

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL  
Programme des activités sectorielles

## **Rapport final**

Groupe de travail tripartite de haut niveau  
sur les normes du travail maritime  
(première réunion)

Genève, 17-21 décembre 2001



---

## **Table des matières**

Rapport sur la discussion .....	1
Introduction .....	1
Composition du groupe de travail .....	1
Ouverture de la réunion .....	2
Discussion générale .....	3
Documents soumis au groupe de travail.....	4
Présentation du document d'orientation de l'OIT .....	5
Présentation de la communication de la Fédération internationale des armateurs (première partie).....	5
Discussion relative aux propositions de la Commission paritaire maritime.....	6
Présentation du document de travail.....	11
Présentation de la communication de la Fédération internationale des armateurs (deuxième partie).....	12
Idées préliminaires sur le contenu du nouvel instrument .....	12
Mandat et composition du sous-groupe tripartite et dates des prochaines réunions.....	20
Examen et adoption du projet de rapport par la réunion .....	21
Discours de clôture .....	22
Annexe.....	23
Liste des participants .....	29

---

# Rapport sur la discussion<sup>1</sup>

## Introduction

1. Le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (ci-après le «groupe de travail») a tenu sa première réunion au Bureau international du Travail, à Genève, du 17 au 21 décembre 2001, conformément à la décision prise par le Conseil d'administration du BIT à sa 280<sup>e</sup> session (mars 2001), en réponse à la proposition faite à l'unanimité par la Commission paritaire maritime à sa 29<sup>e</sup> session (janvier 2001). La commission recommandait l'élaboration d'un instrument international unique et cohérent sur le travail maritime, qui intégrerait le plus largement possible, dans leur substance, les normes internationales existantes suffisamment à jour sur le sujet. C'est pour qu'il aide à l'élaboration de cet instrument que le Conseil d'administration a institué le groupe de travail.

## Composition du groupe de travail

2. Le groupe de travail a élu son bureau comme suit:

*Président:* M. Jean-Marc Schindler (membre gouvernemental, France)

*Vice-présidents:* M. Takeshi Nishikawa (membre gouvernemental, Japon)

M. Lachlan Payne (membre armateurs, Australie)

M. Brian Orrell (membre gens de mer, Royaume-Uni)

Les groupes ont élu leur bureau comme suit:

### *Groupe gouvernemental*

*Président:* M. C.H.G. Schlettwein (Namibie)

*Vice-président:* M. Jang-Hoon Lee (République de Corée)

*Secrétaire:* M. Georg Smefjell (Norvège)

### *Groupe des armateurs*

*Président et porte-parole:* M. Dierk Lindemann (Allemagne)

*Vice-président:* M. Joe Cox (États-Unis)

*Secrétaire:* M. David Dearsley (Fédération internationale des armateurs)

<sup>1</sup> Adopté à l'unanimité.

---

*Groupe des gens de mer*

Président et porte-parole: M. Brian Orrell (Royaume-Uni)

Vice-président: M. Thomas Tay (Singapour)

Secrétaire: M. Jon Whitlow (Fédération internationale des ouvriers du transport)

## **Ouverture de la réunion**

3. Ouvrant la réunion, M<sup>me</sup> Sally Paxton, directrice exécutive pour le secteur du dialogue social, l'a présentée comme une étape déterminante du processus qui devait conduire en juin 2005 à l'adoption de la première convention internationale du travail d'inspiration résolument moderne.
4. La constitution du groupe de travail, a-t-elle rappelé, répondait à la proposition formulée à l'unanimité par la Commission paritaire maritime en janvier 2001. La commission souhaitait que les normes internationales existantes sur le travail maritime et suffisamment à jour fussent réunies le plus largement possible, dans leur substance, dans un instrument unique et cohérent. Sans remettre en cause le principe ou la valeur juridique de ces normes, les représentants des armateurs et des gens de mer au sein de la commission estimaient qu'elles étaient souvent peu claires ou peu cohérentes et que, par leur lourdeur, les procédures de révision ne permettaient pas de les adapter rapidement aux besoins du secteur maritime.
5. L'intervenante a déclaré que les représentants des armateurs et des gens de mer de la commission estimaient que la protection garantie par les normes existantes ne s'applique pas à un grand nombre de gens de mer. Même la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, la plus célèbre des conventions maritimes de l'OIT, a été ratifiée par des Etats qui assurent seulement près de la moitié du tonnage brut de la flotte mondiale, tandis que la Convention internationale de l'OMI pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) a été ratifiée par des Etats représentant 98 pour cent de la flotte mondiale. De ce fait, les armateurs et les gouvernements qui offrent des conditions de travail décentes sont pénalisés par cette charge qui pèse sur eux compte tenu de l'absence de normes du travail qui dussent être appliquées par tous et, lorsque de telles normes existent, en raison du fait qu'elles ne sont pas convenablement mises à exécution. Comme l'a indiqué la commission, il s'agit d'adopter une solution réglementaire appropriée au plan international, autrement dit des normes mondiales applicables à l'ensemble du secteur maritime.
6. Compte tenu de ces divers problèmes et préoccupations, et à la demande de la Commission paritaire maritime, le Conseil d'administration du BIT a institué le présent groupe de travail tripartite de haut niveau en vue de faciliter le travail d'élaboration du nouvel instrument proposé. La réalisation de cette tâche requiert la mise en œuvre d'un vaste programme de consolidation, peut-être complexe, une réflexion approfondie, une volonté considérable et de la persévérance. Les armateurs et les gens de mer ont montré leur intérêt et leur volonté d'entreprendre une telle tâche, et il incombe désormais aux gouvernements de faire preuve du même intérêt et de souscrire aux solutions choisies par les armateurs et les gens de mer. Si tel est le cas, le Bureau s'en remettra au groupe de travail et au sous-groupe, pour l'accomplissement de cette tâche d'importance. Il s'agit entre autres d'examiner des questions pour lesquelles il n'existe guère de précédents dont on puisse s'inspirer et d'élaborer des solutions qui, bien que fondées sur la pratique d'autres

---

organisations, nécessitent d'être adaptées à l'éthique et aux exigences constitutionnelles de l'OIT.

7. L'oratrice a indiqué qu'il ne saurait y avoir de réussite sans dévouement et participation suivie, efforts qui seront largement récompensés. Comme l'avait déclaré le Directeur général lors de la commission en janvier dernier, le secteur maritime est un exemple de dialogue social accompli. La présente réunion doit maintenant faire preuve de son tripartisme dans ce qu'il a de meilleur. Ainsi pourront être adoptées des normes garantissant la protection de la grande majorité des gens de mer dans leur environnement multinational.
8. La directrice exécutive a présenté un film produit sous les auspices du Programme mondial de l'OIT sur le travail décent dans le secteur maritime et intitulé *The Vital Link*.

## Discussion générale

9. Le président a rappelé au groupe de travail l'étendue et la difficulté des tâches qui lui ont été assignées en se référant au film *The Vital Link* produit par l'OIT. Il a insisté sur le rôle de pionnier que joue le groupe de travail en mettant en œuvre les initiatives de la Commission paritaire maritime. Si le travail à accomplir doit se fonder sur les normes existantes, le groupe de travail doit chercher à établir un équilibre dans l'industrie maritime entre tradition et nécessité d'innover. Il convient d'élaborer un instrument qui soit en conformité avec l'actuelle méthode de normalisation de l'OIT et en harmonie avec le rôle joué par d'autres organisations qui opèrent dans le secteur maritime, telles que l'OMI. Le groupe de travail doit pouvoir compter sur l'aide de tous, le consensus étant la règle d'or.
10. Le président du groupe gouvernemental (membre gouvernemental de la Namibie) a indiqué que les gouvernements se réjouissaient de prendre part au groupe de travail. Il a rappelé que la promotion et l'application des normes comptent parmi les objectifs stratégiques de l'OIT, comme l'énonce le Programme d'activités de l'OIT concernant un travail décent. Compte tenu de la place que tient l'industrie maritime, une réunion ayant pour objet d'unifier les normes du travail maritime s'imposait. La méthode du groupe de travail visant à élaborer une nouvelle convention est entièrement nouvelle, ce qui suppose que ce dernier s'aventure en terrain inconnu. Les gouvernements ont à cet égard manifesté un intérêt considérable.
11. Le président du groupe des armateurs a déclaré que son groupe jugeait des plus mémorables le dénouement de la dernière réunion de la Commission paritaire maritime. Les deux parties étaient parvenues, sans trop de difficulté, à un consensus sur une stratégie radicalement nouvelle d'élaboration des normes du travail maritime, qui a abouti à «l'Accord de Genève». Cet accord a été rendu possible par le considérable travail de préparation effectué par les groupes des armateurs et des gens de mer ainsi que par le Bureau avant la présente réunion.
12. Cependant, tout reste à faire, a ajouté l'intervenant. Les membres armateurs et les membres gens de mer ont tiré les conclusions sur ce qu'il convenait de faire, et il s'agit désormais d'obtenir l'appui des membres gouvernementaux du groupe de travail. Il est également nécessaire de tenir informés les gouvernements qui ne font pas partie du groupe de travail de sorte qu'ils comprennent et appuient eux aussi cette initiative. Le soutien et l'engagement sans réserve des gouvernements sont donc indispensables: soutien des principes qui sous-tendent la nouvelle stratégie et engagement dans le travail d'élaboration d'une convention susceptible d'être ratifiée et appliquée par les gouvernements. Les débats, a précisé l'intervenant, doivent désormais porter sur la difficulté qui consiste à déterminer comment unifier les cinquante instruments maritimes du travail existants. Le

---

groupe des armateurs a exprimé le souhait que la réunion dispose de suffisamment de temps pour examiner cette question en profondeur, compte tenu de la masse considérable de travail à entreprendre afin d'être au point pour la conférence préparatoire en 2004.

13. Le président du groupe des gens de mer a vivement appuyé la révision en profondeur des instruments maritimes du travail de l'OIT. Il s'est référé aux diverses déclarations faites par le Directeur général du BIT au sujet des lacunes en matière de travail décent et du statut des normes du travail maritime au titre de complément des normes relatives à la sécurité et à l'environnement. Un instrument qui a reçu une large adhésion doit viser, entre autres objectifs, à garantir une charte des droits des gens de mer et à éliminer les navires ne répondant pas aux normes requises. Le nouvel instrument doit être suffisamment largement ratifié et appliqué pour devenir un critère d'admission dans le secteur maritime.
14. La complexité des problèmes auxquels se heurte l'industrie maritime a été bien décrite dans le rapport du BIT intitulé «Conséquences des changements structurels survenus dans l'industrie maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer» qui avait été présenté à la 29<sup>e</sup> session de la Commission paritaire maritime. Il faut féliciter les armateurs pour leur réaction positive, comme en témoignent les résolutions ayant été adoptées à cette occasion. Il a par ailleurs fait référence au rapport de l'*International Commission on Shipping (ICONS)* intitulé «*Ships, slaves and competition*», qui analyse en profondeur les raisons pour lesquelles il subsiste des navires qui ne répondent pas aux normes requises, et propose le recours à des mécanismes commerciaux et législatifs pour supprimer les inégalités fiscales qui profitent à ceux qui ne se conforment pas aux normes internationales, en particulier aux normes du travail. Ce rapport fait par ailleurs apparaître la situation de milliers de gens de mer, victimes d'une forme moderne d'esclavage à bord de navires négriers. Pour les armateurs, qui doivent assumer leur responsabilité de fournir des conditions de travail en mer décentes, la révision des normes maritimes de l'OIT offre la possibilité de mettre en place des règles du jeu qui soient les mêmes pour tous.
15. L'intervenant a constaté que le secteur maritime doit attirer des gens de mer convenablement qualifiés et améliorer son image de marque auprès du public. Pour ce faire, il convient de mettre en place un mécanisme institutionnel, sous la forme d'un processus d'amendement inédit, qui s'adapte aux changements rapides survenant dans les transports maritimes. Il faudra peut-être traiter de nouvelles questions à l'avenir dont on n'a pas idée actuellement. Il est par ailleurs nécessaire de prévoir des dispositions relatives au contrôle de l'Etat du pavillon ou de l'Etat du port, sans pour autant négliger le rôle des Etats en tant que fournisseurs de main-d'œuvre. Le groupe des gens de mer souhaite ce processus de révision: c'est une chance et un défi pour l'OIT et ses mandants, et il faut espérer que l'histoire retiendra qu'ils ont su y répondre.

## Documents soumis au groupe de travail

16. Le groupe de travail avait trois documents à examiner:
  - une note d'information soumise pour discussion au Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (première réunion), document TWGMLS/2001/1 préparé par le secrétariat du BIT, ci-après dénommé «document d'orientation»;
  - un document de travail soumis pour discussion au Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (première réunion), document TWGMLS/2001/2 préparé par le secrétariat du BIT, ci-après dénommé «document de travail»; et

- 
- une communication de la Fédération internationale des armateurs au Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (première réunion), ci-après dénommée «communication de la Fédération internationale des armateurs».

