



Rapports de la Commission de proposition

Deuxième rapport

1. La Commission de proposition était saisie de 21 résolutions jugées recevables par le bureau et soumises par la Conférence. Son mandat était d'examiner ces résolutions et de faire rapport à la Conférence.
2. La présidente a expliqué que le temps disponible pour examiner ces projets est limité et elle a proposé, pour les traiter, de suivre une procédure élaborée après consultation du bureau. L'ordre de priorité suggéré pour l'examen des textes, en fonction du degré d'accord tripartite dont ils ont fait l'objet, a été présenté.
3. Pour accélérer les travaux, la procédure de dépôt d'amendements par écrit ne sera pas utilisée. Il a été observé qu'afin aussi de faciliter les travaux de la commission un petit groupe tripartite a été créé pour examiner d'éventuelles modifications à trois résolutions concernant respectivement la sécurité sociale, le Code international de gestion de la sécurité et la délivrance des certificats dès l'entrée en vigueur.
4. La présidente a proposé d'allouer un temps spécifique pour la présentation des résolutions et les interventions.
5. La commission a adopté ces propositions et a immédiatement commencé ses travaux.

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

6. Le vice-président armateur a présenté la résolution, expliquant que la promotion de la convention du travail maritime, 2006, est la prochaine étape importante et logique après son adoption par la Conférence.
7. Le vice-président gens de mer a approuvé la présentation de cette résolution conjointe.
8. Le vice-président du groupe gouvernemental a indiqué que son groupe reconnaît l'importance de cette résolution mais soumet deux sous-amendements qui en élargissent la signification. Parlant au nom du membre gouvernemental de l'Indonésie, il a suggéré d'insérer, après le quatrième paragraphe, un nouveau paragraphe ainsi libellé:

Confirmant la résolution concernant la coopération technique en vue de renforcer les capacités des administrations nationales responsables de l'inspection du travail maritime,

adoptée par la Conférence technique maritime préparatoire de l'Organisation internationale du Travail (Genève, 13-24 septembre 2004);

En outre, les membres du GRULAC ont proposé d'étoffer le dernier paragraphe en ajoutant:

... dans des domaines comme:

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

9. Le vice-président armateur et le vice-président gens de mer ont appuyé l'amendement proposé par le groupe gouvernemental et la résolution a été adoptée telle qu'amendée.

Résolution concernant l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins

10. Le vice-président gens de mer a présenté la résolution. Il a soumis une modification consistant, au cinquième paragraphe, à ajouter les mots «l'égalité des chances pour les femmes et pour les hommes» après le mot «promouvoir» et à supprimer les mots «la diversité».
11. Le vice-président armateur a appuyé la présentation de cette résolution conjointe.
12. Le vice-président du groupe gouvernemental a appuyé la modification proposée et la résolution a été adoptée par la commission.

Résolution concernant le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer

13. Le vice-président gens de mer a présenté la résolution, soumise conjointement avec les armateurs.
14. Il a indiqué qu'après consultation il propose une modification consistant à remplacer, au quatrième paragraphe, dans la version anglaise uniquement, le mot «vacuum» par le mot «gap», et de supprimer le mot «contraignant». Cette résolution est importante pour soutenir le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT dans la poursuite de sa tâche.
15. Le vice-président armateur a appuyé la résolution telle qu'amendée, cruciale pour le maintien de cette importante entreprise.

-
16. Le vice-président du groupe gouvernemental a appuyé la résolution telle que sous-amendée, et la résolution a été adoptée par la commission.

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

17. Le membre gouvernemental de la Grèce, s'exprimant au nom des auteurs, a présenté une résolution demandant un appui et des orientations destinés aux inspecteurs chargés du contrôle par l'Etat du port.
18. Le vice-président armateur a appuyé cette résolution sur le principe, faisant observer que des directives sont indispensables pour aider les inspecteurs chargés du contrôle par l'Etat du port à accomplir leur tâche.
19. Le vice-président gens de mer a présenté un amendement au nom des gens de mer et des armateurs, qui se lit comme suit:
- Insérer, après le troisième paragraphe, un nouveau paragraphe se lisant comme suit: «Consciente du mandat fondamental de l'Organisation, qui est de promouvoir des conditions de travail et de vie décentes;»
 - Insérer, avant le dernier paragraphe, un nouveau paragraphe se lisant comme suit: «Se rendant compte du travail fait par l'OMI dans ce domaine, et de l'importance que la communauté internationale attache à la coopération entre les organismes internationaux;»
 - Remplacer le dernier paragraphe par le texte suivant:
«Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à prier le Directeur général de convoquer une réunion tripartite d'experts chargée de mettre au point des orientations appropriées concernant le contrôle par l'Etat du port, et à demander au Bureau d'utiliser l'expertise technique de l'OMI dans ce domaine.»
20. Le membre gouvernemental de la Grèce a accepté les deux premières propositions, mais il s'est dit préoccupé de la suppression des mots «ouvertes à tous les Etats Membres». Il a estimé que tous les Membres doivent être invités et que la question pourrait être traitée lorsque le Conseil d'administration aura pris sa décision. Le membre gouvernemental du Danemark a abondé dans ce sens.
21. Le représentant du Secrétaire général a informé la commission que le Conseil d'administration établira de toute façon un groupe d'experts tripartite équilibré et que, même si d'autres membres gouvernementaux peuvent y assister à leurs propres frais en tant qu'observateurs participants, cette participation est soumise à l'approbation des partenaires sociaux.
22. Le vice-président gens de mer a expliqué qu'il ne cherche pas à exclure les gouvernements de la réunion, mais qu'il a à l'esprit les préoccupations du Conseil d'administration du BIT concernant le coût de ces réunions. Il a noté que le groupe des gens de mer approuve le principe de l'invitation de tous les autres gouvernements, en qualité d'observateurs participants, à leurs propres frais.
23. Les membres gouvernementaux des Bahamas et du Pakistan ont appuyé les deux premières propositions, et se sont déclarés d'accord avec l'idée que d'autres gouvernements puissent participer, à leurs propres frais. Le membre gouvernemental de Singapour s'est déclaré

