4 de la norme A5.2.1 est bien loin de répondre à ce souci d'équilibre. De nombreux gouvernements estiment que cette proposition est nécessaire pour convaincre les ministères et les parlements que les ressources publiques sont effectivement utilisées dans la mise en œuvre de la convention. L'obligation de consigner les violations graves ne pose aucun problème, mais la prescription prévue au paragraphe 4 s'appliquerait à toutes les inspections, y compris celles qui ne décèleraient qu'un seul défaut. Pour donner une idée de la charge que l'obligation de faire rapport représente, l'orateur indique que, l'année passée, 8 659 défauts ont été signalés dans la région du Mémorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port. Il a cité certains exemples de défauts typiques, comme le manque de filtre à air dans les unités d'air conditionné, les lampes fluorescentes endommagées sans protection, l'absence de tapis en caoutchouc devant les tableaux de contrôle, les installations de cuisine détériorées, la présence de parasites, la saleté des frigidaires, la saleté des sols de cuisine, l'absence de thermomètre dans les réfrigérateurs, etc. Tous ces défauts mineurs obligerait néanmoins le fonctionnaire de l'Etat du port à suivre la procédure prévue aux alinéas a) à c) du paragraphe 4, même si des navires présentent cinq défauts ou moins. Les systèmes existants de contrôle par l'Etat du port prévus par le Mémorandum de Paris et le Mémorandum de Tokyo ainsi que le service des gardes-côtes des Etats-Unis sont réputés pour appliquer efficacement les prescriptions de l'OMI et de l'OIT en ce qui concerne la sûreté maritime, la sécurité, la protection du milieu marin et les conditions de vie et de travail des gens de mer. En fait, le titre 5 de la convention est largement inspiré des meilleures pratiques élaborées au cours de nombreuses années au sein de ces systèmes de contrôle par l'Etat du port. Aucune de ces pratiques n'exige qu'après chaque inspection les inspecteurs fassent rapport au prochain port d'escale, à l'Etat du pavillon et aux organisations de gens de mer et d'armateurs. Cette obligation de faire rapport détournerait les services d'inspection de leur importante activité d'inspection des navires. Etant donné que les ressources sont affectées à la fois aux inspections et au suivi des inspections, les inspecteurs disposeraient de moins de temps pour inspecter les navires. En outre, les défauts seront constatés, même s'il n'existe pas d'obligation de présenter un rapport. Les trois régions qui ont conclu des mémorandums d'accord sur le contrôle par l'Etat du port enregistrent tous les défauts dans une base de données informatique qui peut être consultée dans les autres ports. Les inspections pourraient donc être ciblées en fonction du nombre de défauts et de la dernière inspection et être effectuées prioritairement si des manquements graves sont constatés. Si les Etats du pavillon, les gens de mer ou les armateurs veulent consulter le dossier d'inspection d'un navire, ils peuvent aller sur le site Web www.equasis.org, qui a été créé par les administrations maritimes de l'Espagne, des Etats-Unis, de la France, du Japon, du Royaume-Uni et de Singapour. L'objet de ce site Web est de recueillir les informations disponibles, émanant de sources publiques et privées, et de les mettre à la disposition de tous gratuitement. Le fait que les navires ne

soient pas conformes aux normes porte préjudice aux clients, aux gens de mer, à l'environnement et à la sécurité du navire, et fait obstacle à une concurrence loyale. Les prescriptions de la présente convention ne devraient pas décourager les parties concernées d'appliquer et de faire appliquer la convention de manière effective, uniforme et globale. Ces motifs de préoccupations, déjà mentionnés précédemment, doivent être pris au sérieux. La suppression totale de la référence à la capacité de jugement des professionnels dans le texte du Bureau ne profite à personne, ni aux gens de mer ni aux armateurs, ni à l'Etat du pavillon.

