

XXI ° CONGRÈS MONDIAL D'APOSTOLATUS MARI S

Rio de Janeiro, Brazil, 29 Septembre - 5 Octobre 2002

**Connaître et utiliser les instruments du B.I.T et de l'O.M.I.  
sur le bien-être des marins, de la pêche et du commerce,  
à bord et à terre**

*Mr. Doug Stevenson  
Center for Seafarers Rights, S.C.I.  
New York (USA)*

Le but de ce carrefour est de se familiariser avec l'Organisation Maritime Internationale et le Bureau International du Travail, et comment ces organisations peuvent contribuer à notre ministère auprès des marins et des pêcheurs.

Les instruments internationaux les plus importants qui définissent les normes internationales pour les marins sont les conventions et les recommandations. Toutes deux, conventions et recommandations, sont adoptées par des organismes représentant de nombreux pays. Les conventions sont des accords entre plusieurs pays qui lient tous les pays qui ont accepté formellement ces accords. L'accord formel des conventions est appelé ratification. Les conventions ne sont pas normalement obligatoires pour les pays qui ne les ont pas ratifiées, cependant dans plusieurs cas, les Etats du port peuvent exiger, comme condition d'entrée dans leur port, que tous les navires de tout pays soient en accord avec certaines conventions,. Les recommandations ne sont contraignantes légalement pour aucun pays. Cependant elles ont un poids moral considérable comme l'expression de principes basés sur un accord international.

Les organismes principaux qui préparent les instruments internationaux concernant les marins sont deux agences spécialisées des Nations Unies : l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.), et le Bureau Internationale du Travail (B.I.T.).

## **L'Organisation Maritime Internationale**

L'O.M.I., dont le bureau central est à Londres, est l'agence des Nations Unies spécialement responsable de l'amélioration de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution par les navires. Elle comprend 158 pays membres et plusieurs organisations non-gouvernementales. Les conventions les plus importantes de l'O.M.I. ont été largement acceptées par beaucoup de pays de par le monde. Elles incluent la Convention Internationale sur la Ligne de Chargement, la Convention Internationale pour la Sécurité de la Vie en Mer (SOLAS), la Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution des Navires (MARPOL), et les Normes pour la Formation, la Certification et la Garde pour Marins (STCW). Au cours des dix dernières années l'O.M.I. a déplacé ses priorités de règlement, des normes de techniques d'équipement vers les règlements concernant le facteur humain, les personnes, de la sécurité maritime. L'exemple le plus significatif de cette nouvelle direction de l'O.M.I. se trouve dans les amendements de 1995 au S. T. C. W. qui

sont devenus effectifs en février, mais dont l'application complète a été retardée jusqu'au 1er août de cette année.

L'Association Chrétienne Maritime Internationale (ICMA) est devenue membre consultant de l'O.M.I. l'année dernière. La délégation permanente de l'ICMA comprend : le Rev. Berend van Dijken, le Rev. Canon Ken Peters, Mr Chris York, le Rev. Jaako Lasio et Douglas Stevenson. Nous allons essayer de participer au plus grand nombre de rencontres qu'il nous sera possible (l'O.M.I. a cinq comités et neuf sous-comités). La délégation a l'intention de se réunir en décembre pour évaluer notre participation et discuter sur quoi concentrer nos priorités.

### *Principales Conventions*

**SOLAS** : la convention SOLAS spécifie les normes minimum dans la construction des navires, leur équipement et leur opération. La première version a été adoptée en 1914, en réponse au désastre du Titanic. La convention a été mise à jour plusieurs fois depuis. On se réfère à la convention valable aujourd'hui comme la SOLAS 1974, amendée. S'y trouve inclus, le code international obligatoire de gestion internationale de la sécurité, qui demande aux armateurs et opérateurs de navires d'avoir un système de gestion de la sécurité en place sur leurs navires.