### ***Présentation du document d'orientation de l'OIT***

17. La secrétaire générale adjointe a présenté le document d'orientation destiné à offrir un aperçu historique des éléments ayant conduit à la mise en place du groupe de travail. Ce document fournit des informations sur les décisions prises par le Conseil d'administration du BIT, qui se fondent sur les recommandations formulées par son Groupe de travail sur la politique de révision des normes. Il examine également les liens existants entre le Programme de l'OIT pour un travail décent, les normes du travail maritime de l'OIT et l'approche intégrée des activités normatives. Pour ce qui est de l'approche intégrée, le document indique que l'unification des normes du travail maritime favorisera une meilleure coordination des activités d'autres institutions, en particulier l'OMI.
18. L'oratrice a ajouté que le document d'orientation précise également l'origine et la raison d'être des propositions qui y sont contenues. Ce document reflète les préoccupations exprimées par les représentants des armateurs et par ceux des gens de mer, et énonce les solutions qu'ils avaient retenues. Leur objectif est de rapprocher le système de protection contenu dans les normes existantes des travailleurs concernés et de les unifier compte tenu du processus rapide de mondialisation qui caractérise le secteur. Ainsi, la mise en œuvre du système doit-elle être encouragée afin d'éviter de faire peser une charge inégale sur les parties prenantes du secteur maritime qui s'efforcent d'offrir des conditions de travail décentes. Ces dernières souhaitent voir les instruments maritimes du travail existants unifiés et mis à jour sous la forme d'un seul et unique «instrument-cadre» comportant des parties qui énonceraient des principes fondamentaux ainsi que des annexes à chaque partie contenant des dispositions détaillées. Une procédure d'amendement accélérée visant à mettre à jour lesdites annexes doit garantir l'entrée en vigueur instantanée des amendements adoptés. L'oratrice a déclaré que les membres armateurs et les membres gens de mer doivent à ce stade entendre le point de vue des membres gouvernementaux sur ces préoccupations et les solutions retenues.
19. L'intervenante a en outre indiqué que les questions soulevées dans le document de travail ne sauraient être pertinentes si les membres gouvernementaux n'ont pas exprimé leurs vues sur le premier document et si un consensus n'a pas été atteint, qui fasse progresser les travaux. Ce document suggère le type de questions qu'il y aura lieu d'examiner au moment d'entamer les discussions sur les questions de fond.

### ***Présentation de la communication de la Fédération internationale des armateurs (première partie)***

20. Le vice-président des armateurs a présenté la communication de la Fédération internationale des armateurs en précisant qu'elle contient deux parties. La première énonce l'historique de la politique adoptée lors de la Commission paritaire maritime et explique les raisons pour lesquelles les armateurs estiment qu'une stratégie radicalement nouvelle d'élaboration des futures normes du travail maritime s'impose. La seconde reflète les questions liées au nouvel instrument proposé.
21. L'intervenant a présenté les vues des représentants des armateurs lors de la Commission paritaire maritime: les armateurs que son groupe représentait à l'époque ne diffèrent pas des autres employeurs pour ce qui est de la manière dont ils entendent gérer leur entreprise. L'idée d'un surcroît de règles, de contrôles et de pénalités pour non-respect des normes est loin de les satisfaire. Toutefois, ils sont pragmatiques et demandent l'application impartiale

---

de normes du travail raisonnables à tous leurs concurrents, de manière à ce que les règles du jeu soient les mêmes pour tous et à ce que ce soit la qualité des services, et non l'abaissement des conditions de travail en deçà d'un minimum acceptable, qui dicte les choix de la clientèle. Les normes fondamentales du travail maritime ne sont plus à jour, elles ne sont pas effectives et elles ne sont appliquées ni convenablement ni de façon impartiale à tous, ce qui présente un risque de fragmentation de la réglementation.

22. Aux fins d'expliquer leur position, les représentants des armateurs avaient soumis à la Commission paritaire maritime un schéma indiquant la structure que pourrait avoir le nouvel instrument proposé, schéma qui figure en annexe à la communication de la Fédération internationale des armateurs. Selon les membres armateurs, il devait aider le groupe de travail à appréhender l'élaboration d'un nouvel instrument et ne devait être envisagé que comme *un* exemple de structure possible, sans définir un nombre précis de parties ou un type particulier de regroupement des normes.
23. Pour conclure, l'orateur a déclaré que les membres armateurs souhaitaient voir les membres gouvernementaux exprimer un soutien sans réserve aux principes contenus dans le document d'orientation de l'OIT et dans la communication de la Fédération internationale des armateurs, et s'engager à prendre part avec enthousiasme aux travaux prévus pour les années à venir.

## **Discussion relative aux propositions de la Commission paritaire maritime**

24. Evoquant le film qui venait d'être projeté et les conditions inacceptables qui y étaient montrées, le porte-parole du groupe des gens de mer s'est demandé comment il se faisait que de telles conditions existent et que les conventions de l'OIT ne soient pas ratifiées. Il faut que les gouvernements s'expriment sur les questions abordées dans la note d'information rédigée par le BIT et qu'ils se fassent représenter à un haut niveau de façon à pouvoir s'engager sur les dispositions qui seront adoptées. Il faut qu'ils s'engagent aussi à ratifier les normes et à éliminer, dans le secteur maritime, les conditions qui n'y répondent pas. Le groupe des gens de mer souhaite connaître l'avis des gouvernements sur le mandat du sous-groupe de travail et sur le rôle que le BIT devrait jouer dans la préparation des discussions futures du groupe de travail.
25. Le membre gouvernemental de la France a insisté sur l'importance de la tâche qui attendait le groupe de travail, tâche directement liée à l'action de l'OIT pour un travail décent. Il s'agit d'un véritable pari entre la nécessité de préserver les acquis dans le domaine du droit social et l'obligation d'adapter ce droit. C'est un rôle nouveau des Etats comme de l'OIT, qui s'inscrit dans une approche normative globale et répond aussi au souci de la sécurité maritime. Le nouvel instrument devra répondre aux préoccupations exprimées par les armateurs et les gens de mer, avec un objectif concret: l'émergence de normes identiques applicables dans tous les pays et respectées par un jeu de contrôle permanent entre les Etats. Cet instrument doit aussi être cohérent avec le dispositif général des normes adoptées par l'OIT pour les autres secteurs. Le groupe de travail devra mener sa tâche en étroite collaboration avec le groupe sur la politique de révision des normes établi par le Conseil d'administration du BIT. Il faut que le nouvel instrument soit susceptible d'une large ratification par l'ensemble des pays Membres, tout en étant de nature à répondre aux particularités régionales. La France se félicite que l'un de ses représentants ait été choisi pour assumer la présidence du groupe de travail et émet le souhait que les quatre prochaines années constituent une des grandes étapes de l'avancée du droit social dans le monde. Elle n'hésitera pas à contribuer de façon concrète à l'efficacité des travaux et souhaite, dès l'an prochain, pouvoir recevoir le groupe, à l'occasion de sa prochaine session, dans l'une de ses grandes villes portuaires, Nantes. Cette proposition devra

---

cependant être adaptée en fonction du programme et en liaison avec le secrétariat. Les modalités seront donc précisées ultérieurement.

- 26.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni s'est dit d'accord sur la tâche que le groupe de travail allait entreprendre et a souscrit aux huit points proposés à la page 18 de la note d'information rédigée par le BIT. Le Royaume-Uni sait toutefois que les résultats seront jugés en dernière analyse aux mesures prises — à la rapidité avec laquelle le nouvel instrument sera ratifié, transcrit dans les législations nationales et mis à exécution. La délégation du Royaume-Uni compte que de notables progrès seront accomplis au cours de la semaine mais insiste sur l'importance du travail qui se fera entre les réunions. Elle accordera toute son attention, dans cette perspective, à la définition du mandat du sous-groupe de travail qui doit être établi.
- 27.** Rappelant son expérience à la présidence de la 29<sup>e</sup> session de la Commission paritaire maritime, le membre gouvernemental du Danemark a déclaré que l'objectif fondamental aujourd'hui était de renouveler, d'améliorer et de renforcer l'activité normative de l'OIT. Favorable à la convention envisagée, le Danemark veut trouver de nouveaux moyens d'assurer à l'avenir des conditions de travail décentes à tous les marins, sous quelque pavillon qu'ils naviguent. Il souhaite parallèlement établir des conditions uniformes du point de vue social pour un secteur maritime de qualité; en d'autres termes, à l'intention des armateurs désireux de maintenir des conditions de travail et de vie décentes pour les gens de mer. Il ne ménagera ni son temps ni son énergie pour aboutir, au sein de l'OIT, à un instrument maritime unique susceptible d'une large ratification.
- 28.** Le membre gouvernemental de la Namibie a déclaré que la note d'information rédigée par le BIT constituait une bonne base de discussion, sans être pour autant intouchable. Il a exprimé son accord de principe sur les huit points mentionnés à la page 18 de ce document. Il n'y a pas lieu d'examiner les raisons des échecs passés: le groupe de travail doit consacrer tout son temps à résoudre les problèmes actuels. L'idée de travail décent est au cœur des discussions. L'orateur a dit ne pas avoir trouvé, dans la communication de la Fédération internationale des armateurs, de mention du dialogue social. En ce qui concerne l'exemple donné dans l'annexe de ce document, il a déclaré que l'instrument envisagé devrait comprendre deux parties, l'une obligatoire, l'autre en forme de recommandation, ce qui assurerait la souplesse nécessaire. Il ne suffit pas au demeurant d'établir des normes; il faut mettre en place des structures appropriées pour en assurer la bonne application. Le gouvernement de la Namibie appuie sans réserve l'élaboration du nouvel instrument.
- 29.** Le membre gouvernemental des Bahamas a apporté tout son soutien aux travaux de la réunion, dont il attendait des solutions concrètes et pragmatiques. Les Bahamas ont déjà une législation étendue, législation qu'elles font appliquer. La convention envisagée devrait contenir des dispositions valables pour tous les marins, quels que soient leur nationalité et le lieu où les navires se trouvent. L'élément humain doit être partout pris en compte, notamment par ceux qui ont à établir des normes pour les générations futures de marins.
- 30.** Le membre gouvernemental de la Norvège a évoqué l'«Accord de Genève», accord qui a véritablement fait date en mettant en évidence l'importance des conditions de travail — avec l'idée d'un travail décent — du point de vue de la sécurité en mer. Le gouvernement norvégien est très attaché à l'élaboration d'une convention unifiée. Il est indispensable, pour la sécurité maritime, d'assurer des conditions de travail et de vie convenables, car l'élément humain est l'élément fondamental de la sécurité. L'OIT a aujourd'hui l'occasion de montrer à nouveau que c'est elle l'Organisation qui veille au premier chef aux conditions de travail et de vie des marins. Il faut féliciter le Directeur général et le personnel du BIT d'avoir su agir sans délai dans ce domaine. Il importe d'élaborer un instrument fort et aussi rigoureux que possible, qui soit axé principalement

---

sur les conditions d'emploi et de vie à bord des navires. L'instrument devrait être susceptible d'une acceptation universelle, tout en répondant aux nouveaux besoins du secteur. Il faudrait en outre établir un organisme maritime tripartite qui se réunirait une fois par an et où tous les Etats Membres pourraient siéger.

- 31.** Le membre gouvernemental des Philippines a souscrit sans réserve aux solutions proposées par les gens de mer et les armateurs. Le nouvel instrument devrait être clair pour tous et non pas rédigé dans des termes compris par les seuls juristes. Il faut se souvenir que ce sont les marins qui doivent en être les premiers bénéficiaires: il faut qu'ils puissent en comprendre les dispositions et s'en prévaloir dans les années qui viennent.
- 32.** Le membre gouvernemental de la Grèce a dit la volonté de son gouvernement de travailler à l'élaboration du nouvel instrument et a appuyé la démarche tracée par les gens de mer et les armateurs, comme l'indique la note d'information préparée par le BIT. On peut constater qu'il existe déjà un esprit de consensus. Pays de vieille tradition maritime, la Grèce, qui possède une flotte importante, qui compte un grand nombre de marins et pour qui l'élément humain est une réalité bien connue, a beaucoup à apporter. Le moment venu, les participants pourront regarder avec fierté le résultat de leur travail: un instrument accepté partout dans le monde, dont l'application sera très largement assurée, avec des modalités de contrôle uniformes.
- 33.** Le membre gouvernemental du Nigéria a relevé l'utilité des documents élaborés par le BIT. Il a insisté sur l'importance du transport maritime pour l'économie des Etats et dans le processus de mondialisation. Favorable à une approche intégrée pour améliorer les conditions de travail et de vie des marins, il a jugé qu'on parviendrait ainsi à atteindre les objectifs stratégiques de l'OIT dans l'industrie maritime. Il faut rationaliser les conventions maritimes, qui, pour certaines, sont anciennes et dépassées. La révision mise en train permettra d'adopter une nouvelle convention cohérente et applicable. Le Nigéria entend participer activement aux travaux à tous les niveaux pour aboutir à des normes maritimes acceptables partout.
- 34.** Le membre gouvernemental des Etats-Unis a indiqué que son pays entendait jouer un rôle actif et constructif dans les travaux, qui permettraient d'améliorer l'utilité et l'efficacité des normes maritimes de l'OIT. La note d'information élaborée par le BIT présente l'entreprise comme une chance et un défi. L'orateur s'est félicité des efforts déployés par le groupe des gens de mer et le groupe des armateurs: les propositions qu'ils faisaient pour la révision des normes maritimes étaient, à son avis, judicieuses.
- 35.** Le membre gouvernemental de l'Italie a constaté que bon nombre d'instruments maritimes de l'OIT ne correspondaient pas aux normes et aux pratiques modernes. Son pays apporte son plein appui à la révision de ces instruments, conformément à l'approche intégrée qui est désormais celle de l'OIT en matière normative. Rappelant l'intervention du Directeur général du BIT devant la Commission paritaire maritime, il a relevé que c'était une entreprise ambitieuse qui s'imposait plus que jamais. Les instruments révisés devraient être conçus dans une forme qui en rende l'application facile, de façon à écarter les obstacles que peuvent comporter les législations et les procédures nationales, le but étant d'accroître l'efficacité des normes maritimes.
- 36.** Le membre gouvernemental de l'Egypte a apporté tout son soutien au groupe de travail. Il importe d'adopter un nouvel instrument unifié, qui devrait être simple et souple à la fois et qui puisse faire l'objet de procédures d'amendement.
- 37.** Le membre gouvernemental de Malte a reconnu la qualité du travail accompli dans le passé comme la nécessité du changement. Malte apportera son soutien au groupe de travail dans sa tâche et poursuivra ses efforts en matière d'exécution et d'application des normes.