- 1103.** Le Vice-président employeur a appuyé la proposition, tout en faisant remarquer que, si l'on emploie l'expression «et/ou» aux alinéas *a)* et *b)* de la proposition, les armateurs pourront être les seuls à recevoir les informations, ce qui n'est certainement pas l'intention des auteurs de l'amendement.
- 1104.** Le Vice-président travailleur a rappelé que, lors de la réunion d'intersession, 67 gouvernements avaient reconnu l'importance de cette disposition sensible, la seule à porter sur des situations n'exigeant pas l'immobilisation d'un navire. L'immobilisation constitue la sanction ultime et, dans de nombreux cas, les mesures de suivi ne se traduiraient pas par l'immobilisation du navire. Le paragraphe 4 de la norme A.5.2.1 concerne une situation dans laquelle, après une inspection plus approfondie, les conditions de vie et de travail sur le navire sont jugées non conformes aux prescriptions de la convention, mais où l'immobilisation du navire n'est pas envisagée. Dans ce cas, l'Etat du pavillon, le prochain port d'escale ainsi que les organisations d'armateurs et de gens de mer devraient être informés. Il est tout à fait normal que les organisations de gens de mer du port soient informées des infractions afin de pouvoir contribuer à résoudre les problèmes. La proposition permettrait aux inspecteurs de faire rapport à l'Etat du pavillon, au prochain port d'escale et aux organisations d'armateurs et de gens de mer, seulement s'ils le jugent approprié. En outre, les trois prescriptions relatives à la notification sont connectées par les mots «et/ou», ce qui n'a pas de sens. Le paragraphe 4 pourrait s'appliquer à des manquements graves et moins graves. Si, à bord d'un navire, il n'y a pas d'eau, pas de ravitaillement et pas de chauffage, l'inspecteur ne devrait pas avoir la faculté discrétionnaire de notifier ou de ne pas notifier de tels manquements. L'orateur a rappelé au comité que les inspections approfondies sont effectuées pour de bonnes raisons, comme indiqué au paragraphe 1. La procédure de notification prévue dans le texte actuel du paragraphe 4 est équilibrée et appropriée.
- 1105.** Le membre gouvernemental de l'Australie a indiqué que, en tant que pays qui assure activement le contrôle par l'Etat du port, l'Australie appuie la proposition. Il faudrait trouver un libellé approprié pour qu'il ne soit pas obligatoire de faire connaître immédiatement des défauts mineurs.
- 1106.** Le membre gouvernemental de Singapour a approuvé l'objet de l'amendement proposé, qui est de faciliter la procédure d'inspection dans la pratique.
- 1107.** Le membre gouvernemental de l'Espagne, se référant au texte espagnol de l'amendement proposé, préférerait employer les mots «más detallada» au lieu de «más pormenorizada», termes qui correspondraient à ceux utilisés à l'annexe A5-III.
- 1108.** Le membre gouvernemental de la Nouvelle-Zélande a appuyé le point de vue des intervenants précédents. L'amendement proposé va tout à fait dans le sens des procédures établies par les systèmes de contrôle par l'Etat du port tels que les mémorandums d'accord de Tokyo et de Paris.
- 1109.** Le membre gouvernemental des Bahamas s'est déclaré d'accord sur l'idée de l'amendement proposé, et a estimé que le texte du Bureau est trop prescriptif et ne laisse

pas de marge d'appréciation aux fonctionnaires chargés du contrôle des navires par l'Etat du port.

- 1110.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a appuyé l'amendement.
- 1111.** La membre gouvernementale des Etats-Unis a approuvé l'intention de l'amendement proposé et s'est félicitée de la mise à disposition d'informations dans des bases de données publiques. Elle n'est pas tout à fait satisfaite des termes employés, que ce soit dans le texte du Bureau ou dans l'amendement proposé.
- 1112.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a dit que la formulation proposée est correcte sur le fond, même si l'on pourrait demander au Comité de rédaction de l'améliorer. En fait, il incombera à l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port de choisir l'une ou l'ensemble des trois possibilités – *a*), *b*) ou *c*) – qui sont mentionnés dans l'amendement pour communiquer des informations.
- 1113.** Le Vice-président travailleur a souligné qu'il existe toute une gamme de défauts de différentes gravités, depuis les défauts insignifiants jusqu'aux défauts de nature à mettre la vie en péril. La question est de savoir comment prendre des mesures proportionnées à la gravité des infractions. Les organisations de gens de mer voudraient que les infractions leur soient signalées, que les armateurs ou les Etats du pavillon souhaitent ou non en être informés.
- 1114.** Le Président a suggéré de créer un groupe de travail informel pour résoudre les questions qui ont été soulevées pendant la discussion sur le texte original et sur l'amendement.
- 1115.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a estimé qu'il n'est pas nécessaire de créer un groupe de travail informel et il préférerait que le texte de l'amendement soit transmis au Comité de rédaction. Il est disposé à examiner toute proposition que le groupe des travailleurs souhaitera formuler sur les principes directeurs.
- 1116.** Le Vice-président travailleur a approuvé l'idée de créer un groupe de travail informel et s'est opposé à toute suggestion qui viserait à traiter la question dans la partie B du code, qui n'a pas un caractère obligatoire. Il comprend les préoccupations des membres gouvernementaux au sujet des défauts mineurs et se dit convaincu qu'un texte de compromis pourra être trouvé. Le titre 5 est fondamental pour garantir le respect des droits des gens de mer.
- 1117.** Le Vice-président employeur et le membre gouvernemental de la Grèce ont appuyé la proposition de créer un groupe de travail informel.
- 1118.** Le Président a déclaré que les questions soulevées pendant la discussion seront transmises à un groupe de travail informel composé d'un nombre raisonnable de personnes, qui devra faire rapport dès que possible au Comité plénier.
- 1119.** Le membre gouvernemental de la Norvège a fait rapport au comité sur les travaux menés par le groupe de travail informel qui a été constitué pour examiner les questions soulevées en rapport avec l'amendement D.41. Le groupe de travail informel a examiné l'amendement D.41 et le projet de convention, en tenant compte de la charge administrative impliquée. Il est convenu que les questions mineures ne doivent pas être couvertes par l'obligation de faire rapport et qu'il faut respecter la capacité de jugement des inspecteurs en leur qualité de professionnels. Cependant, il convient de faire rapport sur les points posant des problèmes, étant donné que cette question intéresse particulièrement les partenaires sociaux. La proposition de texte sur laquelle un accord a été trouvé est rédigée comme suit:

Lorsque, à la suite d'une inspection plus approfondie, il est constaté que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention, le fonctionnaire autorisé doit immédiatement porter à la connaissance du capitaine du navire les défauts constatés et les délais dans lesquels il y sera remédié. Au cas où le fonctionnaire autorisé considère que les défauts constatés sont importants, ou ont un rapport avec une plainte déposée en vertu du paragraphe 3, celui-ci doit porter les défauts constatés à la connaissance de l'organisation de gens de mer appropriée présente sur le territoire du Membre où l'inspection est effectuée et à celle de l'organisation d'armateurs de l'Etat du pavillon, et il peut:

- a) notifier un représentant de l'Etat du pavillon;
- b) communiquer les renseignements pertinents aux autorités compétentes du prochain port d'escale.