d'accord lui aussi, mais il a demandé des assurances qu'aucun pays ne sera empêché de participer.

24. Les membres gouvernementaux du Danemark et de l'Allemagne ont proposé un sous-amendement au dernier paragraphe de l'amendement signifiant que la réunion serait «ouverte aux observateurs de n'importe quel Etat Membre».
25. Le vice-président gens de mer a craint que le Conseil d'administration, supposant que de nombreux gouvernements désireux de participer seraient disposés à couvrir leurs frais, ne désigne qu'un petit nombre de représentants tripartites officiels. Or il est important que la réunion tripartite soit composée d'un nombre suffisamment grand d'Etats Membres. L'orateur a dit sa préférence pour le texte tel qu'il est présenté dans l'amendement, et il a demandé que le rapport fasse état de la volonté des partenaires sociaux d'accueillir d'autres participants gouvernementaux, à condition qu'ils assument leurs propres frais.
26. Le vice-président armateur a appuyé ces commentaires.
27. Le membre gouvernemental du Danemark a estimé qu'il est important de pouvoir compter sur des observateurs participants – en d'autres termes, des observateurs qui pourraient s'exprimer et faire connaître leurs vues. Cet élément doit être expressément signalé. L'orateur s'est dit prêt à soutenir un sous-amendement mentionnant une représentation suffisamment élevée et équilibrée, avec des observateurs participants. Le membre gouvernemental de l'Australie s'est déclaré satisfait du texte tel qu'amendé, mais a suggéré d'ajouter les termes «la participation des observateurs» après les termes «ouvertes à». Le membre gouvernemental de la Grèce a souhaité qu'il soit rappelé au Conseil d'administration que cette convention est un instrument pionnier. Il a appuyé une suggestion faite par le secrétariat selon laquelle les vues de la commission seront pleinement reflétées dans le présent rapport. Le membre gouvernemental du Danemark s'est déclaré d'accord et a retiré son sous-amendement.
28. La résolution a été adoptée telle qu'amendée par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer.

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

29. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni, s'exprimant au nom des auteurs, a présenté cette résolution telle qu'amendée par les groupes des armateurs et des gens de mer. La résolution et l'amendement visent à assurer que des normes communes sont appliquées uniformément partout dans le monde. Les auteurs de la résolution originale ont appuyé l'amendement, qui remplace les sixième et huitième paragraphes.
30. Les vice-présidents armateur et gens de mer ont appuyé les amendements.
31. La résolution a été adoptée telle qu'amendée.

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

32. Le membre armateur des Etats-Unis, s'exprimant au nom du groupe des armateurs, a présenté la résolution n° 8, qui porte sur le rôle de l'industrie maritime en matière de sécurité.
33. Le vice-président gens de mer s'est déclaré d'accord avec le vice-président armateur, et a fait référence à des situations qui existent partout dans le monde, où les marins sont parfois traités comme des terroristes potentiels.
34. Le vice-président du groupe gouvernemental a exprimé le soutien de son groupe à cette résolution. Le membre gouvernemental de la Grèce a suggéré de supprimer les mots «conformément aux dispositions de la convention n° 185», étant donné que la convention n° 185 n'est pas encore entrée en vigueur.
35. Les vice-présidents gens de mer et armateur ont approuvé cette suppression.
36. La résolution a été adoptée telle qu'amendée.

Résolution concernant l'information sur les groupes professionnels

37. En présentant la résolution soumise conjointement par les partenaires sociaux, le vice-président armateur a rappelé qu'un certain nombre d'amendements à la convention du travail maritime ont été retirés dans le Comité plénier, car il est évident que certaines catégories de personnes à bord des navires ne seront jamais considérées comme des marins. Les orientations fournies dans la résolution sont essentielles lorsqu'il s'agit de traduire les dispositions de la convention maritime du travail dans la législation nationale.
38. Le vice-président gens de mer a confirmé que, dans le Comité plénier, il a été convenu qu'une résolution serait présentée concernant les doutes relatifs à la définition de «gens de mer» ou «marin». Il a noté que le titre de la résolution et de l'annexe ont été amendés pour refléter plus exactement l'intention de la résolution. Le terme «dockers itinérants» a été supprimé dans tout le texte de la résolution.
39. Le vice-président du groupe gouvernemental a dit que la résolution a réuni un consensus au sein du groupe, qui estime que c'est un texte important. Le membre gouvernemental de l'Australie a souhaité avoir confirmation du fait que la liste des catégories n'est pas considérée comme exhaustive.
40. La représentante du Conseiller juridique a suggéré qu'il serait plus correct que le début du paragraphe du dispositif soit libellé comme suit: «Décide que l'Organisation internationale du Travail devrait chercher à assurer ...».
41. La résolution a été adoptée telle qu'amendée.