---

Souscrivant aux propos du membre gouvernemental du Royaume-Uni, l'orateur a répété que l'industrie maritime serait jugée à chaque étape du travail mis en train. Malte s'est sur le principe montrée favorable aux préoccupations des armateurs et des gens de mer au sujet des normes maritimes de l'OIT ainsi qu'aux solutions identifiées telles qu'énoncées respectivement aux pages 13 et 18 du document TWGMLS/2001/1. La préparation du nouvel instrument, sa ratification et sa mise à exécution prendront du temps, et il importe dans l'intervalle de continuer à ratifier et à appliquer les normes maritimes existantes, comme de favoriser le dialogue entre gouvernements, armateurs et gens de mer. En ce qui concerne les règles de procédure, une certaine souplesse s'impose. L'OMI et l'OIT devraient collaborer et coordonner leurs activités de façon à en assurer la complémentarité. Il conviendrait par exemple d'étudier la possibilité d'établir un parallèle entre certaines dispositions relatives aux normes du travail contenues dans le nouvel instrument de l'OIT et élaborées en conformité avec le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM). Malte ne négligera aucun effort pour inciter les armateurs dont les navires battent son pavillon à appliquer les normes existantes. Il importe aussi d'associer aux travaux les pays qui ont signé le Mémoire méditerranéen d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port pour qu'ils s'attachent eux aussi à promouvoir et à faire appliquer ces normes.

- 38.** Le membre gouvernemental de Chypre s'est déclaré très favorable à l'élaboration de l'instrument envisagé et, le moment venu, à son application. Le gouvernement de Chypre est résolu à promouvoir vigoureusement une série de conventions internationales visant à améliorer les conditions de travail et de vie sur les navires et à renforcer la motivation des marins. D'accord avec les opinions exprimées par les orateurs précédents, l'orateur a dit attacher une grande importance à la déclaration du membre gouvernemental du Royaume-Uni.
- 39.** Partageant les sentiments exprimés par d'autres orateurs au sujet de la sécurité en mer, le membre gouvernemental du Japon a déclaré qu'il fallait qu'il existe des normes solides et justes concernant la situation des marins. La réunion doit trouver un encouragement dans le fait que plus la tâche est difficile, plus elle en vaut la peine.
- 40.** Le membre gouvernemental de la Turquie a déclaré que l'élaboration de l'instrument envisagé revêtait une signification toute particulière pour son pays, où le nombre des gens de mer ne cesse d'augmenter. Il convient effectivement de réunir les instruments maritimes existant dans un nouvel instrument complet. La Turquie souscrit aux huit solutions proposées par les partenaires sociaux, comme l'indique la note d'information préparée par le BIT. Au-delà de l'enthousiasme qu'on peut éprouver, c'est une tâche difficile qui attend le groupe de travail, et on peut espérer que le nouvel instrument permettra d'éliminer les formes de transport maritime qui ne répondent pas aux exigences minimales. De l'avis de la Turquie, il serait utile aussi que l'OIT et l'OMI travaillent ensemble pour la préparation de la nouvelle convention.
- 41.** Le membre gouvernemental de l'Algérie a exprimé la satisfaction de sa délégation quant à la proposition de la Commission paritaire maritime d'adopter une convention-cadre, plus cohérente, plus flexible et en adéquation avec les récents développements qu'a connus le secteur maritime. Cet instrument, dont les procédures de ratification, de mise en œuvre et de contrôle seront améliorées, répondra aux aspirations de tous les acteurs concernés. L'Algérie ne ménagera aucun effort, dans la mesure de ses possibilités, pour apporter sa pleine contribution à la concrétisation de cet objectif.
- 42.** Le membre gouvernemental de la Chine a déclaré que son pays souhaitait participer à l'élaboration d'un nouvel instrument général pour le secteur maritime et au travail que cela impliquait. Il ne voulait pas, à ce stade, se montrer trop optimiste, en raison des nombreuses difficultés qui attendaient le groupe de travail, dont il a attiré l'attention sur les

---

problèmes particuliers que l'application de certaines normes présente pour divers Etats. Il a néanmoins exprimé l'espoir qu'il serait possible de surmonter toutes ces difficultés au cours des cinq ans qui viennent.

43. Le membre gouvernemental de la Suède a déclaré qu'il n'y avait pas de temps à perdre car les gens de mer ont droit — c'est un droit fondamental dont ils doivent bénéficier de toute urgence — à la protection de leur intégrité physique comme de leur condition sociale. Les dispositions à prendre devraient constituer une véritable Charte des droits des marins. La Suède est prête à contribuer pleinement au travail normatif envisagé.
44. Le membre gouvernemental du Nigéria a déclaré que son gouvernement se félicitait d'avoir été désigné pour faire partie du groupe de travail, qu'il a assuré de la volonté de son pays, pays maritime important en Afrique, d'améliorer la situation sociale des marins, comme il l'a déjà fait pour les dockers. Le Nigéria est prêt à participer à tout système visant à promouvoir les conditions de travail et de vie des marins.
45. L'observateur de l'Association maritime chrétienne internationale s'est félicité que la Commission paritaire maritime soit parvenue à l'accord historique dit «de Genève» et que les gouvernements s'engagent dans l'élaboration d'une nouvelle «Charte des droits des marins». Il importe d'établir des normes pratiques, efficaces et susceptibles d'une large ratification et d'une large application, sans porter atteinte aux droits acquis. Le succès des travaux dépendra des efforts et de la volonté de tous. L'Association maritime chrétienne internationale est prête à faire tout ce qui est en son pouvoir pour aider.
46. Evoquant les relations officielles entre l'Organisation internationale de normalisation et l'OIT, l'observateur de l'ISO s'est félicité de l'invitation de participer aux travaux de la réunion. Il a souhaité que les délégués contribuent eux-mêmes au travail de l'ISO, qui se fait principalement par des moyens de communication électroniques. L'ISO a, en ce qui concerne la sécurité et les normes maritimes, plusieurs projets en cours qui intéressent les conditions de vie et de logement des équipages.
47. Le président du groupe de travail a fait un bref résumé des discussions qui avaient eu lieu lors des séances précédentes. Les représentants des armateurs et des gens de mer ont confirmé que leurs positions restaient celles qu'ils avaient exposées en janvier 2001, comme l'indique la note d'information soumise par le BIT. Soucieux d'avoir le soutien des gouvernements, ils ont invité les représentants de ceux-ci à s'exprimer sur le sujet. Les représentants de 15 gouvernements ont pris la parole. Tous ont communiqué l'approbation de leur gouvernement, du moins en principe. De nombreux représentants ont promis une pleine collaboration au sein du groupe de travail durant les quatre années à venir. Certains ont appuyé de façon expresse les huit points proposés par les armateurs et les gens de mer, tels qu'ils sont mentionnés dans la note d'information, en précisant qu'il s'agissait d'un engagement de la part de leur gouvernement non seulement en termes de temps et de ressources, mais également en ce qui concerne l'adoption de l'instrument unique, sa ratification et son application stricte et uniforme, afin d'assurer des conditions de concurrence égales. Certains représentants ont vu dans cette démarche un pari ou un défi ainsi qu'un exemple de l'approche intégrée de l'OIT en matière de normes. Certains ont parlé de l'équilibre à maintenir entre la tradition et la modernisation. La nécessité d'inclure des dispositions appropriées en ce qui concerne les procédures de contrôle, le dialogue social, ainsi que la sécurité et la protection contre les accidents a également été soulignée. Quant à la forme et à la structure de l'instrument, l'importance de la cohérence a été reconnue, comme celle de la clarté et de la simplicité de rédaction. Il faut tenir compte des difficultés que certains Etats Membres pourraient rencontrer dans l'application de l'instrument et poursuivre le travail sans retard.

- 
48. Compte tenu de ce qui précède, le président du groupe de travail a énuméré une série de points d'accord pour les membres gouvernementaux:
- i) les gouvernements s'engagent à participer aux activités du groupe de travail pendant toute la durée de son mandat;
  - ii) les gouvernements souscrivent sans réserve aux huit points indiqués au paragraphe 3.23 du document TWGMLS/2001/1, points qui correspondent aux solutions recommandées par les armateurs et les gens de mer;
  - iii) le nouvel instrument envisagé devrait être cohérent avec le programme de l'OIT pour un travail décent et avec les activités entreprises par l'OIT et par d'autres organisations, en particulier l'OMI;
  - iv) l'instrument devrait être simple, clair et facile à appliquer;
  - v) les gouvernements de tous les Etats Membres, les armateurs et les gens de mer ainsi que les autres milieux intéressés devraient être tenus informés de l'avancement des travaux préparatoires.

### **Présentation du document de travail**

49. La secrétaire générale adjointe a présenté le document de travail élaboré par le BIT (doc. TWGMLS/2001/2). Le document comprend deux parties. La partie I décrit d'une manière générale la structure de l'instrument envisagé. Celui-ci comprendrait un certain nombre de parties où seraient énoncés les principes fondamentaux des conventions existantes qui doivent être systématiquement applicables pour que ceux qui assurent des conditions de travail décentes ne soient pas pénalisés. Conformément aux discussions qui ont eu lieu au sein de la Commission paritaire maritime, l'instrument comprendrait cinq volets. La partie I énoncerait les principes et droits fondamentaux au travail et les responsabilités des Etats. La partie II et les parties suivantes seraient consacrées chacune à une «famille» particulière de principes et de droits. Chaque partie comporterait une annexe qui décrirait les conditions détaillées d'application des principes et des droits correspondants. Les annexes pourraient être modifiées par une procédure simplifiée. Les clauses finales seraient conçues de façon à préserver le capital de ratifications des conventions antérieures et à éviter tout chevauchement ou tout conflit avec les obligations existantes. L'instrument comprendrait un volet non contraignant: recommandations, recueils de directives pratiques, principes directeurs, etc.
50. La partie II du document porte sur les questions à prendre en considération au moment d'arrêter le contenu de l'instrument: dispositions à y insérer, critères de répartition des dispositions entre les parties et entre les parties et les annexes, innovations envisagées. L'une de ces innovations serait l'institution d'une procédure d'amendement simplifiée. Une autre concernerait l'exécution des dispositions de l'instrument. Il s'agirait d'étendre le mécanisme prévu par la convention n° 147, lequel habilite les Etats qui ont ratifié cet instrument à intervenir pour assurer des conditions de travail décentes non seulement sur les navires qui battent leur pavillon, mais aussi sur ceux qui font escale dans leurs ports, même s'ils sont immatriculés dans des Etats qui n'ont pas ratifié la convention. On pourrait envisager encore de nouvelles modalités de contrôle de l'application des normes. Le document de travail attire l'attention sur la nécessité d'établir une sorte de «liste de contrôle» des questions et des problèmes à prendre en considération. Il en évoque certains, mais il y en a beaucoup d'autres, notamment ceux que mentionne la communication de la Fédération internationale des armateurs.

---

## **Présentation de la communication de la Fédération internationale des armateurs (deuxième partie)**

51. Le porte-parole du groupe des armateurs a présenté la seconde partie de la communication de la Fédération internationale des armateurs. Il a rappelé auparavant que, dans leur grande majorité, les membres gouvernementaux du groupe de travail avaient accepté en principe les recommandations de la Commission paritaire maritime sur la nécessité de mettre à jour et d'unifier les instruments maritimes existants: il y avait là un mandat clair.
52. Plusieurs grandes questions doivent être examinées. La première concerne le degré de souplesse à prévoir dans le nouvel instrument quant à la manière de satisfaire aux normes. Une série de dispositions ont été imaginées dans les instruments maritimes de l'OIT pour assurer une telle souplesse, notamment le principe d'équivalence d'ensemble, énoncé dans la convention n° 147, ou la possibilité d'accepter des normes de sécurité sociale plus ou moins élevées, ménagée par la convention n° 165.
53. La deuxième question concerne les procédures de mise en œuvre et de vérification. C'est une question fondamentale pour les armateurs qui souhaitent non seulement un instrument clair et facile à comprendre, mais aussi des normes susceptibles d'être mises en œuvre grâce à une évaluation objective et par les Etats d'immatriculation et par les Etats des ports. La troisième question est celle de la mise à jour des normes existantes lors de l'élaboration de l'instrument unifié. Sur certains points, il y a de toute évidence conflit entre les normes anciennes et les normes plus récentes, problème qu'il faudra traiter. Cela dit, il ne sera pas possible dans le temps prévu de réviser tous les instruments existants. Il faut donc trouver un juste milieu en vue d'éliminer les normes dépassées, d'éviter les chevauchements et de simplifier les normes excessivement détaillées, sans s'engager dans des voies litigieuses ou inventer de nouvelles normes.
54. Les armateurs souhaitent encore qu'on conçoive une procédure d'amendement pour mettre à jour les normes, en s'inspirant peut-être de la procédure d'amendement tacite de l'OMI. Ils souhaitent enfin qu'on trouve le moyen d'incorporer les dispositions de la convention n° 147 dans le nouvel instrument.