1120. Le membre gouvernemental de la Norvège a rappelé qu'un groupe de travail informel a été créé pour examiner les changements qui pourraient être apportés au paragraphe 4, compte tenu des points de vue exprimés pendant la discussion de l'amendement D.41. A la suite de sa présentation antérieure du texte proposé par le groupe de travail informel, il y a eu d'autres consultations au cours desquelles un accord s'est dégagé sur le texte suivant:

Lorsque, à la suite d'une inspection plus approfondie, il est constaté que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la présente convention, le fonctionnaire autorisé doit immédiatement porter à la connaissance du capitaine du navire les défauts constatés et les délais dans lesquels il y sera remédié. Au cas où le fonctionnaire autorisé considère que les défauts constatés sont importants, ou ont un rapport avec une plainte déposée en vertu du paragraphe 3 de la présente norme, celui-ci doit porter les défauts constatés à la connaissance des organisations de gens de mer et d'armateurs appropriées présentes sur le territoire du Membre où l'inspection est effectuée et à celle de l'organisation de l'Etat du pavillon, et il peut:

- a) notifier un représentant de l'Etat du pavillon;
- b) communiquer les renseignements pertinents aux autorités compétentes du prochain port d'escale.

1121. L'orateur a expliqué que les changements apportés au texte ont pour objectif de tenir compte du véritable fardeau administratif imposé aux Etats. Les modifications consistent en l'adjonction de «conformément au paragraphe 3 de la présente norme». L'autre modification concerne le membre de phrase «sur le territoire du Membre où l'inspection est effectuée», qui permet de donner des précisions quant aux organisations d'armateurs et de gens de mer qui doivent être informées. Il ajoute que le premier niveau de notification est le capitaine du navire, ce qui est jugé approprié pour le type de défauts dont il est question au paragraphe 4.

1122. Les Vice-présidents employeur et travailleur ont approuvé le texte révisé de l'amendement.

1123. Les membres gouvernementaux de la République de Corée, de l'Egypte, du Japon, du Nigéria et du Pakistan ont accepté le texte proposé par le groupe de travail informel.

1124. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux des Etats membres de l'Union européenne, membres du comité, a déclaré que la proposition du groupe de travail informel est sensiblement différente de l'amendement initial et entraînerait un fardeau supplémentaire pour les armateurs, les propriétaires de navires, les Etat du pavillon et les Etats du port. Toutefois, sa délégation a participé aux délibérations du groupe de travail informel dans un état d'esprit constructif. C'est dans le même esprit que l'orateur est prêt à appuyer, avec réticence, le texte proposé.

-
- 1125.** Les membres gouvernementaux de la Malaisie et de Singapour ont indiqué, même si le texte proposé s'écarte des pratiques habituelles en matière de contrôle par l'Etat du port, il peut appuyer le texte.
- 1126.** Le membre gouvernemental de la France, tout en appuyant le texte, a attiré l'attention sur la traduction française des termes «une inspection plus approfondie», qui figurent en plusieurs endroits dans l'instrument. Il serait plus correct de dire en français «inspection plus détaillée».
- 1127.** Le membre gouvernemental du Bénin a déclaré également appuyer le texte et a attiré l'attention sur une erreur rédactionnelle dans la version française.
- 1128.** La membre gouvernementale de l'Argentine a appuyé le texte proposé et a attiré l'attention sur deux points dans la version espagnole, notamment la traduction de «detailed inspection» et l'adjonction de «y» entre les alinéas *a*) et *b*).
- 1129.** Le texte proposé par le groupe de travail informel a été adopté et, en conséquence, l'amendement D.41 est tombé.
- 1130.** Le paragraphe 4 de la norme A5.2.1 a été adopté tel qu'amendé.
- 1131.** Le paragraphe 5 de la norme A5.2.1 a été adopté sans modification.
- 1132.** Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.31, présenté par les membres gouvernementaux de l'Australie, de la Chine, de la République de Corée, du Japon, de la Fédération de Russie et de Singapour, qui vise à supprimer, dans la dernière phrase du paragraphe 6 de la norme A5.2.1, après les mots «informe également», les mots «sans délai».
- 1133.** Le membre gouvernemental du Japon a rappelé que le paragraphe 6 concerne les cas dans lesquels les fonctionnaires autorisés constatent, lors de leurs inspections, des infractions qui sont graves et nécessitent que le navire soit immobilisé dans le port, et qu'il mentionne les procédures à suivre dans de tels cas. L'expression «sans délai» est utilisée à deux reprises. La première fois, si le navire est interdit d'appareiller, le fonctionnaire autorisé est tenu d'informer sans délai l'Etat du pavillon et de lui demander une réponse dans le délai prescrit. Dans ce cas, l'obligation de notification immédiate est justifiée. Toutefois, la seconde fois où ce terme est employé, il s'agit de l'information communiquée par le fonctionnaire autorisé aux organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port. La question qui se pose est celle du moment de la notification et de la quantité des informations. En effet, si les informations sont fournies immédiatement, elles seront incomplètes et ne contiendront pas, par exemple, les éléments fournis dans la réponse de l'Etat du pavillon. Par ailleurs, étant donné que le paragraphe 4 prévoit déjà l'obligation de porter les défauts constatés à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées, l'obligation au titre du paragraphe 6 porte sur une seconde notification pour laquelle des informations plus complètes seraient évidemment nécessaires. Par conséquent, il est proposé de supprimer les mots «sans délai» à la dernière phrase du paragraphe 6.
- 1134.** Le Vice-président employeur a appuyé cette proposition.
- 1135.** Le Vice-président travailleur a rappelé que la disposition examinée a été longuement débattue en 2004 à la CTMP, puis de nouveau en 2005 à la réunion d'intersession, au cours de laquelle le présent libellé du paragraphe a été proposé par les membres gouvernementaux présents, dont le membre gouvernemental du Japon. Il estime donc que