**STCW** : la Convention Internationale sur les Normes de Formation, Certification et Garde pour Marins, concerne les normes internationales sur la compétence des marins. Elle souligne l'habileté pratique et la compétence qui doit être à la base de toute connaissance théorique. Ces normes de la Convention s'appliquent aux marins de tout grade, servant sur les navires marchands enregistrés sous le pavillon d'un pays qui a ratifié la Convention. La STCW demande aux Etats membres d'informer l'OMI sur les mesures prises pour la mise en oeuvre de la Convention. L'OMI établit une « liste blanche » des pays qui ont mis en oeuvre la STCW. La STCW demande aussi aux parties intéressées de procurer l'information qui permettra aux autres de contrôler la validité et l'authenticité des certificats de compétence des marins.

**MARPOL** : MARPOL établit les règlements qui préviennent la pollution maritime par navires, en couvrant la pollution accidentelle et opérationnelle d'hydrocarbures ainsi que la pollution par produits chimiques, cargo en conteneurs, égouts, détritiques, et la pollution de l'air.

**Convention sur la Ligne de Chargement** : la convention sur la ligne de chargement règle la quantité de cargo qu'un navire peut charger, en mettant des limites sur la profondeur de tirant d'eau du navire, et en tenant compte des problèmes d'étanchéité. Ces règles prennent en compte les hasards potentiels présents selon les différentes zones et les différentes saisons. La Convention exige que cette ligne maximum de chargement soit marquée sur les flancs du navire.

### *Questions courantes*

**Sécurité maritime** : une partie intégrante du mandat de l'O.M.I. est le devoir de rendre le voyage et le transport aussi sûrs que possible. Depuis le 11 septembre 2001, l'O.M.I. a entrepris de revoir les mesures internationales légales et techniques afin de prévenir et supprimer les actes terroristes contre les navires en mer et au port, ainsi que pour améliorer la sécurité à bord et à terre. Son but est de réduire les risques pour les passagers, les équipages et les personnels portuaires à bord des navires et dans la zone portuaire et sur les navires et leur chargement. L'O.M.I. tiendra une Conférence sur la Sécurité Maritime en décembre 2002, pour adopter de nouvelles règles visant à améliorer la sécurité des navires et des ports et éviter que les navires marchands deviennent la cible du terrorisme international. On s'attend à ce que ce nouveau règlement inclue les problèmes d'identification pour les marins et de l'accès aux navires.

Clandestins : Une Convention internationale relative aux clandestins a été adoptée à Bruxelles en 1957, mais elle n'est pas encore entrée en application et c'est improbable qu'elle le soit. Ces dernières années cependant, le problème des clandestins a augmenté et on reconnaît généralement qu'il y a un besoin urgent d'un accord international sur le partage des responsabilités, afin de permettre une solution heureuse des problèmes concernant les clandestins. L'O.M.I. a proposé des directives volontaires sur la manière de s'occuper des cas de clandestins, qui ont été incorporées dans la Convention de Facilitation. L'O.M.I. se demande s'il ne faudrait pas faire de ces directives volontaires, des directives obligatoires.

Piraterie : depuis 1998, l'O.M.I. a organisé une série de missions d'experts et de séminaires à travers le monde pour discuter comment prévenir ou supprimer la piraterie et les vols à main armée contre les navires. Elle a approuvé des recommandations aux gouvernements et aux navires, sur la prévention et la suppression de la piraterie. À la suite de l'augmentation dramatique des attaques de piraterie en 2000, l'O.M.I. a invité tous les gouvernements (du pavillon, du port et des pays côtiers) ainsi que l'industrie, à intensifier leurs efforts pour se débarrasser de ses actes criminels. Beaucoup ont demandé à l'O.M.I. d'élaborer un code international pour cette investigation.

