

Rapport final – Sûreté et santé dans les ports

Introduction

1. La réunion d'experts a été convoquée pour réexaminer un projet de recueil de directives pratiques comportant deux parties, l'une portant sur la sûreté dans les ports et la seconde sur la sécurité et la santé dans les mêmes ports. La première partie sur la sûreté résulte des travaux du groupe de travail mixte OIT/OMI sur la sûreté portuaire, créé par le Conseil d'administration de l'OIT à sa 286^e session (mars 2003) et par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI à sa 77^e session (mai et juin 2003), qui s'est réuni à Genève du 9 au 11 juillet 2003. Le texte sur la sécurité des ports vient compléter le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) de l'OMI, qui contient des prescriptions en matière de sûreté des navires et de l'interface immédiate navire/port. La seconde partie sur la sécurité et la santé a été élaborée par le Bureau, avec l'aide d'experts extérieurs.
2. A sa 287^e session, le Conseil d'administration a décidé que la réunion serait composée de 12 experts désignés par les gouvernements, de 12 experts choisis en consultation avec le groupe des employeurs et de 12 experts choisis en consultation avec le groupe des travailleurs du Conseil d'administration. Les douze experts gouvernementaux représentaient les pays suivants: Allemagne, Australie, Brésil, Canada, Chine, Egypte, Espagne, Etats-Unis, Nigéria, Panama, Philippines, Royaume-Uni. Des experts présents en qualité d'observateurs représentant les gouvernements de la Finlande, de l'Italie et de la Turquie ont également participé à la réunion. Conformément à la décision prise par le Conseil d'administration à sa 288^e session, un certain nombre d'institutions spécialisées de l'Organisation des Nations Unies, d'organisations intergouvernementales et d'organisations non gouvernementales internationales étaient représentées à la réunion en tant qu'observateurs. Une liste des participants figure en annexe au présent rapport.
3. La réunion avait pour mandat de réexaminer et d'adopter le projet de recueil de directives pratiques sur la sûreté, la sécurité et la santé dans les ports de l'OIT.
4. La réunion a été saisie de la Partie A: Sûreté (MESSHP/2003/A) et de la Partie B: Sécurité et santé (MESSHP/2003/B) du projet de recueil de directives pratiques sur la sûreté, la sécurité et la santé dans les ports, sur lesquelles elle a décidé de fonder ses débats. Les participants à la réunion ont adopté un calendrier prévoyant des séances tenues parallèlement sur la Partie A: Sûreté et la Partie B: Sécurité et santé.

5. M^{me} Sally Paxton, directrice exécutive, secteur du dialogue social, a souligné dans son discours liminaire que le droit à un lieu de travail sûr et salubre avait toujours été une question prioritaire pour l'OIT. Dans le cas du travail dans les ports, l'OIT a adopté plusieurs instruments internationaux concernant spécifiquement ce secteur. Toutefois, à ce jour, seulement 20 pays avaient ratifié la convention (n° 152) sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires, adoptée en 1979. Dans l'intervalle, l'évolution technique, notamment l'introduction d'équipements de manutention des marchandises de plus en plus sophistiqués dotés d'une capacité et d'une portée plus grandes, avait rendu obsolètes les conseils donnés dans le recueil de 1977 et le guide de 1976. Si l'on doit reconnaître que l'évolution de méthodes de manutention des marchandises avait conduit à des améliorations significatives de la sûreté et de la santé pour les travailleurs dans les ports, parfois ces changements avaient entraîné de nouveaux risques et le taux d'accidents du travail était encore élevé dans les ports. L'oratrice a fait observer ensuite que, depuis les événements du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, on s'occupait moins des menaces **au** commerce et au transport, comme les vols et les détournements, mais davantage de celles beaucoup plus alarmantes **provenant du** commerce et des transports, où les mécanismes et les processus mêmes pouvaient être utilisés comme des armes. Pour ces raisons, le projet de recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports devait être examiné dans le cadre de nouvelles initiatives internationales de l'OIT et de l'OMI. Dans le cas de l'OIT, la Conférence internationale du Travail de juin 2003 avait adopté la convention sur les pièces d'identité des gens de mer, qui offrait précisément aux gens de mer la possibilité de descendre à terre et d'avoir accès aux zones portuaires. En 2002, l'OMI avait adopté le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires ainsi que des amendements à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui devaient entrer en vigueur en juin 2004. Le projet de recueil des directives pratiques sur la sûreté dans les ports élargissait le débat sur la sûreté dans les ports au-delà des installations portuaires et couvrait l'ensemble de la zone portuaire. Il se devait d'être compatible avec les dispositions du Code ISPS de l'OMI, qui contient des prescriptions qui concernent seulement la sûreté des navires et l'interface immédiate navire/port.

6. Le Bureau de la réunion est composé comme suit:

<i>Président:</i>	M. Henderson (Royaume-Uni)
<i>Vice-présidents:</i>	M. Pope (Etats-Unis)
	M. Cox (membre employeur)
	M. Tannock (membre travailleur)
<i>Président Partie A:</i>	M. Platts (Canada)
<i>Président Partie B:</i>	M. Henderson (Royaume-Uni)

Groupe des employeurs

<i>Vice-président et porte-parole Partie A:</i>	M. Van de Laar
<i>Vice-président et porte-parole Partie B:</i>	M. Cox

Groupe des travailleurs

<i>Président Partie A:</i>	M. Tannock
<i>Vice-président Partie B:</i>	M. Hansen
<i>Porte-parole Partie A:</i>	M. Carlstedt
<i>Porte-parole Partie B:</i>	M. Marges