l'amendement proposé porte gravement atteinte au compromis qui avait été trouvé sur un ensemble délicat de dispositions, et qu'il constitue une provocation.

- 1136.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant au nom des membres gouvernementaux des Etats membres de l'Union européenne, qui sont membres du comité, a appuyé les observations du groupe des travailleurs et s'est donc opposé à l'amendement proposé. Le paragraphe 6 concerne des cas très graves qui justifient d'immobiliser un navire, cas qui sont donc très différents des cas de non-conformité dont il est question au paragraphe 4.
- 1137.** Les membres gouvernementaux de l'Afrique du Sud, du Bénin, du Canada, du Ghana, de la Namibie et de la Nouvelle-Zélande ont exprimé leur préférence pour le texte du Bureau.
- 1138.** Le membre gouvernemental du Japon a nié que la proposition se veuille provocatrice. L'intention des auteurs est que des informations complètes et fiables soient données aux organisations intéressées. Il peut y avoir des cas dans lesquels l'immobilisation d'un navire sera fondée sur des informations erronées, et le fait de communiquer sans délai ces informations aux organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées pourrait aggraver la situation.
- 1139.** Le Vice-président employeur a retiré son appui à la proposition.
- 1140.** Les membres gouvernementaux de l'Australie et de Singapour, en tant que coauteurs de l'amendement, ont retiré leur appui.
- 1141.** Le membre gouvernemental du Japon, constatant que la proposition est peu appuyée, a retiré l'amendement D.31.
- 1142.** Le paragraphe 6 de la norme A5.2.1 a été adopté sans modification.
- 1143.** Les paragraphes 7 et 8 de la norme A5.2.1 ont été adoptés sans modification.
- 1144.** La norme A5.2.1 a été adoptée telle qu'amendée.
- 1145.** Le membre gouvernemental de la Fédération de Russie a retiré l'amendement D.33.
- 1146.** Le paragraphe 1 du principe directeur B5.2.1 a été adopté sans modification.
- 1147.** Le principe directeur B5.2.1 a été adopté sans modification.
- 1148.** La règle 5.2.2 a été adoptée sans modification.
- 1149.** La norme A5.2.2 et le principe directeur B5.2.2 ont été adoptés sans modification.

Règle 5.3

- 1150.** Les paragraphes 1 et 2 ont été adoptés sans modification.
- 1151.** Le membre gouvernemental de l'Australie, se fondant sur l'avis sans ambiguïté du Bureau, selon lequel le paragraphe 3 ne requiert pas l'établissement d'un cadre réglementaire spécifique, a retiré l'amendement D.22.

-
- 1152.** La représentante du Secrétaire général a expliqué que le paragraphe 3 de la règle 5.3 n'oblige pas un Membre à établir un cadre réglementaire spécifique s'il ne dispose pas de services de recrutement et de placement des gens de mer.
- 1153.** Le paragraphe 3 de la règle 5.3 a été adopté sans modification.
- 1154.** Le paragraphe 4 a été adopté sans modification.
- 1155.** La règle 5.3 a été adoptée sans modification.
- 1156.** La norme A5.3 et le principe directeur B5.3 ont été adoptés sans modification.
- 1157.** Le titre 5 a été adopté tel qu'amendé.