Résolution concernant le bien-être des gens de mer

42. Le vice-président gens de mer a présenté la résolution, telle que révisée conjointement par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer, qui vise au paragraphe 9 à remplacer le mot «regrettant» par «constatant par ailleurs», à supprimer le paragraphe 10, et à insérer un nouveau paragraphe 7 dont le texte suit: «Reconnaissant le rôle vital du mouvement associatif et son savoir-faire dans le domaine des services de bien-être».
43. Le président du groupe gouvernemental a indiqué que les gouvernements n'avaient pas d'objections à la résolution. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a insisté sur l'importance vitale du texte et exprimé son soutien.
44. La résolution a été adoptée telle qu'amendée.

Résolution concernant le maintien de la Commission paritaire maritime

45. Le vice-président armateur a présenté la résolution, telle que révisée conjointement par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer. Il a souligné l'importance de la Commission paritaire maritime en ce qui concerne le nouvel instrument, ce qui justifie que cette commission continue d'exister.
46. Le vice-président gens de mer a indiqué que, dans le texte révisé de la résolution, les mots «lorsqu'il est appelé à se réunir» à la fin du paragraphe 8 ont été supprimés. Le paragraphe 8 se lit maintenant comme suit: «Demande au Conseil d'administration du Bureau international du Travail de veiller à ce que cet organisme de premier plan soit adéquatement financé et doté des ressources nécessaires». L'intervenant a souligné que la Commission paritaire maritime jouera un rôle essentiel dans la désignation des partenaires sociaux de la future commission maritime tripartite.
47. Le président du groupe gouvernemental a indiqué que son groupe n'avait pas d'objections au texte révisé.
48. La représentante Conseiller juridique a proposé de faire mention dans le dernier paragraphe des activités concernant le secteur maritime. Le dernier paragraphe se lirait comme suit: «Invite le Directeur général à veiller à ce que des ressources adéquates soient allouées à des activités concernant le secteur maritime au sein de l'Organisation internationale du Travail, de sorte que celle-ci puisse continuer, à l'avenir, à apporter un soutien adapté à ce secteur».
49. Il en a ainsi été décidé.
50. La résolution a été adoptée telle qu'amendée.

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

51. Le vice-président armateur a présenté la résolution et souligné l'importance de la participation et du savoir-faire de l'OIT dans un futur groupe de travail mixte OIT/OMI sur la dimension humaine.
52. Le vice-président gens de mer a rappelé que le facteur humain est présent dans 80 pour cent des incidents en mer et a estimé qu'une approche plus globale serait utile.
53. Le président du groupe gouvernemental a appuyé le texte de la résolution. Toutefois, son groupe s'est demandé s'il serait possible de fusionner le groupe de travail mixte OIT/OMI sur la dimension humaine, tel que prévu dans la résolution, et le groupe de travail d'experts qui est proposé dans la résolution concernant la sécurité et la santé au travail.
54. Le représentant du Secrétaire général a précisé qu'il sera difficile de fusionner les deux groupes de travail, étant donné que l'un est un groupe de travail mixte OIT/OMI, et l'autre un groupe d'experts de l'OIT.
55. Le vice-président armateur en a convenu, et indiqué qu'il est important que l'OIT participe aux travaux en cours qui ont été entamés avec l'OMI.
56. La commission a adopté la résolution.

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

57. Le vice-président gens de mer a présenté la résolution conjointe, ainsi qu'une révision de son texte qui vise à amender comme suit le septième paragraphe: «Notant également que les pays maritimes traditionnels, où ce secteur d'activité est en train de se transformer, ont perdu une bonne partie de leur base de compétences maritimes». L'intervenant a aussi fait observer que le mot «tripartite» a été inséré dans le dernier paragraphe.
58. Le vice-président armateur a appuyé les amendements proposés.
59. Le vice-président du groupe gouvernemental a appuyé la résolution telle qu'amendée.
60. Le membre gouvernemental du Danemark a appuyé la résolution mais s'est dit préoccupé par le nombre de nouveaux groupes qui seront institués, ainsi que par la charge de travail et le financement requis de tous les mandants.
61. Le membre gouvernemental de l'Australie a repris à son compte les observations du membre gouvernemental du Danemark, et ajouté qu'il est préoccupé par le grand nombre de réunions d'experts proposées. Il a demandé de consigner que le gouvernement australien ne soutiendra pas une prolifération de réunions d'experts, tout en reconnaissant qu'il appartiendra au Conseil d'administration de trancher en dernier ressort.
62. Le membre gouvernemental de la Grèce a appuyé la résolution mais demandé des éclaircissements sur les éléments qui indiquent une perte de compétences maritimes, perte dont il est fait mention dans le septième paragraphe, et sur la valeur ajoutée du dispositif.

