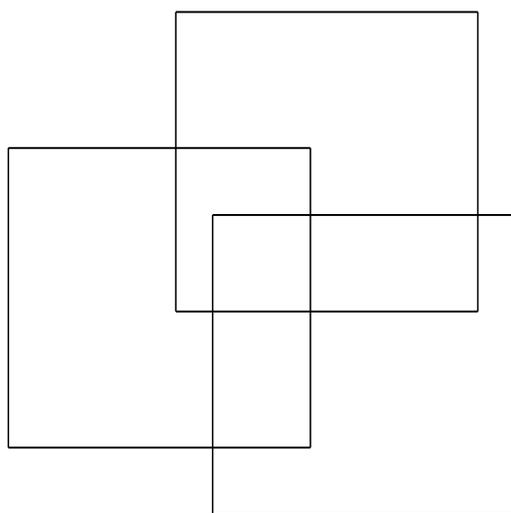




Résumé des observations et suggestions relatives aux amendements au code de la convention du travail maritime, 2006

**Document d'information en vue de la deuxième réunion
de la Commission tripartite spéciale instituée en vertu
de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006
(Genève, 8-10 février 2016)**



STCMLC/2016/2

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

**Département des normes internationales du travail
Département des politiques sectorielles**

**Résumé des observations et suggestions
relatives aux amendements au code
de la convention du travail maritime, 2006**

**Document d'information en vue de la deuxième réunion
de la Commission tripartite spéciale instituée en vertu
de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006
(Genève, 8-10 février 2016)**

Genève, 2016

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Copyright © Organisation internationale du Travail 2016
Première édition 2016

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à l'adresse suivante: Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: rights@ilo.org. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

Bibliothèques, institutions et autres utilisateurs enregistrés auprès d'un organisme de gestion des droits de reproduction ne peuvent faire des copies qu'en accord avec les conditions et droits qui leur ont été octroyés. Consultez le site www.ifro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

Résumé des observations et suggestions relatives aux amendements au code de la convention du travail maritime, 2006: Document d'information en vue de la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale instituée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (Genève, 8-10 février 2016), Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail et Département des politiques sectorielles, Genève, BIT, 2016.

ISBN 978-92-2-230873-6 (imprimé)
ISBN 978-92-2-230874-3 (pdf Web)

Egalement disponible en anglais: *Summary of observations and suggestions on the proposals for amendments to the Code of the Maritime Labour Convention, 2006*: Information document for discussion at the second meeting of the Special Tripartite Committee established under Article XIII of the Maritime Labour Convention, 2006, Geneva, 8–10 February 2016, ISBN 978-92-2-130873-7 (imprimé), ISBN 978-92-2-130874-4 (pdf Web), Genève, 2016; et en espagnol: *Resumen de las observaciones y sugerencias sobre las propuestas de enmienda al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*: Documento de información para la discusión en la segunda reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, Ginebra, 8-10 de febrero de 2016, ISBN 978-92-2-330873-5 (imprimé), ISBN 978-92-2-330874-2 (pdf Web), Genève, 2016.

Données de catalogage du BIT

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs, et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Les publications et les produits numériques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus dans les principales librairies ou auprès des plates-formes de distribution numérique. On peut aussi se les procurer directement en passant commande auprès de ilo@turpin-distribution.com. Pour plus d'information, consultez notre site Web www.ilo.org/publns ou écrivez à l'adresse ilopubs@ilo.org.

Table des matières

	<i>Page</i>
Introduction	1
Observations générales relatives aux amendements au code de la MLC, 2006	1
A. Observations et suggestions au sujet des propositions du groupe des représentants des gens de mer (règles 2.2 et 4.3).....	2
A1. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant la norme A2.2 – Salaires	2
Observations d’ordre général	2
Points particuliers	4
A2. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant la norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents.....	4
Observations d’ordre général	4
Points particuliers	6
B. Observations et suggestions au sujet des propositions du groupe des représentants des armateurs (règle 5.1 et annexe 5-II)	6
B1. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant la norme A5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime	6
Observations d’ordre général	6
Points particuliers	7
B2. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant l’annexe 5-II.....	8
Observations d’ordre général	8
Points particuliers	8