Annexes A5-I, A5-II, A5-III et B5-I

- 1158.** Les annexes A5-I et A5-II ont été adoptées sans modification.
- 1159.** Le Président a ouvert la discussion générale sur les points soulevés dans l'amendement D.25, présenté par les membres gouvernementaux de la Norvège, du Portugal et de la Suède, qui vise à supprimer les mots «paiement des salaires» de l'annexe A5-III.
- 1160.** Le membre gouvernemental de la Norvège a signalé que les auteurs de l'amendement ont l'intention de le retirer mais a souhaité expliquer le raisonnement qui le sous-tend. L'amendement ne porte pas sur le paiement ou le non-paiement des salaires, mais sur le contrôle par l'Etat du port. L'annexe A5-III contient une liste d'éléments généraux sujets à une inspection par l'Etat du port. A l'exception du «paiement des salaires», tous les éléments qui figurent sur cette liste peuvent faire l'objet d'une inspection à bord ou sont repris dans des documents se trouvant à bord. Les salaires des gens de mer ne relèvent cependant pas de cette catégorie. Les salaires des gens de mer sont versés sur des comptes bancaires à terre et, s'il est possible que les gens de mer conservent à bord des relevés bancaires mensuels, il s'agit de documents privés qu'ils ne peuvent être tenus de communiquer à un tiers. Les informations bancaires de la compagnie maritime confirmant le transfert des salaires ne sont pas non plus disponibles à bord du navire. Il est par conséquent difficile d'obtenir sur le navire une confirmation du paiement des salaires. En outre, la portée large de la définition du terme «gens de mer» pose problème. Une partie des gens de mer couverts par le projet de convention ne sont pas employés par l'armateur. Il serait donc impossible d'exiger que les informations les concernant soient communiquées au capitaine ou à l'armateur. Le non-paiement des salaires constitue un grave problème, mais les procédures de plainte établies dans la convention permettront de trouver une solution. La délégation de l'orateur souhaite donc faire consigner au rapport que, dans le cadre de la mise en œuvre de la convention, la Norvège considérera que les relevés de salaires de tous les gens de mer ne doivent pas obligatoirement être conservés à bord des navires. La Norvège appliquera la convention au niveau national en l'interprétant, de telle sorte que les relevés de salaires ne doivent pas être conservés à bord des navires et, dans ce cadre, elle coopèrera avec les autres Etats du Mémorandum de Paris (MOU). Dans un autre domaine, l'orateur a relevé que les annexes A5-I et A5-III sont identiques. Le comité voudra peut-être demander au Comité de rédaction de les fusionner en une seule annexe.
- 1161.** Le Vice-président travailleur a noté que le non-paiement des salaires représente un problème grave qui a besoin d'être résolu. Ces dernières années, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) a recouvré annuellement des dizaines de

millions de dollars d'arriérés de salaires et ces sommes ne représentent que la partie visible de l'iceberg. L'orateur s'est donc déclaré satisfait du retrait de cet amendement et de la reconnaissance accordée à ce problème. S'agissant de la proposition de fusionner les annexes A5-I et A5-III, il pense qu'il serait préférable de garder ces annexes séparées. Bien qu'elles soient actuellement identiques, il se peut qu'elles évoluent ultérieurement dans des sens différents.

- 1162.** Le membre gouvernemental de la Norvège a retiré l'amendement D.25.
- 1163.** Les annexes A5-III et B5-I ont été adoptées sans modification.
- 1164.** Toutes les annexes ont été transmises au Comité de rédaction pour examen.
- 1165.** La représentante du Secrétaire général a dit que le Comité de rédaction, lors de son examen de l'annexe A5-II, a noté que la Déclaration de conformité du travail maritime – Partie II, prévoit seulement la signature de l'autorité certifiant les informations et s'est demandé si la Partie II de la déclaration doit être également signée par l'armateur responsable de prendre les mesures qui y sont prévues.
- 1166.** Le Vice-président employeur a dit souhaiter inclure la signature de l'armateur ou celle du représentant autorisé de celui-ci, comme le capitaine. Le Vice-président travailleur et le membre gouvernemental du Royaume-Uni sont dits d'accord.

Remarques de clôture

- 1167.** Rappelant la tâche que le Président de la Conférence avait confiée au Comité plénier au début de la session, le président s'est félicité de pouvoir informer le Président de la Conférence que celui-ci s'est révélé à la hauteur de la tâche. Il a en effet réussi à produire le texte final d'un projet de convention maritime consolidée.
- 1168.** Le Vice-président employeur a déclaré que cela tenait du miracle qu'un groupe aussi large que le Comité plénier, chargé de traiter de questions couvrant toute la vie professionnelle des marins, ait pu achever ses travaux dans les délais impartis. La série de réunions qu'il a tenues a été véritablement remarquable. L'expertise dont ont fait preuve ses membres tout au long des discussions a été d'une qualité exceptionnelle. Ils sont parvenus à rassembler gouvernements, employeurs et travailleurs autour d'un consensus permettant d'orienter l'industrie maritime dans la voie qu'elle doit suivre au cours des prochaines décennies. L'orateur remercie son gouvernement et ses collègues travailleurs de leur contribution.
- 1169.** Le Vice-président travailleur a remercié le Bureau de son travail. Bien que le groupe des travailleurs ait été déjà prêt à adopter le projet de convention deux semaines auparavant, le texte en a été encore amélioré grâce aux travaux du comité. Le premier jugement porté sur ce texte sera celui des gouvernements lorsqu'ils envisageront de ratifier la convention. En dernière analyse toutefois, ce sont les gens de mer qui jugeront cet instrument que le groupe des travailleurs considèrent toujours comme une déclaration des droits des gens de mer. Dans les remerciements qu'il a adressés à ses collègues du comité, l'orateur a tout particulièrement souligné la contribution du Vice-président employeur à qui revient en large partie le mérite de la réussite de la rédaction du projet de convention. En conclusion, l'orateur a déclaré qu'il était confiant que la convention serait adoptée à l'issue d'un vote favorable.
- 1170.** Le membre gouvernemental de la Grèce a comparé l'exercice de consolidation à l'Odyssée. Le comité ne se trouve désormais plus qu'à quelques encablures d'Ithaque, son

port d'attache. L'orateur a ajouté que, tant que l'industrie maritime existera, la Grèce sera présente et s'emploiera activement à améliorer ce secteur.