### **Idées préliminaires sur le contenu du nouvel instrument**

55. Le président du groupe de travail a déclaré qu'il souhaitait connaître à ce stade la position du groupe, notamment celle des membres gouvernementaux, sur les questions soulevées dans le document de travail préparé par le Bureau et dans la deuxième partie de la communication de la Fédération internationale des armateurs. Le but de cette discussion était d'avoir des indications préliminaires sur les difficultés rencontrées par les Etats en ce qui concerne la ratification et l'application des normes existantes et sur la structure et le contenu possibles d'une convention-cadre unique. Le président a précisé que, comme le bureau du groupe en était convenu, cette séance devait permettre d'évoquer les questions qui devraient être examinées plus avant. Sauf indication contraire de leur part, les vues exprimées par les membres gouvernementaux ne seraient pas considérées comme un engagement ferme sur telle ou telle position.
56. Le porte-parole du groupe des gens de mer a rappelé qu'il y avait un certain temps déjà que les organisations d'armateurs et les organisations de marins travaillaient sur les questions que soulève l'unification des normes sur le travail maritime et qu'elles étaient parvenues à un certain accord sur les problèmes généraux. Le document élaboré par le BIT est un bon document, qui offre, comme celui de la Fédération internationale des armateurs, de nombreuses options. Ces documents constituent donc une bonne base de discussion. Il

---

importe de connaître la position de départ des gouvernements, même s'il ne faut pas anticiper sur la suite et considérer ceux-ci comme tenus par ce qu'ils auront dit au cours de la présente réunion, leur position pouvant évoluer après un examen plus approfondi. Conservant eux-mêmes une attitude ouverte sur de nombreux sujets, les gens de mer écouteront avec attention les arguments avancés. Cet échange de vues est nécessaire pour donner corps à l'instrument cadre envisagé. La communication de la Fédération internationale des armateurs est équilibrée, encore qu'elle insiste peut-être de façon excessive sur la question de la souplesse. L'instrument doit certes présenter une certaine souplesse pour pouvoir être largement ratifié, mais trop de souplesse pourrait le priver de toute valeur. Ce qu'il faut élaborer, c'est une véritable Charte des droits des marins. Les gens de mer souhaitent savoir d'emblée si les gouvernements sont prêts à inclure dans l'instrument un dispositif d'exécution. Si, au départ, il n'est pas question pour eux de prévoir de solides dispositions dans ce sens, alors l'élaboration du nouvel instrument, de l'avis des gens de mer, sera une perte de temps. Les délégations gouvernementales sont donc invitées à s'exprimer sur la manière dont la nouvelle convention pourrait être mise en œuvre.

- 57.** Le membre gouvernemental du Canada s'est montré préoccupé par la question de l'application. Il a conseillé à l'OIT de s'adresser aux gouvernements afin de leur demander d'expliquer comment, avant même de le ratifier, ils envisagent d'appliquer le nouvel instrument; c'est la procédure qu'avait suivie l'OMI avec la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 95). L'orateur a déclaré que les objectifs de l'instrument sont prioritaires, les détails pouvant être relégués au second plan. La protection des gens de mer doit être liée à l'immatriculation du navire, en cas d'abandon par exemple. Il convient de tirer les leçons des mécanismes contenus dans la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Il a rappelé que les dispositions doivent être claires et concises.
- 58.** Le membre gouvernemental de la Norvège a appuyé la structure proposée pour la nouvelle convention, relevant cependant qu'il convient de suivre la question pour savoir si elle fonctionne. Il a rappelé la nécessité d'établir des normes claires et aussi rigoureuses que possible qui permettent l'application et le contrôle effectifs par les Etats du port et par les Etats du pavillon. Le nouveau document doit clairement établir les responsabilités de toutes les parties prenantes et ne pas entraver le contrôle des navires par l'Etat du port. L'orateur s'est montré favorable aux principes énoncés dans la convention n° 147, qui visent à garantir le contrôle des navires par l'Etat du port, tout en admettant la nécessité d'instaurer un mécanisme de contrôle en relation avec la nouvelle convention-cadre. Une nouvelle fois, une procédure d'amendement simplifiée, grâce à un dispositif tripartite qui se réunirait si possible une fois par an et, si tel n'est pas le cas, une fois tous les deux ans, s'est révélée souhaitable. Il a proposé d'envisager une approche globale pour assurer de bonnes conditions de travail et de vie, élément essentiel de la sécurité en mer.
- 59.** Le membre gouvernemental des Pays-Bas a fait observer que les conventions de l'OMI couvrent pour la plupart 90 pour cent de la flotte mondiale et que les pays qui ne s'y conforment pas s'exposent à de lourdes peines et à des amendes élevées. Il a attiré l'attention sur le nombre élevé de conventions de l'OIT n'ayant pas été ratifiées au motif que nombre d'éléments n'étaient pas acceptables, probablement pour des raisons financières. Il a proposé la mise en place d'un mécanisme qui autorise le contrôle des navires par l'Etat du port en vue de pénaliser les Etats du pavillon qui ne se conformeraient pas à la convention, même s'ils ne l'ont pas ratifiée. Il a également appuyé la proposition de la Norvège visant à instituer un organe permanent chargé d'examiner les amendements aux annexes de la convention en vue d'une procédure d'amendement simplifiée, ainsi que l'application de l'instrument.

- 
- 60.** Le membre gouvernemental du Panama a souligné que l'OIT a franchi une étape décisive. Certains pays ont ratifié les précédentes conventions, qu'ils ont eu du mal à appliquer, ce qui a mis certains d'entre eux dans une situation difficile et a donné lieu à divers problèmes. L'OIT doit mettre au point un plan d'assistance destiné aux Membres ayant ratifié le nouvel instrument grâce à la coopération technique, comme ce fut le cas dans d'autres domaines, tels que le travail des enfants. L'intervenant a souligné que, grâce à la coopération technique, la nouvelle convention pourra être largement ratifiée et appliquée, pour autant qu'elle soit suffisamment souple.
- 61.** Le membre gouvernemental de Malte a mis en garde le groupe de travail contre la proposition du membre gouvernemental du Canada au sujet d'une enquête menée par des «personnes compétentes» sur les intentions des gouvernements, comme pour la convention STCW 95. Les organismes fournisseurs de main-d'œuvre doivent être convenablement réglementés. Le Bureau doit entreprendre une étude en vue de déterminer quelles sont les dispositions des conventions existantes qui sont contradictoires ou qui font double emploi. Constatant que l'élaboration d'un nouvel instrument peut prendre du temps, il a encouragé l'OIT à continuer de promouvoir la ratification des conventions existantes. Au moment de débattre de l'application des normes, il faut tenir compte de l'opinion des jeunes nations maritimes et des problèmes auxquels sont confrontés les petits ports. Il a appuyé la recommandation du Panama concernant la nécessité d'une coopération technique.
- 62.** Le membre gouvernemental des Philippines s'est prononcé en faveur des points énumérés par le président. Le nouvel instrument doit être clair, simple et intelligible. La partie I du projet de structure doit contenir la définition de termes de façon à fournir des orientations à tous ceux qui pourraient avoir besoin de lire et de bien saisir les dispositions de l'instrument unifié. L'intervenant est convenu que les quatre points mentionnés par le porte-parole des membres armateurs sont importants. L'instrument doit être souple et favoriser une équivalence des normes d'application, qualifiées de *normes d'application nuancées* aux Philippines. Une application convenable est nécessaire, étant entendu qu'une réglementation assortie d'aucune sanction ne saurait mériter une telle appellation. Des procédures d'amendement telles que suggérées par le groupe des gens de mer sont nécessaires pour faciliter la mise à jour de l'instrument.
- 63.** Le membre gouvernemental de la France a déclaré que l'objectif principal doit être un travail décent pour les gens de mer et qu'à cet égard les acquis des conventions de l'OIT doivent être préservés. La France ne souhaite pas que le niveau de ces normes soit abaissé. Il ne fait aucun doute qu'il convient d'élargir la ratification du nouvel instrument, qui doit être clair, simple, cohérent et exhaustif. Il importe aujourd'hui de comprendre pourquoi les instruments existants n'ont pas été ratifiés par certains Etats Membres. Se référant au second document préparé par le Bureau, l'orateur a indiqué que la première partie, qui énonce les principes et droits fondamentaux, est nécessaire. L'application de l'instrument suppose qu'il contient les principes fondamentaux du contrôle des navires par l'Etat du port. La seule procédure de rapport à l'Etat du pavillon prévue par la convention n° 147 peut paraître insuffisante. La France fera donc une proposition visant à élaborer une base de données sur l'application de la convention qui soit accessible à tous.
- 64.** Le membre gouvernemental de Chypre a fait référence à l'exemple cité par le membre gouvernemental du Canada concernant la nomination par l'OMI de personnes compétentes chargées d'examiner l'application de la convention STCW 95. Il a estimé que cet exemple présentait des points faibles qui pouvaient être supprimés. Le mécanisme d'application de l'instrument est d'une importance capitale et il peut être renforcé par l'établissement de liens entre certaines des dispositions relatives aux normes du travail contenues dans les instruments de l'OIT et le Code ISM. Son gouvernement fut l'un des premiers Etats du pavillon à retirer à une grande société de transport maritime l'attestation de conformité et à lancer un ultimatum à une autre société de transport maritime qui ne s'était pas conformée

---

aux dispositions concernant le versement des salaires de ses gens de mer. Si les gens de mer ne perçoivent pas leurs salaires en temps voulu, ils perdent toute motivation et, au bout du compte, le Code ISM n'est plus respecté. C'est la première fois, au dire de l'intervenant, qu'armateurs, gens de mer et gouvernements s'asseyent à la même table et qu'ils tiennent le même discours. Il ne fait aucun doute, a-t-il conclu, que les partenaires sociaux parviendront à trouver des solutions.

- 65.** Le membre gouvernemental de la Grèce s'est associé aux points de vue exprimés par les gens de mer, les armateurs et d'autres intervenants selon lesquels il convenait de veiller au respect du nouvel instrument et, pour ce faire, de prendre modèle sur la convention STCW 95; par exemple, il pourrait comprendre des dispositions concernant le contrôle des navires par l'Etat du port et une clause concernant un «traitement qui ne soit pas plus favorable». La prise en compte de ces éléments permettrait d'éviter toute discrimination dans le cadre des inspections pertinentes. Les dispositions obligatoires devraient figurer dans cette partie et les recommandations dans les annexes. Toutefois, à ce stade peu avancé, l'intervenant ne pouvait souscrire au concept visant l'établissement d'une liste blanche et d'une liste noire. La procédure d'amendement tacite est acceptable. L'exemple cité par le membre gouvernemental du Canada sur l'abandon des navires et des gens de mer est important. La question de l'abandon des gens de mer est actuellement examinée par 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, et le groupe de travail ne devrait pas aborder cette question à ce stade.
- 66.** Le membre gouvernemental du Danemark a indiqué qu'elle soutenait les déclarations des armateurs et des gens de mer. Elle a également souligné que le document du Bureau devait être sérieusement examiné, même s'il est difficile de traiter en détail les questions liées aux mesures assurant le respect avant que se soit tenu un débat sur l'idée générale d'une convention-cadre. Quoiqu'il en soit, des mesures concernant le contrôle des navires par l'Etat du port seront toutefois nécessaires, mais ne devraient cependant pas se substituer au contrôle des navires par l'Etat du pavillon. En réaction aux suggestions formulées par d'autres membres du groupe, elle a déclaré que, bien que la structure de la convention STCW 95 pourrait s'avérer utile lors de l'élaboration du nouvel instrument, il conviendrait aussi de garder à l'esprit que les procédures de l'OMI et celles de l'OIT sont différentes à bien des égards. Ainsi, l'OIT exige des Etats Membres qu'ils lui communiquent la législation nationale pertinente lorsqu'ils ratifient une convention, ce qui n'est pas le cas pour l'OMI.
- 67.** L'oratrice a déclaré qu'il serait en effet judicieux de diviser le nouvel instrument en deux parties, la première contenant les dispositions obligatoires et la seconde les dispositions non contraignantes; cette dernière contiendrait notamment les annexes techniques et les lignes directrices. En matière de flexibilité, les parties A et B de l'annexe supplémentaire du Protocole relatif à la convention n° 147 pourraient être intéressantes. La procédure d'amendement tacite semble une excellente idée qu'il faudra examiner plus avant. Plus généralement, toutes les options devraient être sérieusement étudiées à ce premier stade, sans idées préconçues. La présente réunion devrait être suivie par des consultations tripartites menées au plan national.
- 68.** Le président, réagissant à différents points soulevés au cours de la discussion, a déclaré qu'il estimait aussi qu'il ne fallait pas trop entrer dans le détail au cours de la présente réunion mais plutôt s'attacher à obtenir, avant la fin de la semaine, une idée claire de ce que serait la structure du futur instrument et des principes qui guideraient son élaboration. L'orateur a aussi assuré la réunion que le Bureau s'employait actuellement à identifier le plus grand nombre possible de questions fondamentales.