Introduction

1. Dans sa lettre du 23 juillet 2015, le Directeur général invitait tous les Membres de l'Organisation, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article XV de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), à lui faire connaître avant le 23 janvier 2016 toute observation ou suggestion concernant les amendements proposés par les groupes des représentants des armateurs et des gens de mer nommés à la Commission tripartite spéciale instituée en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006, à propos des dispositions du code relatives à la règle 2.2, à la règle 4.3 et à la règle 5.1.3 de la convention.
2. Conformément au paragraphe 4 de l'article XV, le présent document résume les observations et suggestions qui ont été communiquées en réponse à la lettre du Directeur général. Les vingt-trois Membres ci-après ont transmis leurs observations: *Brésil, Cambodge, Chine, République de Corée, Espagne, Estonie, Finlande, Inde, Japon, Lituanie, Maurice, Pays-Bas, Panama, Portugal, Fédération de Russie, Samoa, Suisse, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, Thaïlande, Togo, Turquie et Viet Nam.*
3. Une grande partie de ces gouvernements ont indiqué avoir organisé des consultations tripartites au sujet de leurs observations et suggestions. Certains gouvernements ont donc transmis les commentaires des partenaires sociaux, qui sont repris dans les pages qui suivent.
4. Ce résumé a été préparé à des fins d'information pour les participants à la deuxième réunion de la Commission tripartite spéciale instituée en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006; il correspond au premier point inscrit à l'ordre du jour de la réunion.
5. On trouvera dans la section qui suit les observations et suggestions générales formulées au sujet des amendements pris dans leur ensemble, puis dans les sections A et B, les observations d'ordre général et des suggestions portant sur des points particuliers, présentées amendement par amendement.

Observations générales relatives aux amendements au code de la MLC, 2006

6. Certains gouvernements (*Brésil, Estonie, Maurice, Portugal et Thaïlande*) se sont déclarés favorables dans l'ensemble aux propositions.
7. Le gouvernement de l'*Inde* a souscrit aux deux propositions du groupe des représentants des gens de mer, mais a proposé l'élaboration de directives lors de la prochaine réunion de la Commission tripartite spéciale. Le gouvernement du *Portugal* s'est également rallié aux propositions mais a fait observer qu'il n'était pas possible de se prononcer sur les aspects particuliers sans une compréhension claire du raisonnement qui sous-tend les amendements.
8. Le gouvernement des *Pays-Bas* s'est interrogé sur la pertinence et l'opportunité de ces nouveaux amendements, sachant que les Membres sont encore en train de préparer la mise en œuvre des deux amendements adoptés par la Conférence internationale du Travail en juin 2014, qui nécessite l'acquisition de capacités supplémentaires par les autorités compétentes, encore en train de se familiariser avec l'application de la convention.

A. Observations et suggestions au sujet des propositions du groupe des représentants des gens de mer (règles 2.2 et 4.3)

A1. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant la norme A2.2 – Salaires