-
63. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a appuyé les vues des membres gouvernementaux du Danemark et de l'Australie, et s'est dit particulièrement préoccupé par le facteur temps. Il a estimé que la question à l'examen pourra être mieux traitée à l'échelle régionale.
 64. Le vice-président gens de mer a souligné que le futur ordre du jour maritime est en cours d'élaboration. Il a indiqué que le paragraphe sur la perte de compétences donne un caractère d'urgence à cette question. L'Europe, comme d'autres régions, s'inquiète réellement de cette perte de compétences.
 65. La résolution a été adoptée telle qu'amendée.

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

66. Le vice-président armateur a indiqué que les actes de piraterie constituent un problème de longue date qui touche tout particulièrement les équipages mais aussi, à l'évidence, les navires et les cargos.
67. Le vice-président gens de mer a fait observer que ces agressions sont de plus en plus brutales et a souligné toute l'importance qui est attachée à la résolution.
68. Le membre gouvernemental des Bahamas en est convenu et a fait mention des récentes agressions qui ont eu pour cible des navires immatriculés aux Bahamas, y compris un navire à passagers.
69. Le président du groupe gouvernemental, s'exprimant au nom de son groupe, a appuyé la résolution.
70. Le membre gouvernemental de la Grèce a fermement appuyé la résolution proposée, et demandé que l'avant-dernier paragraphe soit amendé pour y insérer le membre de phrase suivant: «Assurer la sécurité et la sûreté des gens de mer».
71. Cette proposition a été appuyée par les armateurs, les gens de mer et le membre gouvernemental du Pakistan.
72. La résolution, telle qu'amendée, a été adoptée.

Résolution concernant la durée du travail des capitaines

73. Le vice-président armateur, présentant la résolution soumise par son groupe, a indiqué que le capitaine appartient à une catégorie de gens de mer différente de celle des autres membres d'équipage et que son horaire de travail doit être flexible. Il juge la résolution valide et digne d'être examinée sérieusement.
74. Le vice-président gens de mer s'est dit à tel point préoccupé par la résolution qu'il est disposé à demander qu'elle soit mise aux voix. Il la qualifie de «provocatrice». La flexibilité appliquée au temps de travail et aux périodes de repos des capitaines, telle que prévue dans le projet de résolution, est inacceptable. Il espère vivement que les

gouvernements, pour s'aligner sur le consensus qui s'est dégagé durant le Comité plénier, demanderont le retrait de la résolution.

75. Le vice-président du groupe gouvernemental a demandé aux gouvernements d'exprimer leurs points de vue individuellement.
76. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni s'est déclaré du même avis que le vice-président gens de mer et a demandé le retrait de la résolution. Les membres gouvernementaux de la Norvège et du Ghana ne l'appuient pas davantage et estiment que le sujet est clos. La membre gouvernementale de l'Argentine, s'exprimant aussi au nom du membre gouvernemental de Cuba, indique la ferme opposition des deux délégations à la résolution.
77. Le membre gouvernemental du Japon a expliqué que l'objectif de la résolution était véritablement de permettre aux capitaines d'organiser leur temps de travail. Il propose d'apporter au paragraphe 8 de la résolution un amendement consistant à supprimer les mots «la durée du travail et du repos des capitaines doit faire l'objet de flexibilité» et à les remplacer par les mots «le capitaine doit pouvoir gérer lui-même son temps de travail et ses périodes de repos». Sa délégation appuierait la résolution ainsi amendée. Les membres gouvernementaux de Singapour et du Pakistan appuient la résolution amendée selon le libellé proposé par le membre gouvernemental du Japon.
78. Le membre gouvernemental de la République de Corée a appuyé la résolution étant donné que la convention n'offre pas une flexibilité suffisante sur ce point. Il propose d'insérer les mots «et de la sûreté» au paragraphe 4 et les mots «et dans des conditions d'exploitation exceptionnelles» au paragraphe 7.
79. Le membre gouvernemental du Danemark a dit que, bien qu'il puisse souscrire à la proposition formulée par le membre gouvernemental de la République de Corée, il appuie la résolution dans son libellé actuel.
80. Le membre gouvernemental de l'Australie a indiqué qu'il ne souhaite pas rouvrir le débat mais a souligné que la flexibilité est cruciale, faisant observer toutefois que les dispositions de la convention seront contraignantes. Le membre gouvernemental de la Grèce note que la question de la durée du travail des capitaines devra certainement être réexaminée lorsqu'il faudra adopter des directives à ce sujet. Il considère néanmoins que la question ne doit pas être discutée davantage dans le cadre de cette commission.
81. Le vice-président gens de mer s'est dit disposé à rouvrir le débat, si nécessaire. Il existe selon lui trois options possibles. Premièrement, faute de consensus, la résolution devrait disparaître. La deuxième possibilité serait que les armateurs la retirent. La troisième possibilité serait que son groupe présente plusieurs amendements. Il énumère ensuite les amendements que son groupe pourrait être amené à soumettre et laisse entendre qu'il pourrait y en avoir de plus substantiels encore. S'il comprend la raison pour laquelle certaines parties souhaitent poursuivre la discussion, il estime néanmoins que ce n'est pas raisonnable. Il rappelle que, sur un navire, le capitaine est la personne la plus vulnérable en raison des lourdes responsabilités inhérentes à ses fonctions, et qu'il a donc besoin de protection.
82. Le vice-président armateur a demandé au président de bien vouloir suspendre les travaux de la commission aux fins de consultation.
83. Après avoir consulté son groupe, le vice-président armateur, tout en réaffirmant l'importance de la question, a retiré la résolution.