- 
- 69.** Le membre gouvernemental du Libéria, grand Etat maritime, s'est déclaré surpris qu'à ce point de la réunion l'immatriculation libre n'ait été que peu évoquée. Toutefois, l'accord auquel la réunion est parvenue aujourd'hui au sujet de la composition du sous-groupe de travail devrait garantir à chaque Etat Membre qu'il pourrait participer aux travaux futurs. Evoquant le film projeté la veille, l'intervenant a déclaré que son pays ne tolérerait pas de telles violations manifestes des droits des gens de mer, ou de navires ne répondant pas aux normes. Le Libéria est tout à fait disposé à collaborer avec tous les participants aux travaux en cours, pourvu que le nouvel instrument ne bouleverse pas le rôle de l'Etat du pavillon tel que défini dans les instruments internationaux comme la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Il ne devrait pas non plus menacer l'économie de l'immatriculation libre et l'emploi d'un grand nombre de gens de mer, en particulier ceux originaires des pays en développement. Le Libéria se réjouit du climat positif qui règne sur les débats du groupe et souhaite que la discussion se poursuive sur cette base.
- 70.** Le membre gouvernemental du Royaume-Uni a estimé que la question de la flexibilité ne devrait pas nécessairement être abordée en premier lieu, dans la mesure où elle n'assure pas des conditions égales pour tous. Il convient d'élaborer des dispositions contraignantes à un niveau approprié, comme celles contenues dans la convention n° 147 de l'OIT. L'orateur a également déclaré que des instruments trop techniques pouvaient s'avérer difficiles à ratifier. Il s'est déclaré favorable à une procédure d'amendement simplifiée et à une clause relative à un «traitement qui ne soit pas plus favorable». La structure proposée dans l'annexe de la Communication de la Fédération internationale des armateurs semble satisfaisante, et l'intervenant a recommandé au groupe de travail de s'y référer en tant que modèle possible en vue d'un examen ultérieur.
- 71.** Le membre gouvernemental de l'Egypte a proposé que le nouvel instrument contienne les normes les plus élevées tout en autorisant les Etats Membres qui appliquent actuellement des normes moins élevées à ne pas accepter certaines des annexes au moment de la ratification. Une période de transition de plusieurs années pourrait aussi être prévue, ce qui permettrait à ces Membres d'adapter leur législation aux normes plus élevées. Les dispositions de fond de l'instrument pourraient contenir les principes généraux et les objectifs à atteindre, et les annexes pourraient développer ces principes et objectifs. Les amendements futurs devraient être approuvés par la Conférence internationale du Travail et par les Parlements nationaux. L'Egypte a suggéré que les cas de non-respect soient déclarés à l'Etat du pavillon, une copie étant aussi communiquée à l'OIT. La notification devrait aussi être communiquée en temps utile au port d'escale suivant. Le capitaine serait tenu de signer un document en vertu duquel il s'engagerait à prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures correctives qui s'imposeraient. Une nouvelle réflexion s'impose en vue de garantir que tous les gens de mer à bord d'un navire bénéficient d'une protection. La nouvelle convention doit reconnaître le caractère désormais international des équipages.
- 72.** Le membre gouvernemental des Bahamas a désigné trois domaines qui pourraient poser des difficultés au moment de la ratification du futur instrument. La nouvelle convention ne devrait pas faire double emploi avec d'autres textes existant déjà, la convention STCW 95, par exemple. Lorsque les Etats Membres disposent d'une législation qui couvre tous les travailleurs, y compris les gens de mer, ils ne devraient pas être obligés d'élaborer une réglementation plus spécifique sur les mêmes questions. Les Etats Membres peuvent aisément promulguer une législation applicable à leurs ressortissants, mais il pourrait leur être difficile d'appliquer ces dispositions à des travailleurs sans domicile (par exemple en ce qui concerne la sécurité sociale). Il convient de réfléchir à de nouvelles méthodes qui garantiraient à tous les gens de mer une protection, indépendamment du navire.
- 73.** Le membre gouvernemental des Etats-Unis a déclaré que sa délégation approuvait les huit solutions recommandées dans le document d'orientation et les points (quasiment

---

identiques) soulevés dans la communication de la Fédération internationale des armateurs. Il a rappelé que l'objectif était de parvenir à un instrument utile qui pourrait être ratifié par le plus grand nombre possible de gouvernements. Dans cette optique, il a souligné qu'il était important de conserver le principe d'équivalence d'ensemble contenu dans la convention n° 147.

- 74.** Le membre gouvernemental du Bénin a indiqué que l'instrument envisagé devrait être suffisamment flexible pour satisfaire et les besoins des gouvernements et ceux des partenaires sociaux. Une partie devrait contenir les dispositions obligatoires et une autre les dispositions non contraignantes. Il serait utile de procéder à un examen des normes existantes afin de déterminer celles qui ont été le plus largement appliquées, même en l'absence de ratification formelle par les Etats Membres. Nombre de ces normes sont reflétées dans les législations nationales.
- 75.** Les normes concernant par exemple la santé, l'hygiène, le logement, la sécurité et la protection sociale des gens de mer sont essentielles et peuvent être retenues comme obligatoires. L'instrument devrait prévoir des mesures de contrôle pour les normes obligatoires. Ces contrôles peuvent s'inspirer des systèmes établis par les conventions SOLAS et STCW 95. Le principe de l'amendement par accord tacite devrait être envisagé pour les normes obligatoires. Enfin, l'intervenant a déclaré que l'instrument devrait adopter une optique réaliste pour favoriser une juridiction effective de l'Etat devant veiller au respect des normes à établir par l'instrument.
- 76.** Le membre gouvernemental du Japon a déclaré que son pays était attaché à l'élaboration d'une convention-cadre. Le Japon a entrepris une analyse globale visant à déterminer les raisons qui l'ont empêché de ratifier certaines des conventions de l'OIT; de cette analyse ont découlé certaines idées qui pourraient être utiles aux travaux du groupe de travail. Première raison: de nombreuses conventions sont soit obsolètes, soit reprennent des dispositions contenues dans d'autres instruments, y compris par exemple la convention STCW 95. Deuxième raison: certaines conventions du travail applicables au secteur maritime contiennent des dispositions qui sont quasiment aussi détaillées que celles de la législation nationale. Dans ces conditions, il n'est pas possible de proposer une nouvelle convention au Parlement japonais simplement pour s'adapter à des différences de pure forme. Troisième raison, notamment en ce qui concerne les dispositions relatives au bien-être social et à la sécurité sociale: bien que le Japon garantisse une protection sociale équivalente à celle des pays européens, ses lois et réglementations reposent sur une base historique et culturelle différente et cela signifie que certains des principes contenus dans les normes de l'OIT ne sont pas compatibles avec l'approche nationale japonaise. En outre, compte tenu des modalités budgétaires, le gouvernement du Japon ne saurait accepter les obligations imposées par les mécanismes financiers. Cela étant dit, il est important que le groupe de travail réalise une synthèse des éléments essentiels permettant d'instaurer des conditions de travail décentes pour les gens de mer afin de parvenir à un accord sur les principes nécessaires à la mise en place de ces conditions. Parallèlement, il est important d'envisager de conserver le principe d'équivalence d'ensemble sans créer de normes vagues ou ambiguës. Pour qu'elle soit appliquée, la convention devra être largement acceptée et contenir des normes claires pouvant aisément faire l'objet de contrôles, notamment par l'Etat du port.
- 77.** Le membre gouvernemental de l'Algérie a indiqué qu'il envisageait d'adopter un instrument clair, cohérent et facile à ratifier et à mettre en œuvre. Il s'est inquiété du délai qui serait nécessaire pour élaborer cette convention. Etant donné que la plupart des problèmes avaient déjà été mis en évidence, il a suggéré que le travail soit achevé avant 2005, date envisagée pour l'adoption de la convention. Un mécanisme, comme l'incorporation d'une clause de non-octroi d'un «traitement plus favorable» pourrait être envisagé afin d'encourager l'application. L'intervenant s'est déclaré favorable au concept

---

de «troisième pilier» qui viendrait compléter les piliers concernant la sécurité et l'environnement de l'OMI, et a suggéré que le nouvel instrument contienne un système de notification et de contrôle similaire à celui prévu dans la convention STCW 95. Il s'est associé à la proposition de Malte visant à introduire les questions relatives au travail maritime dans le Code ISM. Se référant de nouveau à la convention STCW 95, il a déclaré que l'instrument devrait aussi préciser les rôles respectifs de l'administration, de l'Etat du pavillon, de l'Etat du port, des armateurs et des gens de mer.

- 78.** Le membre gouvernemental de la République de Corée a accepté l'idée proposée par la Commission paritaire maritime d'une convention-cadre réunissant les différents instruments, car cette approche permettait non seulement d'éliminer les dispositions obsolètes mais aussi d'éviter tout chevauchement; il pouvait donc accepter la structure générale établie dans le document de travail de l'OIT. Le nouvel instrument unique ne devrait contenir que les normes qui s'appliquent exclusivement au secteur maritime et non d'autres normes intéressant tous les secteurs, sans quoi il pourrait devenir complexe ce qui dissuaderait les Etats de le ratifier. Il a évoqué, à titre d'exemple, l'incorporation de deux conventions «non maritimes» dans l'appendice de la convention n° 147. Par ailleurs, l'intervenant a recommandé qu'un effort approprié soit fait pour éliminer les dispositions contenues dans des conventions existantes qui constituent des obstacles à la ratification. Il a insisté sur le fait que le concept de «normes fonctionnelles» devrait être utilisé pour les normes physiques lors de l'élaboration des prescriptions contraignantes.
- 79.** Le membre gouvernemental de l'Italie s'est déclaré favorable au projet de structure de la nouvelle convention telle qu'énoncée dans la communication de la Fédération internationale des armateurs, tout en précisant qu'il partageait les préoccupations exprimées par les gens de mer au sujet de l'application de cet instrument. De toute évidence, le fait de disposer de normes ne suffit pas en soi, encore faut-il qu'elles soient ratifiées et appliquées. L'Italie a ratifié presque toutes les normes du travail maritime de l'OIT, y compris la convention n° 147, ce qui prouve l'importance qu'elle attache au concept de travail décent pour les gens de mer. La nouvelle convention doit faire l'objet d'une large adhésion et être souple, sans que cela amoindrisse pour autant son efficacité. En ce qui concerne la procédure d'amendement simplifiée, le gouvernement de l'Italie s'y est montré favorable, sa structure devant être compatible tout en tenant compte des particularités des législations nationales. Enfin, l'intervenant a tenu à souligner le rôle important que joue la convention n° 147 dans la ratification du nouvel instrument élaboré. Il est donc nécessaire d'encourager et de promouvoir la ratification de ladite convention lors du processus d'élaboration du nouvel instrument.
- 80.** En réponse aux points de vue exprimés par plusieurs autres membres gouvernementaux, le membre gouvernemental de la Suède a estimé que le groupe de travail ne devrait pas compter sur la participation de l'OMI dans l'élaboration du nouvel instrument. Après tout, il existe des barrières bien définies entre les questions de sécurité, qui sont du ressort de l'OMI, et les questions sociales, qui relèvent de l'OIT. L'intervenant a relevé les propositions visant à faire entrer la nouvelle convention de l'OIT dans le cadre du Code ISM, et il a estimé que l'OMI s'y opposerait, certains Etats pouvant quant à eux y être favorables. En revanche, il s'est déclaré favorable à ce que le groupe de travail prenne en considération la structure de certains instruments de l'OMI, la convention STCW 95 par exemple, ainsi que les dispositions qui y sont contenues relatives aux questions telles que la procédure de contrôle et la clause de non-octroi d'un «traitement plus favorable».
- 81.** Le membre gouvernemental de la Namibie a mis l'accent sur certains points d'ordre plus général. Tout d'abord, en ce qui concerne le postulat selon lequel les règles du jeu sont les mêmes pour tous, soulignons que les pays en développement ont une capacité limitée d'élaboration et d'application de la législation. Ainsi, il convient d'envisager des moyens de veiller à ce que les pays en développement puissent participer pleinement au processus

---

d'élaboration d'un nouvel instrument et qu'ils bénéficient d'une assistance dans les étapes qui précèdent et celles qui suivent la ratification. Ensuite, il a mis en garde le groupe de travail contre le risque d'associer au commerce les normes du travail relatives aux gens de mer, faisant référence à un débat similaire qui s'était tenu au moment de l'élaboration de la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi. Enfin, il a insisté sur la nécessité de garantir qu'il n'existe pas de disparités dans la protection des travailleurs, tels ceux qui travaillent à bord de navires dans les eaux internationales.