Observations d'ordre général

9. Certains gouvernements (*Brésil, Cambodge, Chine, République de Corée, Estonie, Inde, Maurice, Panama, Suisse, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, Turquie et Viet Nam*) se sont déclarés favorables dans l'ensemble à la proposition du groupe des représentants des gens de mer relative à la norme A2.2, visant, lorsqu'un marin est tenu en captivité par des pirates, à garantir le versement du salaire pendant la durée de la captivité.
10. Le gouvernement de la *Lituanie* a fait observer que, s'il était adopté dans sa forme actuelle, l'amendement pourrait être difficile à mettre en œuvre, dans la mesure où l'obligation de verser les salaires et autres sommes dues établie par la norme A2.2 serait étendue aux périodes pendant lesquelles les gens de mer sont dans l'incapacité de travailler à cause d'une faute commise par un tiers. Le gouvernement des *Pays-Bas* a demandé s'il était pertinent de restreindre l'amendement à une situation très spécifique au lieu de l'étendre à une situation plus générale, définie comme étant une situation dans laquelle un marin n'est pas en mesure de travailler en raison de circonstances qui sont raisonnablement attribuables à l'armateur/l'employeur, et pendant la durée de laquelle l'armateur est par conséquent tenu de verser au marin son salaire normal.
11. Le gouvernement de l'*Espagne* a contesté la proposition, en faisant valoir que la situation dans laquelle un marin est tenu en captivité par des pirates doit être considérée comme un cas de force majeure (c'est-à-dire un événement imprévisible ou qui, s'il peut être prévu, n'en est pas moins inévitable) dont l'armateur ne saurait être tenu pour responsable. Il a ajouté que la législation espagnole réglementait la suspension du contrat de travail dans les cas de force majeure. Pendant la suspension, les gens de mer sont considérés par la loi comme des chômeurs et perçoivent les prestations correspondantes.
12. Le gouvernement du *Cambodge*, estimant que la responsabilité des armateurs ne se limite pas forcément aux obligations imposées par la loi, a demandé que l'on examine de plus près les conséquences juridiques de l'expiration d'un contrat de travail pendant la période de captivité d'un marin.
13. Le gouvernement du *Japon* s'est déclaré globalement hostile à la proposition pour les raisons suivantes: i) les indemnités dues aux gens victimes d'actes de piraterie ne doivent pas être limitées aux seuls salaires, et il y a lieu d'examiner attentivement les responsabilités des instances concernées; ii) une assurance-salaire obligatoire peut donner lieu à des escroqueries, comme l'établissement d'une fausse quittance; iii) la convention ne traite pas des préjudices imputables aux seuls actes de piraterie, mais définit un ensemble minimum de conditions de vie et de travail décentes pour l'ensemble des gens de mer.
14. Les gouvernements de la *République de Corée* et du *Japon* ont fait valoir qu'il conviendrait d'examiner les *Directives intérimaires sur les mesures relatives au bien-être des gens de mer et des membres de leur famille touchés par la piraterie au large des côtes somaliennes* (document IMO/MSC 93/16/1 du 11 février 2014) soumises conjointement au Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, à sa 93^e session,

par l'Italie, les Philippines, la République de Corée, l'Association internationale de médecine maritime (IMHA), l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO), l'Association internationale des transporteurs de marchandises solides (INTERCARGO), l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA), la Chambre de commerce internationale (CCI), le Conseil maritime international et baltique (BIMCO), la Fédération internationale des associations de capitaines de navires (IFSMA), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF) et l'Institut nautique. Le gouvernement de la *République de Corée* a fait observer que les *Directives intérimaires* appelaient l'attention sur diverses recommandations portant sur des questions telles que l'assurance de l'armateur pour l'équipage, les conditions et contrats d'emploi, l'éducation et la formation, l'aide à apporter aux familles en cas de détournement, le rapatriement après la libération, l'accompagnement médical postdétournement, l'indemnisation des pertes subies, l'appui financier et l'emploi futur.