- 1171.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni s'est fait l'écho de ce qui est, à son avis, un sentiment partagé par un grand nombre de pays européens en rendant hommage à la solidité de la direction, à l'enthousiasme et à l'endurance du Président. Il a également remercié ses collègues, les Vice-présidents employeur et travailleur.
- 1172.** La membre gouvernementale de l'Argentine a dit qu'il y a trente ans le ministre du Travail de son pays est venu à Genève pour l'adoption de la convention n° 147, et que la délégation argentine est aujourd'hui fière d'avoir participé au travail qui a précédé l'adoption de la nouvelle convention consolidée. Elle a exprimé le vœu que le dur travail accompli par le comité soit profitable au groupe important de travailleurs qui est au cœur de l'instrument, à savoir les gens de mer du monde entier.
- 1173.** La membre gouvernementale des Philippines a exprimé ses sincères remerciements au Président de la Conférence, aux amis du Président, à ses collègues du comité ainsi qu'à la représentante du Secrétaire général et à tous les membres du secrétariat qui ont écouté les préoccupations de sa délégation et aidé à la recherche d'une solution pour répondre à ses préoccupations.
- 1174.** Le représentant gouvernemental de Chypre a noté la solide alliance qui s'est instaurée entre les employeurs et les travailleurs au cours des travaux du comité. Elle espère qu'elle se poursuivra.
- 1175.** Le Président a rappelé qu'au début de la Conférence il sentait qu'il allait s'engager sur une «route longue et sinueuse». Plus tard, cela lui a semblé être davantage un voyage mystérieux et magique. Il a remercié le Bureau de l'excellente qualité des préparatifs de la Conférence ainsi que ses collègues de lui avoir donné la possibilité de servir en tant que président du comité. Cela a été pour lui à la fois un plaisir, un honneur et un privilège. Il a tout particulièrement apprécié le très grand professionnalisme du Vice-président employeur, le talent extraordinaire, les qualités de dirigeant et la personnalité du Vice-président travailleur. Il a également exprimé sa reconnaissance au Président et au Vice-président du groupe gouvernemental pour la précieuse contribution qu'ils ont apportée et exprimé son profond respect au Président de la Conférence. Il souhaite dire en conclusion, à la représentante du Secrétaire général qui l'a contacté quatre ans auparavant pour lui demander de prêter son concours à cet exercice de consolidation: très sincèrement «merci de m'avoir pris à bord».
- 1176.** Le rapport du comité est soumis à la Conférence pour examen.

Genève, le 22 février 2006.

(signé) Bruce Carlton,
Président.

F. Abdel Hamid Elsayed,
Rapporteur.

D. Bell,
Rapporteur.

G. Boumpopoulos,
Rapporteur.

Rapport du comité de rédaction de la 10^e Conférence maritime

Considérations générales

Le comité a pris note de toutes les demandes du Comité plénier concernant des changements rédactionnels déterminés à apporter au texte français et à la version espagnole de la convention et a fait le nécessaire pour y donner suite, en tant que de besoin.

Dans toutes les dispositions où les termes «navire battant son pavillon» se rapportaient directement à «l'autorité compétente», le comité de rédaction a remplacé l'expression «autorité compétente» par des termes, tels que «l'autorité compétente du Membre», se rapportant au Membre au pavillon duquel il était fait référence.

Le comité de rédaction a décidé de ne pas remplacer le terme «sex» par «gender» dans le texte anglais, étant donné le contexte et eu égard au fait que le terme «sex» est employé dans des instruments existants de l'OIT ainsi que dans la convention, en particulier à propos de la protection contre la discrimination et de l'égalité d'accès (principe directeur B2.2.2, paragr. 4 a); norme A4.4, paragr. 1; principe directeur B4.4.2, paragr. 7) ainsi que des informations sur le marché du travail maritime (principe directeur B1.4.1, paragr. 1 e)).

Articles

Article II

Paragraphe 1 a)

En réponse à une demande du Comité plénier concernant le paragraphe 1 a) de l'article II du texte anglais, le comité de rédaction a décidé qu'il n'était pas nécessaire de remplacer le mot «authority» par «authorities», puisque les termes «other authority» figurant déjà dans le texte avaient un sens général qui pouvait s'appliquer soit au singulier soit au pluriel.

Paragraphe 1 j)

A la demande du Comité plénier, le comité de rédaction a préparé un libellé pour la définition de l'«armateur» conformément au mandat donné par le Comité plénier. En particulier, le comité de rédaction a été prié de faire en sorte qu'une seule personne soit identifiée comme étant l'armateur responsable à l'égard de toutes les obligations incombant à l'armateur aux termes de la convention, indépendamment du fait qu'il existe éventuellement des arrangements de sous-traitance ou autres arrangements de ce genre.