- 82.** Le membre gouvernemental de la Russie s'est déclaré favorable à l'idée d'une nouvelle convention-cadre et a appuyé les huit solutions énumérées dans le document d'orientation. L'un des objectifs à atteindre consiste à préparer un instrument qui soit intéressant et utile à la fois pour la communauté internationale et pour chaque gouvernement. Il a lui aussi jugé utile de tirer parti de l'expérience de l'OMI. La convention n° 147, instrument clé, devrait être maintenue. Le principe d'acceptation tacite des amendements doit permettre de rationaliser le processus de mise à jour du nouvel instrument. Il a insisté pour que le nouvel instrument rende compte des mécanismes de contrôle de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port, de façon à garantir que ces derniers sont universellement et effectivement appliqués.
- 83.** Le membre gouvernemental des Pays-Bas a réitéré son soutien aux huit solutions préconisées dans le document d'orientation. Son pays a soutenu l'idée d'une charte des droits des gens de mer, qui énonceraient tous les éléments faisant obstacle au principe de la règle du jeu dans les opérations de transport maritime. Le fait d'introduire une certaine souplesse signifie ne pas trop entrer dans les détails et favoriser le principe d'équivalence d'ensemble. Tous les instruments s'appliquant aux gens de mer contenus dans le répertoire des «conventions et recommandations sur le travail maritime» de l'OIT devraient être pris en considération. L'intervenant a fait état de conventions qui traitent, sous des angles différents, de la question des contrats de travail des gens de mer et qui portent sur les parties concernées (Etats du pavillon, armateurs, agences de recrutement de gens de mer, etc.). La nouvelle convention doit mettre l'accent sur la protection offerte aux gens de mer.
- 84.** Le membre gouvernemental du Nigéria a dit la volonté de son pays d'assurer un milieu de travail décent aux marins. Il faut que l'OIT apporte son assistance technique aux pays en développement pour les aider à améliorer les conditions. Dans le cadre général d'un instrument uniforme, les normes devraient être assez souples pour tenir compte des particularités locales, comme l'indique la communication de la Fédération internationale des armateurs.
- 85.** Le membre gouvernemental de la Turquie a appuyé les huit solutions indiquées dans la note d'information élaborée par le BIT. Il convient d'établir des normes élevées et d'en contrôler l'application. Il y aurait lieu de prendre en compte les enseignements qui peuvent être tirés de l'élaboration des instruments de l'OMI, tels que la convention STCW 95.
- 86.** Le membre gouvernemental du Panama a félicité le BIT pour la présentation de documents qui abordaient l'ensemble des problèmes de façon claire et concise. Il importe d'aboutir à un nouvel instrument qui soit ratifié par le plus grand nombre possible d'Etats et suffisamment souple pour que les Etats puissent l'adapter à leur législation nationale. Il faut pour cela qu'il comporte la souplesse nécessaire pour s'accorder avec les législations nationales. Comme exemple d'une convention efficace qui présente une souplesse suffisante, on peut citer la convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973. Il a indiqué qu'une disposition de la convention existante peut être contraire à la Constitution ou à la loi d'un pays. Le nouvel instrument ne doit pas avoir une telle rigidité et il doit contenir le concept d'équivalence.

- 
87. A propos de souplesse, le membre gouvernemental du Brésil s'est dit inquiet au sujet des droits des marins. Il ne doit pas y avoir de souplesse en ce qui concerne les droits: c'est dans les moyens de garantir ceux-ci qu'on peut prévoir une certaine latitude.
88. Le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré que ceux-ci avaient écouté les membres gouvernementaux avec beaucoup d'intérêt, le groupe des armateurs étant déjà parvenu à un accord unanime avec celui des gens des mers au sein de la Commission paritaire maritime. L'impression qu'ils en retirent est extrêmement positive. Tous les gouvernements dont les représentants se sont exprimés sont d'accord en principe avec les idées avancées. C'est un fait sans précédent dans l'histoire des réunions maritimes à l'OIT. L'orateur a exprimé sa gratitude aux membres gouvernementaux pour leur contribution.
89. Le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré que ceux-ci accueilleraient avec intérêt les vues des gouvernements. Même si, sur certains points, ils nourrissent de profondes inquiétudes, ils feront preuve de tolérance à ce stade, attendant du groupe gouvernemental la même attitude à l'avenir quant à leurs propres positions. C'est avec satisfaction qu'il a entendu parler à plusieurs reprises de Charte des droits des marins, idée conforme à celle de son groupe, à savoir qu'il n'est pas question de souplesse en ce qui concerne ces droits. Le porte-parole des gens de mer s'est exprimé favorablement sur le résumé présenté précédemment par le président du groupe de travail, en insistant sur la question des procédures d'amendement, qui doivent être rapides, et sur celle de l'exécution des normes, qui doit pouvoir être convenablement assurée. A son avis, les gens de mer ne s'opposeront pas à la mise à jour et à la modernisation des normes, mais ils n'admettront pas que les droits acquis soient réduits de quelque façon que ce soit.
90. Le président du groupe de travail a fait la synthèse des interventions des représentants gouvernementaux au cours des deux jours et demi qui venaient de s'écouler. A son avis, il existait un consensus sur la structure générale du futur instrument, comme sur la nécessité de procéder de façon raisonnée de manière à assurer la ratification la plus large de celui-ci. Il faut élaborer — là aussi il y a consensus — une convention facile à appliquer, qui prévoit une procédure d'amendement simple, compte tenu de la rapide évolution du secteur. L'idée de souplesse a été évoquée dans de nombreuses interventions, mais on s'accorde à reconnaître que cette souplesse ne doit pas porter atteinte aux droits des gens de mer ni à l'égalité des conditions d'activité dans le transport maritime.

### **Mandat et composition du sous-groupe tripartite et dates des prochaines réunions**

91. En ce qui concerne la composition du sous-groupe, le président du groupe gouvernemental a exposé l'opinion de son groupe selon laquelle la représentation devait être suffisamment large pour refléter les multiples spécificités géographiques et les différentes positions des gouvernements. Il n'a pas été possible de tenir compte de toutes ces particularités dans la composition du sous-groupe décidée par le Conseil d'administration. Après de longues discussions au sein des trois groupes, une proposition globale a été soumise au groupe de travail, proposition qui prévoyait, en guise de compromis, la composition suivante: huit membres gouvernementaux, huit membres armateurs, huit membres gens de mer, les secrétaires des trois groupes, le président et le vice-président du groupe de travail et ceux du sous-groupe, soit 31 membres au total. Cette proposition a été acceptée par le groupe de travail, sous réserve de confirmation par le Conseil d'administration. Le sous-groupe est, sous réserve d'approbation par le Conseil d'administration, ouvert à d'autres gouvernements qui peuvent y participer en tant qu'observateurs.
92. Le membre gouvernemental de Malte a déclaré qu'il ne s'opposerait pas à la décision prise sur la composition du sous-groupe mais qu'il aurait été préférable d'ouvrir celui-ci à tous,

---

sans faire de distinction entre les membres, les membres des bureaux et les observateurs. Il a répété que c'était une proposition globale.

- 93.** Un projet de mandat a été préparé pour le sous-groupe sur la base des discussions qu'ont eues le groupe gouvernemental, le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer et des consultations informelles qui ont eu lieu au sein du bureau de la réunion. Ce mandat comprenait notamment des dispositions sur les documents à soumettre au sous-groupe et au groupe de travail lors de ses prochaines réunions, des indications sur le contenu du nouvel instrument, afin d'en faciliter la première rédaction, ainsi que des dispositions sur les rapports à présenter. Ce mandat a été adopté à l'unanimité par le groupe de travail.
- 94.** Les trois groupes ont donné la liste des personnes qu'ils proposaient comme membres du sous-groupe. Ces désignations ont été acceptées par le groupe de travail, qui a proposé de tenir sa prochaine réunion du 14 au 18 octobre 2002, le sous-groupe se réunissant lui-même du 24 au 28 juin 2002.
- 95.** Le groupe de travail a décidé d'incorporer des sections sur la composition et le mandat du sous-groupe et sur les dates des réunions dans le résumé du président annexé à ce rapport.

### **Examen et adoption du projet de rapport par la réunion**

- 96.** Le résumé de l'ensemble des débats présenté par le président a été approuvé et il est reproduit en annexe au présent rapport.
- 97.** A la huitième séance, le groupe de travail a adopté le présent rapport.

Genève, le 21 décembre 2001.

(Signé) M. Schindler,  
Président.

---

## Discours de clôture

Le porte-parole du groupe des armateurs s'est félicité du travail accompli durant la réunion et des résultats obtenus. Selon lui, l'issue de la réunion constituait une indication claire: il fallait poursuivre le travail entamé plus tôt. Il a remercié les représentants des gouvernements pour le rôle très actif qu'ils avaient joué et a exprimé le souhait que les résultats de la réunion soient communiqués aux gouvernements qui n'avaient pas pu y participer, notamment aux ministères responsables des transports maritimes. Il a aussi remercié les fonctionnaires du BIT pour le travail fourni.

Le porte-parole du groupe des gens de mer a indiqué lui aussi que son groupe était satisfait mais qu'il préférerait attendre l'adoption, la ratification et l'entrée en vigueur du nouvel instrument pour se réjouir. Il reste un travail important à accomplir avant de transformer l'Accord de Genève en une véritable loi sur les droits des gens de mer. Il a remercié les représentants gouvernementaux, le président du groupe de travail et les fonctionnaires du BIT.

Le président du groupe gouvernemental a évoqué l'atmosphère conviviale qui avait prévalu tout au long de la réunion. Il s'agit du début d'un processus qui n'aboutira que si le dialogue social de qualité, instauré au cours de la semaine, se poursuit tout au long du chemin. Il a aussi remercié les partenaires sociaux ainsi que le Bureau et le président du groupe de travail.

Les représentants des gouvernements de l'Algérie, de l'Égypte, du Panama et du Royaume-Uni ont exprimé leur satisfaction au sujet des travaux effectués au cours de la semaine. Le ministre du Travail du Libéria a indiqué à la réunion que son pays s'engagerait à jouer à l'avenir un rôle plus important dans l'élaboration et l'adoption de normes du travail maritime. Il a remercié tous les participants pour avoir pris part aux débats fructueux qui se sont déroulés au cours de la réunion.

M<sup>me</sup> S. Paxton, directrice exécutive du Secteur du dialogue social, a remercié au nom du Bureau tous les participants pour la tâche délicate qu'ils ont accomplie et pour leur patience. Elle a déclaré que, grâce à la participation des divers gouvernements représentés, l'ensemble du groupe de travail avait pu aller de l'avant dans l'élaboration d'un nouvel instrument fondé sur les propositions des armateurs et des gens de mer. L'intervenante a indiqué à la réunion que le Conseil d'administration examinerait le présent rapport et les recommandations qu'il contient, en particulier le mandat du sous-groupe de travail. Pour finir, elle a exprimé, au nom du BIT, sa reconnaissance au groupe de travail pour sa contribution aux présents travaux et son engagement à entreprendre des travaux futurs.

Le président a félicité le groupe de travail pour l'esprit de consensus qui a prévalu tout au long de la semaine. Comparant le groupe à un navire, il a signalé qu'il aurait peut-être à essayer quelques grains à l'avenir. Il s'est toutefois montré confiant eu égard à l'importance que le futur instrument présentera pour les gens de mer du monde entier. Il a officiellement déclaré close la réunion.

---

## Annexe

### Résumé du président

Les représentants et les observateurs gouvernementaux, ainsi que les représentants et les conseillers techniques des armateurs et des gens de mer participant à la première réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, ont examiné les deux documents soumis par le Bureau international du Travail et la communication de la Fédération internationale des armateurs. Les armateurs et les gens de mer ayant déjà longuement débattu des questions à examiner, en particulier dans le cadre de la Commission paritaire maritime, les représentants des deux groupes ont indiqué qu'ils souhaitaient principalement entendre le point de vue des membres gouvernementaux et des observateurs au sujet des préoccupations qui avaient été exprimées par les armateurs et les gens de mer, notamment en ce qui concerne les huit solutions proposées, exposées au paragraphe 3.23 du document d'orientation établi par le Bureau.

Les discussions qui se sont engagées sur les questions de principe ont fait apparaître un plein accord sur les huit points évoqués et ont apporté une multitude d'idées sur certaines des questions fondamentales évoquées dans le document de travail établi par le Bureau et dans la deuxième partie de la communication de la Fédération internationale des armateurs. Les points généraux d'ordre spécifique ayant fait l'objet d'un accord tripartite sont énoncés au paragraphe 48 du rapport. Les points suivants ont, par ailleurs, été approuvés.

#### I. Idées préliminaires sur les différentes questions

De la large discussion qui a eu lieu, il ressort qu'il convient de tenir compte des points suivants lors de l'élaboration du nouvel instrument envisagé:

- La structure générale proposée pour le nouvel instrument a été largement approuvée
  - Cette structure est indiquée au paragraphe 15 du document de travail soumis par le BIT; on peut trouver l'exemple d'un modèle possible dans l'annexe 1 de la communication de la Fédération internationale des armateurs.
  - Il importe de prévoir un chapitre de définitions.
- Le nouvel instrument devrait être clairement fondé sur l'ensemble des normes existantes de l'OIT
  - L'acquis que constituent les droits existants, mis à jour au besoin, devrait être fidèlement préservé, sans préjudice de la nécessité d'innover.
  - Les dispositions des instruments existants de l'OIT devraient être prises comme point de départ.
  - Il est indispensable que les normes adoptées soient en harmonie avec les autres normes de l'OIT comme avec les normes d'autres organisations, en particulier l'OMI.
  - Il convient d'examiner de près les conventions de l'OMI dans la mesure où il serait possible de s'en inspirer.
  - Des modifications des solutions retenues par l'OMI pourront être proposées lorsqu'il y a lieu.
- L'instrument devrait établir des normes claires, simples, faciles à ratifier et faciles à appliquer
  - Les rôles et les responsabilités respectifs des Etats d'immatriculation, des Etats des ports et des Etats qui fournissent des équipages devraient être clairement définis.
  - Il convient de tenir dûment compte des caractéristiques particulières du secteur maritime, notamment de la diversité des registres existants, du caractère multinational des équipages et des difficultés d'application que les petits Etats et les petits ports pourraient rencontrer.