15. Le gouvernement de l'*Inde* a fait remarquer que l'amendement proposé appelait l'élaboration de directives comme le prévoient les normes existantes de la convention.
16. Deux organisations d'armateurs, le Conseil national de l'entreprise privée du Panama (CONEP) et l'Association lituanienne des armateurs, ont dit souscrire à l'amendement, mais ont estimé que l'obligation faite à l'armateur de continuer de verser son salaire à un marin durant sa captivité ne devrait pas être illimitée dans le temps et ont proposé de préciser la durée maximale de validité de cette obligation.
17. L'Association portugaise des armateurs (AAMC) a convenu que la proposition méritait d'être acceptée mais a fait observer que l'amendement non seulement se rapportait à une situation dans laquelle le contrat de travail devrait être considéré comme suspendu, mais encore il soulevait des problèmes complexes.
18. L'Association estonienne des armateurs s'est déclarée opposée à la proposition, en expliquant qu'il n'était pas raisonnable d'imputer les risques découlant d'actes de piraterie aux armateurs qui, en pareils cas, subissent déjà un assez grand préjudice dû à l'immobilisation du navire, au retard de livraison de la cargaison et à d'autres frais. En revanche, il faudrait négocier avec les compagnies d'assurance une protection adéquate des armateurs contre les actes de piraterie, moyennant des conditions générales et des primes raisonnables. Il faudrait alors préciser ce que recouvre la notion de «sommés dues» (salaire moyen ou salaire de base sans supplément quel qu'il soit). Le gouvernement de l'*Estonie* a souscrit à cette proposition.
19. Deux organisations d'armateurs des *Pays-Bas*, l'Association royale néerlandaise des armateurs (KVNR) et Vereniging van Waterbouwers, ont déclaré qu'elles rejetaient la proposition dans son ensemble, constatant avec préoccupation qu'une telle modification imposerait des obligations supplémentaires aux armateurs alors que ceux-ci étaient déjà aux prises avec les contraintes administratives que leur impose l'obligation de prouver qu'ils se conforment aux dispositions de la convention.
20. Le Syndicat estonien indépendant des gens de mer a fait observer que l'armateur était directement responsable du navire et de l'équipage en cas de piraterie, car c'est lui qui prend les décisions essentielles, concernant par exemple l'itinéraire ou le recours aux services d'une entreprise de sécurité.

Points particuliers

21. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* a suggéré d'aligner comme suit le libellé du nouveau paragraphe sur les dispositions de la convention collective mondiale conclue entre l'ITF et le Conseil international des employeurs maritimes, qui définissent les circonstances dans lesquelles les gens de mer sont considérés comme étant retenus illégalement captifs:

En cas de restriction de la liberté d'un marin en raison de circonstances indépendantes de la volonté de l'armateur ou du marin, de détournement du navire ou de commission d'autres actes illégaux contre un navire, les sommes qui sont dues au marin conformément au paragraphe 1 de la présente norme, y compris tous virements, continuent d'être versées tant que ces actes n'ont pas pris fin, conformément à la législation de l'Etat du pavillon.

22. Le gouvernement de la *Thaïlande* a fait observer que la piraterie n'était pas la seule menace qui pesait sur la vie et la sécurité des gens de mer et a suggéré d'ajouter, après le terme «pirates», «des terroristes internationaux ou des membres de réseaux de criminalité transnationale organisée».
23. Le gouvernement de la *Chine* a suggéré, à des fins de cohérence, d'harmoniser la formulation du paragraphe 4 e) de la norme A2.1 (contrat d'engagement maritime) avec celle de l'amendement proposé et, donc, d'ajouter dans cet alinéa, après «le montant du salaire du marin», le membre de phrase «y compris le montant du salaire dû pendant tout le temps que le marin est retenu captif par des pirates».
24. Deux organisations d'armateurs, la Confédération nationale du transport (CNT) et la Confédération nationale de l'industrie (CNI) du *Brésil* ont suggéré d'ajouter, dans un souci de sécurité juridique, «comme le prévoient les dispositions du paragraphe 4 de la présente norme» après le terme «virements».
25. L'Union syndicale suisse (USS) a proposé d'insérer «enlevé et» immédiatement avant «tenu en captivité».
26. Le Syndicat des gens de mer de Turquie (TDS) a proposé de supprimer «par des pirates».

A2. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant la norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Observations d'ordre général

27. Certains gouvernements (*Brésil, Cambodge, Chine, Inde, Maurice, Panama, République arabe syrienne, République-Unie de Tanzanie, Togo, Turquie et Viet Nam*) se sont déclarés favorables dans l'ensemble à la proposition concernant la norme A4.3.
28. Relevant la pertinence de cette proposition, le gouvernement de la *République de Corée* a souligné que la question du harcèlement et de l'intimidation à bord des navires pourrait être directement ou indirectement associée à celle de l'élimination du travail forcé à bord des navires, droit fondamental que les Membres sont tenus de respecter en vertu de l'article III de la convention.