Paragraphe 4

En ce qui concerne le paragraphe 4 de l'article II, le comité de rédaction a été prié de revoir le texte français et la version espagnole de l'amendement C.PI/D.10 relatif à l'article II, paragraphe 4, pour les aligner sur le texte anglais. Il a décidé de remplacer, en français, les termes «affectés à la navigation maritime commerciale» par les termes «affectés à des activités commerciales» et, en espagnol, les termes «la navegación marítima comercial» par les termes «las actividades comerciales».

A la fin du paragraphe 4 de l'article II, le comité de rédaction a ajouté la phrase «La présente convention ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires», car le Comité plénier lui avait demandé d'ajouter dans cette disposition un libellé semblable à celui de l'article III *a*) de la Convention STCW-95, à savoir «navires de guerre et navires de guerre auxiliaires».

Article XV

Au paragraphe 2 de l'article XV, le comité de rédaction a ajouté les mots «de Membres» entre les mots «cinq gouvernements» et les mots «ayant ratifié la convention», car, au sens strict, ce sont les Etats Membres, et non les gouvernements, qui ratifient les conventions. Le comité a décidé qu'il n'était pas nécessaire de clarifier la disposition indiquant que l'amendement doit avoir été proposé ou être appuyé «par au moins cinq gouvernements de Membres ayant ratifié la convention» puisque, dans le contexte de la première phrase ainsi que de l'article XIII, il était suffisamment clair que, lorsqu'un gouvernement d'un Membre qui a ratifié la convention a proposé un amendement, il suffit que quatre gouvernements supplémentaires de Membres ayant ratifié la convention appuient la proposition ou s'y joignent, tandis que, lorsqu'un gouvernement d'un Membre qui n'a pas ratifié la convention a proposé un amendement, il faut cinq gouvernements de Membres ayant ratifié la convention qui appuient la proposition ou s'y joignent.

Note explicative

Le comité de rédaction a noté que l'expression «Membre ayant déjà ratifié la convention», définie au paragraphe 6 de l'article XV, avait un sens spécifique et étroit qui n'était pas le même que le sens implicite dans les paragraphes 9 et 10 de la Note explicative. En conséquence, dans le texte anglais, il a remplacé dans ces paragraphes l'expression «ratifying Member» par l'expression «Member which has ratified this Convention», qu'il a jugée plus appropriée eu égard en particulier au fait qu'elle est employée dans d'autres dispositions de la convention.

Titre 1

Norme A1.2 – Certificat médical

Au paragraphe 10 de la norme A1.2, dans le texte anglais, les termes «ships ordinarily engaged in international trade» ont été remplacés par «ships ordinarily engaged on international voyages», eu égard au fait que l'expression «international voyage» est utilisée ailleurs dans la convention, y compris dans une définition donnée aux fins de la règle 5.1.3 (norme A4.1, paragr. 4 *b*); règle 5.1.3, paragr. 1 *a*); norme A5.1.3, paragr. 13). Le comité a jugé que cette modification reflétait l'intention sous-jacente dans l'expression proposée «international trade», qui n'était pas utilisée ou définie ailleurs dans la convention.

Règle 1.3 – Formation et qualifications

A la demande du Comité plénier, le comité de rédaction a inclus un nouveau paragraphe 4 dans la règle 1.3 et a clarifié l'intention selon laquelle la date d'entrée en vigueur des dispositions à caractère contraignant portant sur la question éventuellement adoptée par l'Organisation maritime internationale est la première des dates mentionnées.

Titre 2

Principe directeur B2.5.2 – Mise en œuvre par les Membres

Dans le principe directeur B2.5.2, le comité de rédaction a ajouté, au paragraphe 2 a) ii), une référence à «l'Etat dont [le marin] est ressortissant ou [...] l'Etat où il réside, selon le cas» et, au paragraphe 3, une référence à l'Etat où réside le jeune marin, afin d'harmoniser le libellé de ces paragraphes avec celui du paragraphe 1 du même principe directeur, tel qu'adopté par le Comité plénier.

Norme A2.8 et principe directeur B2.8.1

Notant que le paragraphe 2 du principe directeur B2.8.1 avait, pour l'essentiel, le même sens que le paragraphe 3 de la norme A2.8, le comité de rédaction a décidé de supprimer le paragraphe 2 de ce principe directeur et, par voie de conséquence, de remplacer, dans le paragraphe 3 de la norme, les termes «L'autorité compétente» par les termes «Tout Membre», repris du principe directeur.

Titre 3

Norme A3.1 – Logement et loisirs

Au paragraphe 2 de la norme A3.1, pour refléter l'intention selon laquelle des consultations préalables doivent avoir lieu dans les deux situations visées aux alinéas a) et b) du paragraphe 2, le comité de rédaction a placé la référence à la consultation dans le chapeau de la disposition, alignant ainsi les versions française et anglaise.

Principe directeur B3.1.11 – Installations de loisirs et dispositions concernant le courrier et les visites à bord des navires

Au paragraphe 4 j) du principe directeur B3.1.11, les mots «le cas échéant» ont été ajoutés avant «pour un tarif raisonnable», pour éviter de donner à entendre que les services en question devraient toujours donner lieu à des frais.