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

- 84.** Le membre gouvernemental des Bahamas a présenté la résolution. Il est essentiel que les Etats du pavillon disposent d'orientations pour assurer une mise en œuvre efficace de la convention.
- 85.** Le vice-président armateur a appuyé la proposition tout en estimant qu'il est plus important d'élaborer des orientations en matière de contrôle par l'Etat du port.
- 86.** Le vice-président gens de mer a abondé dans ce sens et a reconnu l'utilité d'une orientation différenciée pour les Etats du pavillon et pour les Etats du port.
- 87.** La membre gouvernementale du Danemark n'a pas appuyé la résolution. Cette question est suffisamment couverte par la convention, et l'oratrice rappelle en particulier la résolution précédente concernant la promotion de la convention du travail maritime, 2006, qui aborde la question de la fourniture d'une coopération technique. Si une réunion d'experts doit se tenir, il ne faudra l'organiser qu'au bout de plusieurs années afin qu'il soit possible de tirer parti de l'expérience acquise. Le régime d'inspection tout comme sa dotation en ressources relèvent des pouvoirs publics, et son gouvernement juge inutiles la réunion et les directives.
- 88.** Les membres gouvernementaux de l'Allemagne et de la Grèce ont dit partager l'avis de la membre gouvernementale du Danemark. De plus, le membre gouvernemental de la Grèce note que la notion de mesure équivalente dans l'ensemble figure dans le texte de la convention où elle est définie. Il estime qu'une réunion tripartite sur le contrôle par l'Etat du port suffit et qu'elle donnera les orientations nécessaires aux Etats du pavillon. Le membre gouvernemental de la Norvège appuie la membre gouvernementale du Danemark, faisant valoir qu'il existe maintes façons pour les Etats du pavillon de mettre en œuvre la convention. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni partage le point de vue des membres gouvernementaux du Danemark et de la Norvège et ne voit pas l'intérêt d'organiser une réunion mondiale pour élaborer des directives. Par contre, il n'est pas opposé à l'élaboration d'une série de directives «communes» destinées à apporter des orientations aux pays qui ont besoin d'aide pour mettre au point leurs propres directives. Le membre gouvernemental de Singapour appuie le membre gouvernemental du Royaume-Uni.
- 89.** Les membres gouvernementaux de la République de Corée, de la Malaisie et des Bahamas ont appuyé la résolution. Il faut fournir des orientations aux pays afin de parvenir à une ratification plus large de l'instrument. Le membre gouvernemental de l'Australie appuie la proposition, car elle ne dicte pas une réglementation mais apporte des orientations aux Membres dépourvus de structures administratives perfectionnées.
- 90.** Le membre gouvernemental de la Grèce a estimé que certains pays risquent d'utiliser les directives pour éviter de ratifier la convention. La question de la coopération technique est couverte par une autre résolution et n'est donc pas nécessaire ici.
- 91.** Le membre gouvernemental de l'Allemagne a exprimé l'avis qu'il n'est pas nécessaire d'élaborer des directives à l'intention de l'Etat du pavillon. L'expérience acquise avec les directives sur le contrôle par l'Etat du port pourra être mise à profit pour aider les Etats du pavillon.

-
92. Le représentant du Secrétaire général a suggéré d'amender le dernier paragraphe comme suit: «Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à demander au Directeur de donner la priorité voulue, au moyen de réunions tripartites d'experts, à la mise au point des orientations appropriées pour l'inspection par l'Etat du pavillon.»
93. Les membres gouvernementaux de l'Australie, des Bahamas, du Japon et de la République de Corée ont appuyé la proposition du Bureau, tout comme les vice-présidents armateur et gens de mer.
94. Le membre gouvernemental du Danemark a continué d'exprimer son désaccord, notamment à cause de la composition de la réunion tripartite d'experts qui est inconnue parce qu'elle n'est pas ouverte à tous les Etats Membres. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni fait remarquer qu'ils ne sont pas en position d'accepter les directives formulées à l'issue de la réunion proposée.
95. Le membre gouvernemental de l'Australie a indiqué que la résolution vise à aider les Etats Membres qui en ont besoin. Il suggère donc de modifier le texte comme suit: «l'aide requise par les Etats Membres pour élaborer des orientations appropriées» au lieu de «l'élaboration et [...] l'adoption par l'Organisation internationale du Travail de directives».
96. Le membre gouvernemental de l'Allemagne s'est dit préoccupé aussi du nombre de demandes visant à tenir des réunions d'experts, faisant remarquer que ces réunions coûtent cher. Toutefois, le vice-président gens de mer a objecté que le Bureau a besoin de la contribution de chacun des trois groupes pour pouvoir élaborer ces directives. En conséquence, le membre gouvernemental de l'Allemagne a retiré son appui, tout comme le membre gouvernemental de l'Australie.
97. Le membre gouvernemental du Danemark a finalement déclaré qu'il peut accepter le texte tel qu'amendé par le Bureau, à condition qu'il soit clair que ces directives s'adressent seulement aux Etats qui n'ont pas la capacité d'en élaborer eux-mêmes.
98. La résolution est adoptée, telle que modifiée.