L'application par les Etats du Pavillon. L'O.M.I. a été créée afin d'adopter une législation. Les Gouvernements sont responsables de son application. Quand un gouvernement accepte une Convention, il accepte de l'inclure dans ses propres lois nationales et de l'appliquer de la même manière que toutes les autres lois. L'Etat du Pavillon est celui du pavillon sous lequel navigue le navire. Le problème avec l'application de l'Etat du pavillon, c'est que certains pays manquent de l'expertise, de l'expérience et des ressources nécessaires pour faire cela de façon convenable. Le sous-comité de l'O.M.I. sur la mise en oeuvre par l'Etat du pavillon offre un forum à la fois aux Etats du pavillon et Etats du port qui peuvent ainsi se rencontrer et trouver des solutions aux problèmes concernant cette application.

Navires de pêche : l'Organisation Maritime Internationale, le B.I.T et la F.A.O. ont cherché à résoudre la question de la sécurité pour les navires de pêche dans la Convention de Torremolinos et la Convention STCW-F. Bien que ces conventions ne s'appliquent qu'aux gros navires de pêche de plus de 24 mètres de long, leur adoption par les Etats de du pavillon serait un premier pas excellent vers une amélioration de la sécurité sur les navires de pêche. Malheureusement, aucune de ces Conventions n'est au stade de l'application parce que trop peu de pays les ont ratifiées.

## **Le Bureau International du Travail**

Le B.I.T., dont le quartier général est à Genève, est l'agence spécialisée des Nations Unies pour promouvoir la justice sociale et les droits humains et du travail internationalement reconnus. Il réunit 245 pays membres, et beaucoup d'organisations non-gouvernementales. C'est la seule agence des Nations Unies qui utilise un mécanisme tripartite pour adopter ses normes. Chaque délégation nationale comprend des représentants des gouvernements, des employeurs, et des travailleurs. En utilisant cette méthode tripartite elle a, depuis 1920, adopté plus de 60 normes de travail maritime qui imposent un minimum international acceptable aux armateurs, aux syndicats et aux gouvernements de tous les pays du monde. Il est à regretter que beaucoup de Conventions aient manqué d'une large ratification par les pays membres. La Convention la plus importante pour les marins est la Convention 147 sur la Marine Marchande (Normes Minimum) qui détermine des normes acceptables internationalement sur les conditions de vie et de travail à bord des navires marchand. Cette convention a été ratifiée par la plupart des pays développés et elle est utilisée par les autorités de contrôle des Etats du port en Europe et en Amérique du Nord, comme normes minimum pour les navires entrant dans leur port, sans tenir compte si les Pays du pavillon ont, ou

non, accepté le B.I.T. 147. La Convention 163 concernant le bien-être des marins en mer et au port est un instrument très important qui a malheureusement attiré très peu de ratifications. Un sous-comité de l’B.I.T., appelé Commission Maritime Conjointe est responsable de l’établissement et de la mise à jour du salaire de base minimum recommandé par le B.I.T. pour les marins. Cette Recommandation, qui a fixé un minimum de 435 dollars par mois aujourd’hui, est seulement une recommandation qui n’oblige pas légalement. Elle forme cependant une base pour les échelles de salaire des marins dans beaucoup d’accords collectifs.

L’Association Chrétienne Maritime Internationale (I.C.M.A.) a été, depuis de nombreuses années, parmi les organisations non-gouvernementales observatrices. En plus, l’Apostolatus Maris peut y accéder à travers la présence du Saint-Siège comme Etat observateur. Le Bureau International du Travail (Secrétariat de l’O.I.T) a un prêtre catholique dans son staff comme conseiller expert. Le R.P. Dominique Peccoud, s.j., est aujourd’hui le conseiller pour les affaires socio-religieuses au Bureau International du Travail.

### *Principales Conventions*

Les normes du B.I.T prennent la forme de conventions et de recommandations internationales sur le travail. Les conventions du B.I.T. sont des traités internationaux, sujets à ratification par les Etats membres. Ses recommandations sont des instruments non obligatoires, qui généralement concernent les mêmes sujets que les conventions et qui proposent des directives pour orienter les politiques et actions des pays. Ces deux formes sont prévues pour avoir un impact concret sur les conditions et les pratiques de travail dans tous les pays du monde.