- 
- Il faut éviter les doubles emplois.
  - Il convient d'étudier la possibilité d'établir un lien entre l'application de l'instrument et l'immatriculation des navires.
  - De nombreuses observations indiquent qu'il importe de prévoir des mécanismes d'exécution efficaces
    - Les Etats d'immatriculation et les Etats des ports devraient être chargés les uns et les autres d'assurer l'exécution de l'instrument.
    - Le principe du non-octroi d'un traitement plus favorable a été approuvé.
    - Il conviendrait d'étudier dans quelle mesure les mécanismes d'exécution suivants, entre autres, peuvent être appropriés:
      - étendre le contrôle exercé par l'Etat du port, comme le prévoit la convention n° 147, et renforcer les mesures correctives correspondantes;
      - recourir à la formule du «groupe de personnes compétentes» de l'OMI (il existe toutefois des inconvénients qu'il conviendrait d'examiner);
      - exiger des Membres qu'ils soumettent pour examen leur procédure d'application au moment de la ratification;
      - étudier la possibilité d'entrer dans les mécanismes de l'OMI, tels que le Code ISM, ou de créer des mécanismes similaires;
      - créer une base de données relative au non-respect des droits sociaux.
  - La possibilité de bénéficier, si nécessaire, de l'assistance du Bureau international du Travail est jugée essentielle
  - Il y a un accord total sur la nécessité de prévoir des procédures d'amendement simplifiées
    - Plusieurs intervenants ont appuyé la procédure d'acceptation tacite.
    - Un organe tripartite maritime spécial devrait être chargé de suivre en permanence le fonctionnement de l'instrument en vue d'en garantir la prompte mise à jour.
  - L'instrument devrait être:
    - rigoureux en ce qui concerne les droits;
    - souple quant à sa mise en œuvre;
      - l'objectif principal devrait être d'établir et de préserver l'égalité des conditions d'activité dans le transport maritime;
      - il convient d'étudier le bilan des avantages et des inconvénients des moyens de souplesse suivants:
        - options en ce qui concerne l'acceptation des dispositions, notamment pour les annexes détaillées;
        - période de transition pour les Membres qui ne sont pas immédiatement en mesure d'accepter les normes les plus élevées;
        - principe d'équivalence d'ensemble.

## II. Composition du sous-groupe tripartite

Le Groupe de travail tripartite de haut niveau a constaté que le Conseil d'administration, à sa session de mars 2001, avait élargi sa composition par rapport aux recommandations formulées par la Commission paritaire maritime en janvier 2001. Cette décision a été prise en raison de l'immense intérêt suscité par le groupe de travail auprès d'un grand nombre de gouvernements. Cependant, il n'a pas été décidé d'ajuster de même la composition du sous-groupe tripartite à établir par le groupe de travail telle qu'elle avait été recommandée par la commission, à savoir douze membres, quatre pour chacun des groupes tripartites, ainsi que les secrétaires des groupes des armateurs et des gens de mer. Pour garantir une répartition géographique équitable, qui reflète tous les grands intérêts du

---

secteur maritime, le groupe de travail a estimé qu'il serait conforme aux débats ayant eu lieu au sein du Conseil d'administration d'élargir la composition de ce sous-groupe, compte tenu également des instructions formulées par le Conseil d'administration sur le sujet du consensus, et du fait que l'augmentation de l'effectif du sous-groupe n'induirait aucun coût supplémentaire pour l'OIT.

Le groupe de travail a donc décidé que, sous réserve de confirmation par le Conseil d'administration, le sous-groupe se composerait comme suit:

Président du Groupe de travail tripartite de haut niveau:	M. Schindler (France)
Vice-président du Groupe de travail tripartite de haut niveau:	M. Nishikawa (Japon)
Présidente du sous-groupe:	M <sup>me</sup> Solling-Olsen (Danemark)
Vice-président du sous-groupe:	M. Sommer (Etats-Unis)

*Membres gouvernementaux:*

Algérie

Brésil

Chine

Grèce

Nigéria

Panama

Philippines

Fédération de Russie

Secrétaire: Norvège

*Membres armateurs:*

M. Akatsuka

M. Cox

M. Koltsidopoulos

M. Lindemann

M. Lusted

M<sup>me</sup> Midelfart

M. Payne

M. Salinas

Secrétaire: M. Dearsley

*Membres gens de mer:*

M. Chande

M. Crumlin

M. Filho

M. Iijima

M. Lamug

M. Orrell

M. Tselentis

M. Verhoef

Secrétaire: M. Whitlow

---

Le sous-groupe est, sous réserve de l'approbation du Conseil d'administration, ouvert à d'autres gouvernements, en tant qu'observateurs.

Les travaux du sous-groupe seront examinés lors de la prochaine réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau.

### **III. Mandat du sous-groupe**

Ce mandat comprend deux parties: 1) Règles de procédure; 2) Questions de fond.

#### **A. Règles de procédures: méthodes de travail du sous-groupe**

##### **1. *Tâche du sous-groupe***

Conformément à la décision du Conseil d'administration du BIT, le sous-groupe étudiera les documents préparés pour ses réunions et guide le BIT dans l'élaboration des documents et des projets de texte soumis à l'examen du Groupe de travail tripartite de haut niveau.

Le sous-groupe ne prendra pas de décision et suivra toutes les orientations générales fixées par le Groupe de travail tripartite de haut niveau. Il pourra faire des propositions au Groupe de travail tripartite de haut niveau. Les divergences qui surviendraient dans le sous-groupe ou les incohérences qui apparaîtraient dans les projets de texte unifié sont soumises au Groupe de travail tripartite de haut niveau, pour instructions.

##### **2. *Réunions du sous-groupe***

Le sous-groupe se réunira au moins une fois par an. Il pourra tenir d'autres réunions s'il y a lieu. Le Bureau international du Travail convoquera les réunions et adressera des invitations à tous les Etats Membres de l'Organisation internationale du Travail qui peuvent participer aux réunions en qualité d'observateurs.

##### **3. *Documents soumis à l'examen du sous-groupe***

Le Bureau international du Travail préparera les documents destinés à être examinés par le sous-groupe. Des documents peuvent aussi être communiqués au Bureau international du Travail, pour être soumis au sous-groupe, par les Etats Membres comme par les secrétaires des groupes des armateurs et des gens de mer de la Commission paritaire maritime. Ces documents seront soumis en anglais ou, s'ils le sont dans une autre langue, sont accompagnés autant que possible d'une traduction en anglais pour réduire les frais de traduction pour le Bureau international du Travail. Dans la mesure du possible, ils seront soumis aussi par des moyens électroniques de façon à pouvoir être distribués sans délai. Tous les documents devraient parvenir au Bureau international du Travail au moins un mois avant les réunions du sous-groupe.

##### **4. *Rapports élaborés à l'intention du sous-groupe ou en émanant***

Le sous-groupe soumettra au Groupe de travail tripartite de haut niveau des rapports sur ses travaux, qui contiennent également les points de vue minoritaires. Tous les rapports et documents soumis au sous-groupe ainsi que tous les rapports sur ses travaux seront communiqués par le Bureau international du Travail à tous les participants au Groupe de travail tripartite de haut niveau, à tous les mandants de l'Organisation internationale du Travail et aux autres institutions concernées.

---

## **B. Questions de fond pour examen initial**

### **1. Mise au point d'un projet de programme de travail**

Il s'agit de proposer un programme de travail détaillé avec des délais d'exécution pour des éléments et des étapes préalablement définis.

### **2. Recommandations sur le contenu du projet d'instrument-cadre**

En formulant ces recommandations, le sous-groupe:

- a) prendra dûment en considération les solutions suivantes qui ont été adoptées sur une base tripartite:
  - 1) Les dispositions de l'ensemble des normes internationales du travail maritime qui sont suffisamment à jour devraient être regroupées, à titre de priorité et dans toute la mesure possible.
  - 2) Leur teneur devrait être intégrée dans un instrument unique et cohérent, considéré comme faisant partie du dispositif général des normes adoptées par l'Organisation internationale du Travail et s'inscrivant dans le cadre des autres instruments maritimes internationaux.
  - 3) L'instrument consolidé devrait comporter un certain nombre de parties énonçant les principes fondamentaux des normes internationales du travail maritime.
  - 4) Ces parties devraient être complétées par des annexes qui comporteraient des dispositions détaillées pour chacune.
  - 5) Une procédure d'amendement simplifiée devrait être prévue pour la mise à jour des annexes et leur entrée en vigueur dans les meilleurs délais.
  - 6) L'instrument devrait contenir également les dispositions de fond des recommandations et autres textes non contraignants.
  - 7) L'instrument devrait être rédigé de manière à rencontrer le plus large agrément possible des gouvernements, des armateurs et des gens de mer acquis aux principes du travail décent.
  - 8) L'instrument devrait contenir des dispositions attribuant à tous les Etats la responsabilité de veiller à ce que des conditions de travail décentes soient garanties à bord de tous les navires placés sous leur juridiction ou qui en relèvent.
- b) prendra dûment en considération les aspects essentiels, dans le contexte maritime, du travail décent dont les éléments sont:
  - 1) les droits de l'homme au travail,
  - 2) l'emploi et le revenu,
  - 3) la protection sociale et la sécurité sociale, et
  - 4) le dialogue social;
- c) prendra pleinement en considération le contenu du présent résumé;
- d) s'acquittera des tâches suivantes:
  - 1) élaboration des projets préliminaires de dispositions concernant:
    - i) les mécanismes d'application; et
    - ii) les procédures simplifiées permettant un amendement rapide des annexes de l'instrument;

- 
- 2) identification, en vue de l'unification des instruments existants, des «familles» correspondant aux parties du nouvel instrument et détermination des instruments par lesquels commencer;
  - 3) élaboration des principaux éléments de l'instrument; le sous-groupe devrait notamment:
    - i) déterminer les chevauchements ou les incohérences qui peuvent se rencontrer dans les dispositions existantes et faire des recommandations appropriées à ce sujet;
    - ii) faire des recommandations sur la répartition des dispositions entre le volet obligatoire et le volet non contraignant de l'instrument;
  - 4) recueil des informations et des idées sur ces questions et d'autres.

#### **IV. Deuxième réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau et première réunion du sous-groupe**

Le Groupe de travail tripartite de haut niveau tiendra sa deuxième réunion du 14 au 18 octobre 2002.

Sous réserve de confirmation par le Conseil d'administration du BIT, le sous-groupe tiendra sa première réunion du 24 au 28 juin 2002.

---

**List of participants**  
**Liste des participants**  
**Lista de participantes**

---

Members representing governments  
Membres représentant les gouvernements  
Miembros representantes de los gobiernos

**ALGERIA ALGÉRIE ARGELIA**

M. Abdelkrim REZAL, Sous-directeur de la navigation maritime, ministère des Transports, Alger

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

M. Abdellah HAFSI, Administrateur principal des affaires maritimes, ministère de la Défense nationale, Alger

**ANGOLA**

M. David N'GOVE LUSSOKE, Director do Gabinete de Relações Internacionais, Ministério da Administração Pública, Emprego e Segurança Social, Luanda

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

M. Vita NSUNGO, ministère des Transports, Direction nationale de la marine marchande et des ports, Luanda

**BAHAMAS**

Captain Douglas BELL, Deputy Director (Maritime Affairs), Bahamas Maritime Authority, London

**BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA**

M. Leo HUYLEBROECK, Conseiller, Administration des affaires maritimes et de la navigation, ministère des Communications, Bruxelles

**BENIN BÉNIN**

M. Hemianon KAKPO, directeur de Cabinet, ministère des Travaux publics et des Transports, Cotonou

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

M. Anatole NOUNAWON, directeur de la marine marchande, Direction de la marine marchande, Cotonou

M<sup>me</sup> Rahanatou ANKI DOSSO, directrice adjointe, Direction de la marine marchande, Cotonou

M<sup>me</sup> Gertrude GAZARD, administrateur du travail, ministère du Travail, Cotonou

**BRAZIL \* BRÉSIL BRASIL**

Mr. Clovis Félix CURADO, Assessor do Vice-Ministro, Ministério do Trabalho e Emprego, Brasilia

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. José Luis LINHARES, Auditor Fiscal do Trabalho, Ministerio do Trabalho e Emprego, Rio de Janeiro

Ms. Vera ALBUQUERQUE, Auditora Fiscal do Trabalho, Ministério do Trabalho e Emprego, Rio de Janeiro

**CANADA CANADÁ**

Mr. Donald ROUSSEL, Manager, Marine Occupational Safety and Health, Transport Canada, Marine Safety, Ottawa, Ontario

---

## CHINA \* CHINE

Mr. ZHANG Xiaojie, Deputy Director, Department of International Cooperation, Ministry of Communications, Beijing

## CYPRUS CHYPRE CHIPRE

Captain Andreas CONSTANTINOOU, Senior Marine Surveyor, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Limassol

*Adviser/Conseiller technique/Consejera técnica*

Ms. Chryso DEMETRIOU, Merchant Shipping Officer A, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Limassol

## DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Ms. Birgit S. OLSEN, Head of Centre, Centre for Shipping Policy and Legal Services, Danish Maritime Authority, Copenhagen

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Frantz MILLER, Head of Centre, Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Mr. Philippe BAUCHY, Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

## EGYPT \* EGYPT EGIPTO

Ms. Fatma Abdel Hamid EL SAIED, General Manager of Maritime Transport, Ministry of Maritime Transport, Alexandria

*Adviser/Conseillère technique/Consejera técnica*

Ms. Nadia EL GAZZAR, Conseiller des affaires du travail, Mission permanente d’Egypte à Genève

## ESTONIA ESTONIE

Ms. Gerli KOPPEL, Senior Officer of Maritime Department, Ministry of Transport and Communications, Tallinn