-
29. Le gouvernement du *Cambodge* a fait observer qu'il était primordial d'élaborer des politiques et des plans afin non seulement d'éliminer le harcèlement et l'intimidation à bord des navires, mais aussi de veiller à ce que les autres conditions de travail, y compris la durée du travail et la santé et la sécurité, soient conformes aux normes minimales du travail.
30. Les gouvernements de l'*Espagne* et du *Japon* ont déclaré qu'ils n'appuyaient pas les propositions, craignant que l'imprécision des termes «harcèlement» et «intimidation» ne donne lieu à des pratiques et à des interprétations différentes selon les pays, et ne créent ainsi une insécurité juridique pour les armateurs. Ils ont ajouté que la norme A4.3 régit uniquement les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles. Le gouvernement de l'*Espagne* a souligné que, si l'intention est de ne pas limiter la protection à la santé et la sécurité mais de l'étendre au droit des gens de mer à la vie privée et à la dignité, il conviendrait d'insérer l'amendement proposé ailleurs dans la convention.
31. Les gouvernements de la *Lituanie* et de la *Suisse* ont dit craindre que l'amendement envisagé ne complique ou n'alourdisse la tâche de l'autorité compétente chargée de faire respecter une telle disposition par les armateurs au niveau national. Le gouvernement des *Pays-Bas* a ajouté que la plupart des Membres disposaient déjà d'une législation exigeant des employeurs qu'ils adoptent une politique de lutte contre le harcèlement et l'intimidation au travail, que l'application de cette politique était garantie grâce aux procédures de plainte prévues dans la convention, et que, par conséquent, il ne voyait pas où était la valeur ajoutée de la proposition à l'étude.
32. Afin de faciliter la mise en œuvre au niveau national des politiques et des plans proposés, les gouvernements de la *Lituanie* et de la *Turquie* ont suggéré que des directives ou des recommandations soient élaborées. Dans le même ordre d'idées, le gouvernement de l'*Inde* a indiqué que l'amendement proposé supposait l'élaboration de principes directeurs comme le prévoient les normes existantes de la MLC, 2006.
33. Le gouvernement de l'*Inde* a proposé d'inclure dans l'amendement la prévention du harcèlement à caractère sexiste à bord des navires.
34. La Confédération nationale du transport (CNT) et la Confédération nationale de l'industrie (CNI) du *Brésil* se sont déclarées opposées à la proposition au motif que la norme A4.3 fait déjà obligation aux armateurs et aux capitaines de veiller à la mise en œuvre et au respect des politiques et des plans en matière de sécurité et santé au travail.
35. L'Association estonienne des armateurs, l'Association royale néerlandaise des armateurs (KVNVR) et Vereniging van Waterbouwers ont fait observer que les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) ont adopté des principes directeurs pour la prévention de l'intimidation et du harcèlement, qui sont appliqués par les armateurs. Les organisations néerlandaises d'armateurs ont déclaré qu'elles préféreraient poursuivre la mise en œuvre de cet accord avant de prendre de nouvelles mesures. Elles craignaient que cet amendement ne fasse naître de nouvelles obligations pour les armateurs.
36. Nautilus International (*Pays-Bas*) a déclaré que, outre les procédures de plainte et les initiatives internationales, tous les armateurs devraient mettre en œuvre des procédures visant à prévenir le harcèlement et l'intimidation.

Points particuliers

37. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* a proposé de supprimer le terme «plans».
38. Le gouvernement de la *Chine* a proposé d'insérer les dispositions relatives au harcèlement et à l'intimidation dans la partie consacrée au principe directeur B4.3.9.
39. Les Syndicats turcs des gens de mer (TDS) ont proposé d'ajouter un nouveau paragraphe [9] à la suite de l'actuel paragraphe 8 de la norme A4.3, libellé comme suit:

[9] – L'autorité compétente veille à ce que les armateurs élaborent des politiques et des plans en concertation avec les organisations représentatives pour lutter contre le harcèlement et l'intimidation à bord des navires battant son pavillon.