Titre 5

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

Au paragraphe 10 de la norme A5.1.3, comme l'avait demandé le Comité plénier, le comité de rédaction a ajouté une disposition indiquant que toute dérogation octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3 doit être clairement indiquée dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime, et il a restructuré le paragraphe en conséquence.

Principe directeur B5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

Par suite du changement introduit dans le paragraphe 10 de la norme A1.5.3, le comité de rédaction a ajouté à la fin du paragraphe 1 du principe directeur A5.1.3 une phrase libellée comme suit: «Lorsqu'une dérogation est octroyée par l'autorité compétente en vertu du titre 3, la disposition ou les dispositions en question devraient être clairement indiquées.»

Au paragraphe 2 du principe directeur B5.1.3, les mots «établie par l'armateur» ont été ajoutés pour aligner le texte sur la référence aux mesures visées au paragraphe 2 de l'annexe A5-II.

Norme A5.1.4 – Inspection et mise en application

A la demande du Comité plénier, le comité de rédaction a révisé le paragraphe 9 de la norme A5.1.4 en supprimant le mot «avertissements» dans la première phrase, en remplaçant les mots «l'infraction constatée ne met en danger ni» par les mots «il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions de la présente convention qui met en danger» et en supprimant la deuxième phrase, conformément à l'amendement adopté.

Au paragraphe 13 de la norme A5.1.4, le comité de rédaction a ajouté les mots «ne dépassant pas six mois» après les mots «dans un délai raisonnable», pour donner suite à une demande du Comité plénier.

Principe directeur B5.1.4 – Inspection et mise en application

Comme l'avait demandé le Comité plénier, le comité de rédaction a clarifié le libellé du paragraphe 10 du principe directeur B5.1.4 en ajoutant les mots «publié par l'autorité compétente» avant les mots «de tout Membre en ce qui concerne les navires battant le pavillon de ce Membre».

Norme A5.2.1 – Inspections dans le port

Au paragraphe 4 de la norme A5.2.1, dans le texte anglais, le comité de rédaction a ajouté les mots «if they» avant «relate to a complaint» pour clarifier l'intention du Comité plénier selon laquelle le fonctionnaire autorisé doit prendre les mesures voulues si les manquements ont un rapport avec une plainte déposée en vertu du paragraphe 3.

Principe directeur B5.2.1 – Inspections dans le port

Au paragraphe 2 du principe directeur B5.2.1, le comité de rédaction a remplacé les termes «infraction grave» par les termes «les infractions visées», eu égard au contenu de ce paragraphe et à l'ordre des termes «infraction grave ou répétée» dans le texte du paragraphe 6 b) de la norme A5.2.1, tel qu'adopté.

Principe directeur B4.4.6 – Gens de mer dans un port étranger

Au paragraphe 1 a) du principe directeur B4.4.6, une référence à l'Etat où résident les gens de mer a été ajoutée en conséquence du fait que cette même référence avait été ajoutée au paragraphe 1 du principe directeur B2.5.2, tel qu'adopté par le Comité plénier.

Annexe A5-II

Dans la section de l'annexe A5-II qui identifie l'autorité délivrant le certificat, au début du certificat de travail maritime et du certificat de travail maritime provisoire, le comité de rédaction a remplacé le mot «personne» par le mot «autorité» et a ajouté le mot «reconnu» après le mot «organisme», afin d'harmoniser le contenu du certificat avec la norme A5.1.3, paragraphe 1.

Dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime, le comité de rédaction a ajouté un nouvel alinéa *d)* indiquant que «toutes dérogations octroyées par l'autorité compétente conformément au titre 3 sont clairement indiquées dans la section prévue à cet effet ci-après», et a ajouté une nouvelle section intitulée «Dérogations conformément au titre 3» après la section «Dispositions équivalentes dans l'ensemble». Comme l'avait demandé le Comité plénier, ces remaniements visaient à aligner la déclaration sur la règle 5.1.3, paragraphe 10, tel que modifiée.

Conformément à une demande acceptée en séance plénière du Comité plénier, les mots «sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité» ont été ajoutés à la fin des sections pertinentes de la déclaration.

Dans la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime, le comité de rédaction, à la suite d'un éclaircissement que le Comité plénier lui avait fourni à sa demande, a ajouté une section pour la signature de l'armateur ou de son représentant autorisé, certifiant que les mesures mentionnées ont été établies afin d'assurer entre les inspections la conformité continue aux prescriptions citées dans la partie I.

Dans toutes les parties pertinentes du certificat, de la déclaration et du certificat provisoire, afin d'en faciliter l'usage, le comité de rédaction a remplacé la référence à l'article II, paragraphe 1 *j)*, de la convention par une note de bas de page contenant la définition de l'«armateur» telle qu'elle figure dans cette disposition de la convention.

Annexe B5-I

Dans l'exemple fourni dans l'annexe B5-I, le comité de rédaction a introduit les changements requis par suite du remaniement des dispositions correspondantes du modèle figurant à l'annexe A5-II (voir ci-dessus).

TABLE DES MATIÈRES

| | <i>Page</i> |
|--|-------------|
| <i>Rapport du Comité plénier</i> | 1 |
| Rapport du Comité de rédaction de la 10 ^e Conférence maritime | 133 |