Résolution concernant la sécurité et la santé au travail

99. Le vice-président armateur a présenté la résolution, soumise conjointement avec le groupe des gens de mer, et a fait observer que cette question a été examinée dans le cadre du titre 4 de la nouvelle convention. Il y a lieu de mieux informer les personnes qui s'occupent des questions de sécurité et de santé au travail. Un groupe d'experts tripartite chargé d'entreprendre cette action apportera une contribution importante.
100. Le vice-président gens de mer a exprimé son ferme soutien.
101. La résolution a été appuyée par les membres gouvernementaux.
102. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a exprimé son inquiétude au sujet du nombre de réunions à prévoir et des ressources qui seront requises. Il a demandé comment les priorités seront établies.
103. Le secrétariat a répondu que les priorités seront arrêtées par le Conseil d'administration, compte tenu des nombreuses autres priorités de l'Organisation.

104. La résolution a été adoptée.

Résolution concernant la capacité de recherche et de sauvetage

105. Le vice-président gens de mer a présenté la résolution comme un appel lancé aux gouvernements afin qu'ils aident les pays en développement, en partageant leur technologie, leur savoir-faire et leurs ressources, à faciliter la formation et à mettre en place des infrastructures qui leur permettent d'assurer une intervention rapide et efficace en cas d'accident en mer. De nombreux pays en développement souhaitent, certes assurer une recherche et un sauvetage efficaces, mais ils ne disposent pas des ressources nécessaires. La résolution invite également le Conseil d'administration à travailler en étroite collaboration avec l'OMI.

106. Les membres gouvernementaux ne voient aucune objection à cette résolution. Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a déclaré que son pays s'acquitte régulièrement de ses obligations en coordonnant les activités de recherche, non seulement dans ses eaux territoriales, mais aussi dans d'autres parties du monde et en offrant une formation. Il a prié instamment les autres pays d'assumer également leurs responsabilités à cet égard.

107. La résolution a été adoptée.

Résolution concernant la sécurité sociale

108. La présidente a indiqué à la commission que le texte révisé de la résolution soumis par le groupe des armateurs et celui des gens de mer est issu d'une discussion informelle avec les membres gouvernementaux mais qu'il n'y a pas eu de consensus tripartite sur chacun des points.

109. Le vice-président du groupe gouvernemental a indiqué que ses collègues du groupe gouvernemental sont disposés à appuyer la résolution pour autant que les auteurs du texte révisé acceptent la suppression, dans le premier paragraphe du dispositif, de l'expression «indépendamment du pays de résidence de ces derniers» qui, à leur sens, déborde l'accord auquel le Comité plénier était parvenu.

110. Le membre gouvernemental du Danemark a appuyé le texte révisé. Cependant, la question de la sécurité sociale a déjà fait l'objet d'un débat approfondi au sein du Comité plénier qui avait permis d'atteindre un fragile équilibre, et sa délégation constate avec inquiétude que le septième paragraphe du préambule ne reflète pas cet équilibre. Elle ne pourra donc appuyer la résolution que si, outre la suppression de l'expression précitée, ce paragraphe est également modifié pour être conforme au libellé du paragraphe 3 de la règle 4.5.

111. Le vice-président gens de mer a déclaré que, dans le domaine de la protection sociale, beaucoup reste à faire et que de nombreux gouvernements semblent estimer que le problème est insurmontable. Néanmoins, il convient de montrer que la nouvelle convention du travail maritime consolidée est capable de tenir compte des développements progressifs. L'expression «indépendamment du pays de résidence de ces derniers» et la proposition de dresser un inventaire des dispositifs de protection sociale et de sécurité sociale applicables aux gens de mer traduisent précisément la volonté des partenaires sociaux d'envisager de nouvelles possibilités de promouvoir la protection efficace des gens de mer où qu'ils soient. En réponse au membre gouvernemental du Danemark, l'intervenant a souligné que le libellé du septième paragraphe du préambule est calqué sur le paragraphe 3 de la norme A4.5. Il a souhaité savoir quelle est la position des membres gouvernementaux

présents à la commission et s'ils sont disposés à appuyer la résolution dans le cas où l'expression en question est supprimée du premier paragraphe du dispositif.

112. Le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré que son groupe appuie le nouveau texte tel que présenté. Il ne veut pas que la promotion de la protection sociale soit restreinte à cause du pays de résidence d'un marin. Il souhaite lui aussi que les membres gouvernementaux présents clarifient leur position. Interrogés par la présidente, les membres gouvernementaux présents ont indiqué qu'ils sont disposés à appuyer la résolution pour autant que l'expression «indépendamment du pays de résidence de ces derniers» soit supprimée.
113. Le vice-président gens de mer a indiqué que, dans ces conditions, son groupe est disposé à accepter que l'expression soit supprimée. Le vice-président armateur a déclaré que son groupe accepte également que l'expression soit supprimée.
114. La représentante du Secrétaire général a estimé que le septième paragraphe du préambule ne modifie pas le sens de la convention maritime consolidée proposée et que les inquiétudes du membre gouvernemental du Danemark sont prises en considération.
115. Le membre gouvernemental du Danemark a souhaité qu'il soit pris acte du fait qu'il n'est pas favorable à la résolution car il estime que le septième paragraphe du préambule ne reflète pas le contenu de la convention telle qu'adopté par le Comité plénier.
116. Avec cette réserve, le texte révisé de la résolution a été adopté tel qu'amendé.