40. L'Union syndicale suisse (USS) a elle aussi proposé d'ajouter un nouveau paragraphe [9] à la suite de l'actuel paragraphe 8 de la norme A4.3, libellé comme suit:

[9] – L'autorité compétente veille à ce que les armateurs, en concertation avec les organisations représentatives des gens de mer, élaborent des politiques et des plans visant à limiter ou éliminer le harcèlement et l'intimidation à bord des navires battant son pavillon.

41. L'Union syndicale suisse (USS) et les Syndicats turcs des gens de mer (TDS) ont proposé d'ajouter un nouveau principe directeur B4.3.12, libellé comme suit:

Harcèlement et intimidation à bord des navires

Les dispositions visées au paragraphe 8 de la norme A4.3 devraient tenir compte du texte de la version la plus récente des orientations sur l'élimination du harcèlement et de l'intimidation à bord des navires élaborées par la Chambre internationale de la marine marchande et la Fédération internationale des ouvriers du transport.

B. Observations et suggestions au sujet des propositions du groupe des représentants des armateurs (règle 5.1 et annexe 5-II)

B1. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant la norme A5.1.3 – Certificat de travail maritime et déclaration de conformité du travail maritime

Observations d'ordre général

42. Certains gouvernements (*Brésil, Cambodge, Chine, Espagne, Inde, Lituanie, Maurice, Panama, Suisse, République-Unie de Tanzanie, Togo, Turquie* et *Viet Nam*) se sont déclarés favorables dans l'ensemble à la proposition du groupe des représentants des armateurs visant à aligner la procédure de renouvellement du certificat de travail maritime sur les procédures adoptées en vertu des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI).
43. Tout en appuyant fermement la proposition, le gouvernement des *Pays-Bas* a rappelé que c'est à l'Etat Membre qu'incombe la responsabilité d'organiser la procédure de renouvellement et de veiller à ce que les certificats, après une inspection satisfaisante, soient délivrés dans un délai raisonnable.

-
44. Nautilus International (*Pays-Bas*) a soutenu l'observation ci-dessus du gouvernement de son pays et fait observer que l'amendement proposé ne pouvait pas entraîner la prolongation de la validité du certificat renouvelé.

Points particuliers

45. Afin de prendre en considération la possibilité qu'un nouveau certificat puisse être délivré, mais pas encore remis, et conformément à une disposition similaire de la Convention internationale de l'OMI pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, telle que modifiée (Convention SOLAS), le gouvernement de la *Fédération de Russie* a proposé d'ajouter le membre de phrase «ou remis au navire» juste après le segment «mais qu'un nouveau certificat ne peut être délivré immédiatement».
46. Le gouvernement du *Portugal* a proposé de remplacer le terme «renouveler» par «viser», de manière à indiquer clairement que le visa en question permettrait uniquement de prolonger la validité du certificat et non de renouveler un certificat arrivé à échéance.
47. Les gouvernements de l'*Inde* et de la *Fédération de Russie* ont proposé de remplacer le terme «renouveler» par «proroger». Selon le gouvernement de la *Fédération de Russie*, cette modification permettrait d'aligner le libellé de la norme A5.1.3 sur celui de l'annexe 5-II.
48. Le gouvernement du *Cambodge* a proposé de supprimer la référence à une durée «n'excédant pas cinq mois», car elle est trop restrictive. Il a estimé que les Etats Membres devaient avoir la possibilité de déterminer leurs propres délais, en fonction de leurs pratiques respectives.
49. Les gouvernements de la *République de Corée* et de la *République arabe syrienne* ont suggéré de remplacer l'amendement proposé par le libellé de la règle 14.d) du chapitre I de la Convention SOLAS, telle que modifiée, à savoir:

Si, après une visite de renouvellement, un nouveau certificat ne peut être délivré ou remis au navire avant la date d'expiration du certificat existant, la personne ou l'organisme autorisé par l'Administration peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne peut excéder 5 mois à compter de la date d'expiration.