## FRANCE FRANCIA

M. Jean-Marc SCHINDLER, administrateur en chef des affaires maritimes, chargé de mission au ministère des Affaires étrangères, Direction des affaires économiques et financières, Paris

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

M. Christian SERRADJI, directeur des affaires maritimes et des gens de mer, ministère de l’Équipement, des Transports et du Logement, Paris

M. Alain MOUSSAT, chef du Bureau de l’inspection du travail maritime, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, ministère de l’Équipement, des Transports et du Logement, Paris

M. Xavier MARILL, Adjoint au chef du bureau de l’inspection du travail maritime, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, ministère de l’Équipement, des Transports et du Logement, Paris

M. Didier GARNIER, Directeur adjoint du travail, Chargé de mission, délégation aux affaires européennes et internationales, ministère de l’Emploi et de la Solidarité, Paris

M<sup>me</sup> France AUER, conseiller, Mission permanente de la France, Villa Les Ormeaux, Chambésy

---

**GREECE \* GRÈCE GRECIA**

Mr. George BOUMPOPOULOS, Lieutenant Commander H.C.G., Head of the Maritime Labour Relations Section, Ministry of Mercantile Marine, Seamen's Labour Division, Piraeus

**ITALY ITALIE ITALIA**

M. Luigi TRENTO, Direzione Generale della Tutela delle Condizioni di Lavoro, Divisione IIA, Affari Internazionali, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Roma

**JAPAN \* JAPON JAPÓN**

Mr. Takeshi NISHIKAWA, Director, Labour Standards Division, Seafarers Department, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Jun ONO, Official, Administration Division, Seafarers Department, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

Mr. Hidehiro NANAŌ, First Secretary, Permanent Mission of Japan in Geneva

**REPUBLIC OF KOREA RÉPUBLIQUE DE CORÉE REPÚBLICA DE COREA**

Mr. LEE, Jang-Hoon, Director, Seafarers and Labour Policy Division, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, Seoul

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

Mr. JEON Yeong-Woo, Professor, Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology, Busan

**LIBERIA LIBÉRIA**

Mr. Christian G. HERBERT, Minister of Labour, Ministry of Labour, Monrovia

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

Mr. Joseph P. KELLER, Adviser, LISCR Bank, Monrovia

**MALTA MALTE**

Mr. L.C. VASSALLO, Executive Director Merchant Shipping, Malta Maritime Authority, Valletta

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

Mr. Jonathan PACE, Deputy Executive Director, Malta Maritime Authority, Valletta

**NAMIBIA \* NAMIBIE**

Mr. Calle SCHLETTWEIN, Permanent Secretary, Ministry of Labour, Windhoek

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Cornelius BUNDJE, Marine Superintendent, Ministry of Fisheries, Walvis Bay

Mr. David MATENGU, Chief Control Officer, Government of Namibia, Windhoek

Mr. Bro-Matthew SHINGUADJA, Labour Commissioner, Government of Namibia, Windhoek

---

**NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS**

Mr. R. DE BRUIJN, Senior Policy Adviser, Public Works and Water Management, Ministry of Transport and Waterworks, Ex Den Haag

*Adviser/Conseillère technique/Consejera técnica*

Ms. Ingeborg VAN GASTEREN, Senior Policy Advisor, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Ex Den Haag

**NIGERIA \* NIGÉRIA**

Mr. Wali KURAWA, Director, Maritime Services, Federal Ministry of Transport, Abuja

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Ahmed Tijjani RAMALAN, Executive Chairman, Joint Dock Labour Industrial Council, Lagos

Mr. O.C. ILLOH, Chief Labour Officer, Inspectorate Department, Federal Ministry of Labour and Productivity, Abuja

Mr. Abdullah AHMAD, Deputy Director of Labour, Permanent Mission of Nigeria in Geneva

Mr. Emmanuel BELLO, Consultant, Federal Ministry of Transport, Abuja

Mr. Isah Ali SUWAID, Head, Information and Public Affairs, Joint Dock Labour Industrial Council, Lagos

**NORWAY \* NORVÈGE NORUEGA**

Mr. Georg T. SMEFJELL, Assistant Director-General, The Norwegian Maritime Directorate, Oslo

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Haakon STORHAUG, Adviser, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

Mr. Odd H. HEGGEMSNES, Senior Executive Officer, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

**PANAMA \* PANAMÁ**

Sr. Juan Antonio LEDEZMA, Secretario General, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panama

**PHILIPPINES \* FILIPINAS**

Mr. Roy SEÑERES, Chairman, National Labor Relations Commission (NLRC), Quezón City

**RUSSIAN FEDERATION \* FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA**

Mr. Alexander FROLOV, Deputy Head, Department for Navigation Policy and Regulation, Marine Fleet's Production Activities, Ministry of Transport, Moscow

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Iouri CHTCHERBAKOV, Counsellor, Permanent Mission of the Russian Federation in Geneva

Mr. Maxim MUSIKHIN, Third Secretary, Permanent Mission of the Russian Federation in Geneva

**SWEDEN SUÈDE SUECIA**

Mr. Rolf GOTARE, Head of Division, Swedish Maritime Administration, Norrköping

---

## TURKEY TURQUIE TURQUÍA

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Okay KILIC, Maritime Expert, Undersecretariat for Maritime Affairs, Ankara

Mr. Bahtiyar GENEL, Director of Section, Undersecretariat for Maritime Affairs, Ankara

## UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr. Paul SADLER, Marine Surveyor, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Ms. Mary MARTYN, Head of Seafarer Health and Safety Branch, UK Maritime and Coastguard Agency, Southampton

Mr. Chris ELLIS, Policy Adviser, Department for Transport, Local Government and the Regions, London

## UNITED STATES \* ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr. Edmund T. SOMMER, Chief, Division of General and International Law, US Maritime Administration, Washington, DC

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Christopher KRUSA, Maritime Training Specialist, Office of Maritime Labor Training and Safety, US Maritime Administration, Washington, DC

Mr. Joseph ANGELO, Director, Standards Directorate, US Coast Guard, Washington, DC

Mr. Robert S. HAGEN, Labor Attaché, United States Permanent Mission in Geneva

\* Governments included among the 12 selected by the Governing Body

\* Gouvernements figurant parmi les 12 sélectionnés par le Conseil d'administration

\* Gobiernos incluidos entre los 12 seleccionados por el Consejo de Administración

## Members representing the Shipowners

## Membres représentants des armateurs

## Miembros representantes de los armadores

Mr. Joseph COX, President, Chamber of Shipping of America, Washington, DC

Mr. Thomas KAZAKOS, General Secretary, Cyprus Shipping Council, Limassol

Mr. George KOLTSIDOPOULOS, Adviser, Union of Greek Shipowners, Piraeus

Mr. Dierk LINDEMANN, Managing Director, Verband Deutscher Reeder, Hamburg

Mr. John LUSTED, Deputy Director-General, United Kingdom Chamber of Shipping, London

Ms. Edith MIDELFART, Norwegian Shipowners' Association, Oslo

Sr. Hernan MORALES VILLAMOR, Asesor Laboral, Asociación nacional de armadores, Valparaíso

Mr. N. E. PARDIWALA, Indian National Shipowners' Association, Mumbai 400 003

Mr. Lachlan PAYNE, Chief Executive, Australian Shipowners' Association, Port Melbourne

Mr. Carlos SALINAS, Chairman and President, Filipino Shipowners' Association, Manila

---

Mr. Akihiro SUZUKI, Managing Director, Japanese Shipowners' Association, Tokyo  
Captain Duncan TELFER, General Manager Fleet, The China Navigation Co. Ltd., Swire Group, Hong Kong

### Shipowners' advisers

#### Conseillers techniques armateurs

#### Consejeros técnicos de los armadores

Mr. Roberto AGLIETA, Executive for Labour Affairs, Confitarma, Rome  
Mr. David DEARSLEY, Deputy Secretary General, International Shipping Federation, London  
Mr. Richard GUY, Executive Assistant, International Shipping Federation, London  
Mr. Guido HOLLAAR, Secretary, KVNR, Rotterdam  
Mr. Chris HORROCKS, Secretary-General, International Shipping Federation, London  
Mr. Tim MARKING, Deputy Secretary-General, ECSA, Brussels  
Captain P. McKNIGHT, Manager, Japanese Shipowners' Association, London  
Mr. Aliyu Jabu MOHAMMED, President, Nigerian Shipping Companies Association Secretariat, Lagos  
Mr. PARK, Chan-Jae, Secretary-General, Korea Shipowners' Association, Seoul  
Ms. Angela PLOTT, Vice-President, International Council of Cruise Lines, Arlington, VA  
Captain Victor SALAS LEWIS, Adviser, Asociación nacional de armadores, Valparaiso  
Mr. Akira SATO, Manager, Japanese Shipowners' Association, Tokyo  
Mr. Michael WENGEL NIELSEN, Secretariat Director, Danish Shipowners' Association, Copenhagen

### Members representing the Seafarers

#### Membres représentants des gens de mer

#### Miembros representantes de la gente de mar

Mr. Jacek CEGIELSKI, Vice-President, National Maritime Section "Solidarnosc", Gdynia  
Mr. Abdulrahman CHANDE, General Secretary, Tanzania Seamen's Union (TASU), Zanzibar  
Mr. Padraig CRUMLIN, National Secretary, Maritime Union of Australia (MUA), Sydney  
Mr. Thulani C. DLAMINI, South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU), Johannesburg  
Mr. John FAY, Vice-President, Seafarers' International Union of North America (SIU), Camp Springs, Maryland  
Mr. Severino A. FILHO, President, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais (CONTTMAF), Rio de Janeiro  
Mr. Sakae IDEMOTO, President, All-Japan Seamen's Union (JSU), Tokyo  
Captain Gregorio S. OCA, President, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Seamen's Center, Manila  
Mr. Brian ORRELL, General Secretary, NUMAST, London  
Ms. Anne-Beth SKREDE, Norsk Sjomannsforbund, Sjomennenes Hus, Oslo  
Mr. Thomas TAY, General Secretary, Singapore Maritime Officers' Union (SMOU), Singapore  
Mr. Agapios TSELENTIS, Director, International Department, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus

---

## Seafarers advisers

### Conseillers techniques gens de mer

### Consejeros técnicos de la gente de mar

Mr. Tomas ABRAHAMSSON, The Swedish Union for Service, Communication and Employees, Goteborg

Mr. Selim ATAERGIN, Türkiye Denizciler Sendikası (TDS), Rihtim Cad., Denizciler Ishani, 7/5 Tophane, Istanbul

Mr. H. BERLAU, Head of Maritime Section, Specialarbejderforbund i Danmark (SiD), Copenhagen

Mr. Poon CHI-KWOK, Executive Secretary, Hong Kong Seamen's Union, Hong Kong

Mr. B. DEGERUD, General Secretary, Det Norske Maskinistforbund, Majorstua

Mr. M. DICKINSON, Executive Officer, NUMAST, London

Mr. Leif DOLLERIS, President, Maskinmestrenes Forening, Copenhagen

Mr. J. EPSOM, Chairman, NUMAST, London

Mr. D. FITZPATRICK, Legal Officer, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Mr. Göran HANSSON, The Sweden Union for Service, Communication and Employees, Goteborg

Mr. Niels-Forgen HILSTROM, Formand Union, Copenhagen

Mr. Yuji IJIMA, Director of International Affairs Department, All-Japan Seamen's Union (JSU), Tokyo

Mr. KIM, Su-Jo, Director General, Head of Planning Headquarters, Federation of Korean Seafarers' Unions, Seoul

Ms. Ayako KOEN, All Japan Seamen's Union (JSU), c/o ITF, London

Mr. Hideo KON, Assistant Director, All Japan Seamen's Union (JSU), c/o ITF, London

Mr. Jose Raul V. LAMUG, Assistant to the President, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Manila

Ms. Mary LIEW, Executive Secretary, Singapore Maritime Officers' Union (SMOU), Singapore

Mr. Peter McEWEN, Deputy General Secretary, NUMAST, London

Mr. Katsuji TAKI, All Japan Seamen's Union (JSU), c/o ITF, London

Mr. T. UZUN, President, Türkiye Denizciler Sendikası (TDS), Istanbul

Mr. Arie Leendert VERHOEF, Consultant, Federatie van Werknemers in de Zeevaart (FWZ), Goreinchem

Mr. Jon WHITLOW, Secretary, Seafarers Section, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Mr. Y. C. YU, Administrator, Merchant Navy Officers' Guild, Hong Kong

---

## **Others Autres Otros**

Representatives of non-governmental international organizations  
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales  
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

### **International Christian Maritime Association**

#### **Association maritime chrétienne internationale**

#### **Asociación Marítima Cristiana Internacional**

Mr. Douglas STEVENSON, Director, SCI/CSR, New York, NY

R.P. Gérard TRONCHE, secrétaire général, Apostolatus Maris, Conseil pontifical des migrants, Rome

### **International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)**

#### **Confédération internationale des syndicats libres**

#### **Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres**

Mr. Dan CUNNIAH, Director, Geneva Office, Geneva

Ms. Anna BIONDI, Assistant Director, Geneva Office, Geneva

### **International Organization for Standardization**

#### **Organisation internationale de normalisation**

#### **Organización Internacional de Normalización**

Captain Charles PIERSALL Jr., Chairman of ISO/TC8, Ships and Marine Technology, Charlotte Hall MD

M. François ABRAM, Secrétariat central, Genève