Résolution concernant la mise en œuvre effective des prescriptions de la convention du travail maritime consolidée en matière de certification

117. Le vice-président du groupe gouvernemental, représentant le groupe de travail, a introduit cette résolution en indiquant que les gouvernements devaient satisfaire à de multiples exigences en matière de certification. Il souligne qu'il y aurait des avantages pratiques à autoriser les gouvernements à combiner les inspections de l'OIT avec celles conduites en application du Code ISM. Si un inspecteur se trouve déjà dans le bureau d'un armateur pour y effectuer un audit au titre du Code ISM, il ne devrait pas être obligé de ne pas relever un manquement aux prescriptions de la Convention de l'OIT. Le texte révisé présenté vise à assurer un respect effectif de ces prescriptions et l'orateur indique que les partenaires sociaux ont suggéré le libellé possible du paragraphe du dispositif. Il est disposé toutefois à supprimer toute mention du Code ISM comme le montre le titre du texte révisé proposé.
118. Un membre armateur, s'exprimant au nom du groupe, n'a pas appuyé la résolution. L'OMI a entrepris l'harmonisation des obligations en matière d'inspection et de certification. La tâche s'est révélée complexe et il croit savoir qu'elle est toujours inachevée. L'OIT dispose désormais d'une convention autonome qui contient des prescriptions en matière d'inspection et de certification. A ce stade, alors même que la convention n'a pas encore été adoptée, il est trop tôt pour formuler des propositions d'harmonisation avec le Code ISM. Cette résolution n'apporterait pas grand chose à l'OIT.
119. Le vice-président gens de mer a partagé l'avis du groupe des employeurs. La nouvelle convention porte sur des questions de droit du travail et elle est conçue pour être ratifiée. Les certificats délivrés seront les premiers à l'être dans l'histoire du droit du travail maritime. Il pense que la convention doit former un tout autonome et que le respect de ses

dispositions doit faire l'objet d'inspections spécifiques. La convention ne peut être liée aux procédures ISM et l'orateur ne peut appuyer la résolution.

- 120.** Le vice-président du groupe gouvernemental a déclaré que le groupe de travail souligne que l'objectif de la résolution est énoncé dans le paragraphe du dispositif et concerne la question de la mise en œuvre et du respect uniformisés au plan mondial des dispositions de la convention. S'exprimant au nom de son propre gouvernement, il propose de supprimer les trois paragraphes faisant mention du Code ISM et de ne conserver que le paragraphe du dispositif.
- 121.** Un membre armateur, s'exprimant au nom de son groupe, a déclaré avoir toujours des doutes quant à l'objectif du paragraphe du dispositif. La convention elle-même prescrit des méthodes efficaces et uniformes pour le respect de ses dispositions. Des discussions avec l'OMI ne sont pas nécessaires pour donner une légitimité aux certificats délivrés au titre de la convention.
- 122.** Le membre gouvernemental de la Grèce a suggéré que la résolution soit retirée mais que l'intention ayant animé les gouvernements l'ayant proposée soit consignée.
- 123.** Le vice-président gens de mer a partagé l'avis des armateurs. Le titre 5 de la convention a donné lieu à plus de débats qu'aucun autre titre du nouvel instrument et il est le résultat d'un compromis délicat. Il a confiance que le titre 5 permet de mettre en œuvre et de faire respecter de manière efficace au plan mondial les dispositions de la convention et il demande aux gouvernements de mettre celle-ci en œuvre comme prévu. Il est vigoureusement opposé à une action commune avec d'autres organisations et il n'accepterait pas la résolution même si les paragraphes autres que celui du dispositif étaient supprimés. Il serait heureux qu'elle soit retirée.
- 124.** Le membre gouvernemental des Bahamas a appuyé les gens de mer et déclaré qu'une procédure de certification indépendante doit être conservée pour la convention.
- 125.** Le membre gouvernemental de la Norvège a déclaré que les gouvernements se voient privés de la possibilité de rationaliser la mise en œuvre de deux instruments pour deux organisations différentes, ce qu'aurait permis la conduite de deux inspections simultanément sur le même navire. En effet, une base légale est nécessaire pour pouvoir effectuer des inspections simultanées. Compte tenu des discussions au sein du comité, toutefois, il se voit contraint de retirer la résolution.
- 126.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a fait siens les commentaires du membre gouvernemental de la Norvège et il prévoit une répétition inutile du travail que devront effectuer les armateurs, les capitaines et les inspecteurs. C'est avec réticence qu'il accepte que la résolution soit retirée, disant qu'à son avis cette décision se révélera préjudiciable pour tous à long terme.
- 127.** Avec l'accord des Etats Membres présents ayant proposé la résolution, celle-ci est retirée.