50. Les gouvernements de la *République arabe syrienne* et du *Viet Nam* ont estimé que l'amendement devait suivre le libellé de la règle 14.e) du chapitre I de la Convention SOLAS, telle que modifiée. Ils ont ainsi proposé d'insérer un nouveau paragraphe [4bis2] après le nouveau paragraphe [4bis] de la norme A5.1.3, comme suit:

[4bis2] Si, à la date d'expiration d'un certificat de travail maritime, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une inspection aux fins de renouvellement, l'autorité compétente ou l'organisme reconnu dûment habilité à cet effet peut proroger la validité du certificat existant. Toutefois, une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être inspecté, et ce uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Aucun certificat de travail maritime ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée ne doit pas, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être inspecté, en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque l'inspection aux fins de renouvellement est achevée, le nouveau certificat de travail maritime doit être valable jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat de travail maritime existant avant que la prorogation ait été accordée.

-
- 51.** L'Union syndicale suisse (USS) a proposé de remplacer, dans la version anglaise, «ship has been found» par «ship is found», de substituer «conforme aux prescriptions nationales» par «conforme aux normes» et d'ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe proposé: «Le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat original.»
- 52.** Le Syndicat des gens de mer de Turquie (TDS) a proposé d'ajouter le mot «initiale» après «date d'échéance». Il a en outre suggéré d'ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe: «Le certificat à renouveler est considéré comme valable pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date de validité du certificat original.»

B2. Observations et suggestions relatives à la proposition concernant l'annexe 5-II

Observations d'ordre général

- 53.** Les gouvernements du *Togo* et de la *Turquie* se sont déclarés favorables dans l'ensemble à la version proposée.

Points particuliers

- 54.** Le gouvernement du *Japon* s'est dit préoccupé par le fait que, selon l'amendement proposé à l'annexe 5-II, seul le fonctionnaire ayant délivré le certificat initial soit autorisé à signer le certificat à renouveler. Il craint en effet que cette restriction ne signifie que les navires battant le pavillon d'un Etat Membre – si celui-ci n'autorise pas les organisations reconnues à délivrer des certificats initiaux – soient tenus de faire viser les certificats à renouveler par l'autorité compétente. Ce gouvernement a par conséquent suggéré que le membre de phrase «Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat» soit remplacé par «Signature du fonctionnaire dûment autorisé» et que, dans la version anglaise, «seal or stamp of issuing authority, as appropriate» soit substitué par «seal or stamp of the authority, as appropriate».
- 55.** Le gouvernement du *Portugal* a suggéré de remplacer le texte proposé par le libellé suivant:

Apposition d'un visa une fois l'inspection aux fins de renouvellement achevée et en application de la norme A.5.1.3 (4bis)

Le navire est conforme aux prescriptions nationales visant l'application de la convention. En conséquence, le présent certificat est valable jusqu'au ..., conformément à la norme A5.1.3 (4bis) de la convention.

Signé:

(signature du fonctionnaire autorisé)

Lieu:

Date:

(sceau ou cachet, selon le cas, de l'autorité)

- 56.** Le gouvernement du *Viet Nam*, s'exprimant au sujet de sa proposition contenue dans le paragraphe 50, a suggéré d'ajouter à la fin du modèle de certificat de travail maritime figurant dans l'annexe A5-II le paragraphe suivant:

Prorogation du certificat en vue d'une inspection effectuée aux fins de son renouvellement (s'il y a lieu)

Afin de prolonger la validité du certificat d'une période de grâce permettant au navire d'atteindre le port où il subira une inspection aux fins de renouvellement, le certificat, sous réserve de l'applicabilité du paragraphe [4bis2] de la norme A5.1.3, doit être considéré comme valable jusqu'au [date (pas plus de trois mois après la date d'échéance)] dans l'attente de la réalisation de l'inspection aux fins de renouvellement.

Signé:

(signature du fonctionnaire autorisé qui délivre le certificat)

Lieu:

Date:

- 57.** L'Union syndicale suisse (USS) a proposé de supprimer le membre de phrase «visant l'application de cette convention».
- 58.** Le Syndicat des gens de mer de Turquie (TDS) a proposé d'ajouter avant la signature la phrase suivante: «La date d'inspection à partir de laquelle est établie la période de prolongation de la validité correspond à la date à laquelle l'inspection a pris fin.»