B.I.T.147 : on reconnaît que cette convention a substantiellement renforcé les efforts internationaux pour éliminer la gestion de navires sous-normes. Son but est d’améliorer l’efficacité et la sécurité de la navigation, d’améliorer les mesures en vue de protéger l’environnement maritime et faire avancer les intérêts des marins dans les domaines de la santé et de la sécurité, des conditions de travail, et des droits syndicaux. Cette convention, qui s’applique à la plupart des navires marchands est entrée en force en novembre 1981. Plus de 30 pays l’ont ratifiée. Les normes du B.I.T.147 sont définies par 15 conventions internationales relatives à l’âge minimum, aux soins et examens médicaux, aux articles des contrats, à la formation professionnelle, aux certificats de compétence des officiers, à la nourriture, aux services et au logement de l’équipage, aux heures de travail, à la prévention des accidents, à la maladie et compensations pour cause de maladie et de blessures, le droit à être rapatrié, et les droits syndicaux. Les conventions prévoient un contrôle des Etats du port même sur les navires enregistrés dans des pays qui n’ont pas adopté la convention.

B.I.T.163 : la loi internationale impose une obligation aux Etats du port d’assurer le bien-être culturel, la récréation, des possibilités d’information et autres services pour les équipages de navires en escale. La Convention du Bureau Internationale du Travail sur le Bien-être des Marins (B.I.T.163), énumère les exigences habituelles de la loi internationale pour les facilités à la disposition des équipages en escale dans les ports. La convention n’exige pas que les gouvernements gèrent ou financent ces services. Il demande cependant à chaque pays de s’assurer qu’ils existent. Dans la plupart des pays maritimes, cette obligation nationale est remplie par des organisations volontaires telles que les Centres de l’Apostolat de la Mer et d’autres membres de l’ICMA plutôt que par l’Etat. Les centres d’accueil de marins dans les ports modernes, procurent ces services vitaux qui sont nécessaires pour le bien-être des marins et par conséquence pour une opération effectivement sûre de leurs navires.

## *Questions actuelles*

**Consolidation des normes du travail maritime** : le Bureau International du Travail a lancé une consolidation majeure de l'ensemble des 65 instruments concernant le travail maritime existant aujourd'hui, pour en faire un seul instrument. Un Groupe de Travail Tripartite de Haut Niveau sur les normes de travail maritime travaille sur un nouvel instrument dans le but de faire adopter une nouvelle convention avant fin 2005. Une seconde rencontre de ce groupe de travail est prévue du 14 au 18 octobre prochains.

**Groupe de Travail O.M.I./B.I.T.** : un Groupe de Travail Joint 'ad hoc' sur les Responsabilités et les Compensations concernant les Réclamations pour Mort, Blessures personnelles et Abandon de marins, se rencontre depuis 1999. Il a produit le texte de directives volontaires et considère les moyens de faire transformer ces directives volontaires en convention obligatoire.

**Cartes d'identité pour Marins** : une rencontre de consultation s'est tenue à Genève en mai dernier pour guider le Bureau International du Travail sur le contenu possible d'un nouvel instrument qui pourrait être adopté par la Conférence Internationale du Travail durant sa 91e session en juin 2003. A la suite des attaques terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis, des décisions ont été prises dans le cadre à la fois de l'Organisation Maritime Internationale et du Bureau Internationale du Travail, pour augmenter la sécurité maritime. Les activités du B.I.T à ce sujet concernent le meilleur moyen d'améliorer la sécurité de la difficile identification des marins, et sur les mesures complémentaires de sécurité du port.

---

## **POINTS POUR LA DISCUSSION**

Problèmes soulevés par les participants au carrefour en relation avec l'O.M.I. et le B.I.T.

Participation de l'Apostolat de la Mer dans l'O.M.I. et le B.I.T.

- Pêche
- Sécurité maritime
- Abandon des marins
- Sécurité

Recommandations au Congrès