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

- 128.** Le membre gouvernemental de la Norvège a présenté cette résolution. Elle doit être considérée comme un moyen pratique de gérer la mise en œuvre initiale en vue de faire fonctionner le système de certification. Il a aussi indiqué qu'il est disposé, si besoin est, à

envisager une période d'un an au lieu de deux pour procéder à la certification des navires, après l'entrée en vigueur initiale de la convention.

- 129.** Le vice-président gens de mer a déclaré qu'il comprend l'arrangement demandé et qu'il accepte le processus de mise en vigueur progressive. Toutefois, il s'est dit fermement convaincu que, dans le cadre de ce processus progressif, les activités de certification doivent être entreprises en mettant tout d'abord l'accent sur le fait que la délivrance d'un certificat aux vraquiers et aux navires à passagers doit être achevée au moment de l'entrée en vigueur de la convention. Il a donc proposé un sous-amendement, consistant à insérer le texte suivant tiré de l'article 8, paragraphe 3, «12 mois au plus tard après la date à laquelle des ratifications auront été enregistrées pour au moins 30 Membres représentant 33 pour cent au moins du tonnage brut de la flotte marchande mondiale». Il a également suggéré de prévoir une année au lieu de deux pour la délivrance d'un certificat aux autres navires après l'entrée en vigueur de la convention. Il a estimé que cette modification, pour autant qu'elle s'avère possible sur les plans constitutionnel et juridique, donnera une souplesse suffisante aux Membres ayant ratifié la convention avant qu'elle n'entre en vigueur. En outre, il a cru comprendre que les Membres peuvent mettre en place leurs systèmes à une date rapprochée et délivrer un certificat aux vraquiers et aux navires à passagers même si les certificats ne sont pas requis par la loi avant que la convention n'entre en vigueur. Par la suite, ils pourront s'occuper de délivrer un certificat aux autres navires pendant une année supplémentaire.
- 130.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a exposé les difficultés auxquelles se heurtent les gouvernements pour délivrer un certificat aux navires. Il a proposé que les gouvernements collaborent étroitement avec les partenaires sociaux pour s'acquitter de cette tâche difficile.
- 131.** Le membre gouvernemental de la Norvège a appuyé la résolution telle que sous-amendée.
- 132.** Le vice-président armateur a appuyé la résolution telle que sous-amendée vu qu'elle donne amplement le temps aux Membres de se conformer aux prescriptions. Il a reconnu que ceux qui la ratifieront plus tard disposeront de moins de flexibilité.
- 133.** La résolution a été adoptée telle qu'amendée par la commission.

Résolution concernant les jeunes gens de mer

- 134.** La résolution n'ayant pas été appuyée, elle est abandonnée.

Genève, le 21 février 2006.

(Signé) V. Albuquerque,
Présidente et rapporteuse.

Résolutions soumises à la Conférence

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

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

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

Résolution concernant l'amélioration des possibilités offertes aux femmes marins

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

Rappelant la résolution concernant les femmes marins adoptée à sa 29^e session par la Commission paritaire maritime;

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

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

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

Résolution concernant le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

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

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

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

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

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

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

Prie le Conseil d'administration du Bureau international du Travail de demander au Directeur général, en coopération avec l'Organisation maritime internationale et l'Organisation mondiale de la santé, d'examiner s'il est nécessaire de revoir les actuelles Directives OIT/OMS relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer (ILO/WHO/D.2/1997), en jugeant si les gens de mer doivent être soumis à des normes différentes en fonction des tâches qu'ils ont à exécuter à bord des navires, et de communiquer leurs recommandations à l'Organisation pour qu'elle les examine et prenne les mesures appropriées.

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

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

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

Résolution concernant l'information sur les groupes professionnels

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe

Convention du travail maritime, 2006

Information sur les groupes professionnels

Généralités

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

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

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

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

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

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

Catégories de personnes

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

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

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

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

Critères

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

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

Résolution concernant le bien-être des gens de mer

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Résolution concernant le maintien de la Commission paritaire maritime

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

Notant également que le Conseil d'administration du Bureau international du Travail a reconnu l'importante contribution de la Commission paritaire maritime à sa 280^e session, lorsqu'il a convenu d'établir une sous-commission sur les salaires des gens de mer, appelée

à se réunir tous les deux ans, sans incidence budgétaire pour le Bureau, afin de réexaminer le salaire minimum de base recommandé par l'OIT pour les matelots qualifiés;

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

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

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

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

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

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

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

Rappelant la résolution adoptée à ce sujet par la Commission paritaire maritime à sa 29^e session;

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

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

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

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

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, (2006);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

Notant la persistance, dans de nombreuses régions du monde, d'actes de piraterie et de vols à main armée et la violence accrue exercée contre les gens de mer lors de ces agressions, ainsi que l'augmentation du nombre de prises d'otage contre le paiement d'une rançon dont sont victimes les gens de mer;

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

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

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

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

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

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

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

Résolution concernant la sécurité et la santé au travail

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

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

Résolution concernant la capacité de recherche et de sauvetage

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

Résolution concernant la sécurité sociale

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail,

Ayant adopté la convention du travail maritime, 2006;

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

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

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

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

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

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

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

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
<i>Rapports de la Commission de proposition</i>	
Deuxième rapport.....	1