7. Un représentant du Bureau a fait l'historique de la présente réunion. Il a rappelé en particulier le mandat du groupe de travail mixte OIT/OMI sur la sûreté portuaire, qui s'est réuni en juillet 2003 et les orientations sur lesquelles les participants à la présente réunion devaient se fonder pour finaliser le recueil de directives ainsi que les diverses observations relatives au projet de recueil adressées par les Etats Membres.
8. Le porte-parole des experts employeurs a déclaré qu'il considérait que l'OIT était l'entité qui devait se charger de produire un tel recueil, puisque cette organisation prenait en compte des intérêts de toutes les parties intéressées. Le porte-parole du groupe des travailleurs s'est dit favorable à un document détaillé et espérait que le texte final irait dans ce sens.
9. Après un débat, les experts sont convenus à l'unanimité de recommander d'adopter le projet de recueil et de le publier en deux volumes distincts, à savoir un recueil de directives sur la sûreté dans les ports et un recueil de directives sur la sécurité et la santé dans les ports. Les experts ont attiré l'attention sur le fait qu'il était nécessaire de publier ces codes dans un nombre de langues aussi grand que possible et il a demandé aux gouvernements d'envisager la traduction de ces ouvrages dans leurs langues nationales lorsque la traduction ne sera pas faite par l'OIT.

Discussion point par point

10. La discussion du projet de recueil de directives pratiques sur la sécurité et la santé dans les ports a eu lieu du 8 au 17 décembre 2003. Un certain nombre de modifications d'ordre rédactionnel ne touchant pas au fond ont été apportées au recueil et ne sont pas explicitement mentionnées dans le présent rapport.

Introduction, champ d'application, mise en pratique et définitions

11. Les participants à la réunion sont convenus que le titre correct du projet de code serait «Sécurité et santé dans les ports». Ils sont également convenus d'utiliser dans l'ensemble du document l'expression «travailleurs portuaires» comme synonyme du terme «docker» utilisé dans la convention n° 152.
12. Le secrétaire général de la réunion a fourni une perspective historique sur le recueil de directives pratiques sur la sécurité et la santé dans les ports et fait remarquer que la révision actuelle avait été entreprise vingt-six ans après la publication du recueil initial.
13. Le président a invité les groupes à donner la priorité aux observations écrites présentées par le Bureau, même si tous les commentaires seraient pris en compte. Prenant note de la présentation de l'expert gouvernemental de la Suède concernant le traitement inapproprié de l'ergonomie dans le document, les experts sont convenus que le Bureau préparerait un projet de texte qui serait soumis pour examen à la réunion.

-
14. En ce qui concerne la mise en application, les experts employeurs ont proposé d'ajouter un nouveau texte demandant que la coopération entre les groupes de travailleurs et les groupes d'employeurs conduise à des améliorations continues. Ce nouveau texte a été adopté tel qu'amendé par l'expert gouvernemental de l'Allemagne.
 15. Suite à un amendement proposé par les experts travailleurs, qui avait pour but d'éviter que l'on puisse penser que le recueil encourageait ou permettait la manutention des marchandises par les gens de mer, un débat s'est tenu pour savoir s'il s'agissait là d'une pratique sûre. Il a été décidé de retirer deux phrases sur la manutention des marchandises par les gens de mer.
 16. Plusieurs définitions pertinentes figurant dans la convention n° 152 ont été ajoutées de façon que le code puisse être indépendant, sans qu'il soit fait référence dans la mesure du possible à d'autres sources. En rapport avec le débat sur le levage en tandem vertical, les experts ont estimé que le code devrait traiter de l'introduction d'innovations dans le travail portuaire. Tant les travailleurs que les employeurs ont exprimé leur approbation en faveur d'un projet de texte sur cette question. Les experts ont débattu de l'impact des innovations technologiques et autres sur la sécurité et la santé dans les ports. Ils ont estimé que les innovations devraient être introduites sur la base de preuves et de données et à la suite de consultations entre partenaires sociaux et de leur approbation. L'introduction de telles innovations devrait être compatible avec les lois, normes et réglementations applicables et faire l'objet d'un suivi. Un débat a eu lieu sur le rôle des gouvernements (c'est-à-dire les autorités compétentes), que certains ont interprété comme étant limité à une intervention en l'absence d'accord entre les partenaires sociaux et, d'autres, dans un sens davantage proactif. L'aide gouvernementale pourrait comprendre des conseils sur l'interprétation des lois, normes et réglementations nationales applicables. Les participants ont préféré conserver le libellé initial qui tient compte des différentes législations nationales. Le texte a été approuvé tel qu'amendé.

Dispositions générales

17. Les participants à la réunion ont examiné l'observation présentée par le gouvernement de la Finlande¹ selon laquelle les responsabilités traitées dans les dispositions générales étaient souvent vagues ou répétitives. Les experts ont modifié la section. Ils sont, d'une façon générale, convenus qu'il faudrait également modifier le libellé de cette section pour faire en sorte que les responsabilités des employeurs soient définies de façon claire et appropriée.
18. Les participants ont approuvé une proposition des experts gouvernementaux de la Finlande et de l'Allemagne visant à supprimer «autorités portuaires» du titre de la section 2.1.3.
19. La proposition des experts travailleurs d'ajouter un nouveau paragraphe concernant le personnel de direction a été approuvée. Un nouveau texte concernant le rôle des superviseurs a également été approuvé dans le but de mettre en valeur leur rôle. La proposition de remplacer le titre «Employeurs» par «Travailleurs portuaires» a été approuvée. Les experts employeurs ont demandé qu'un nouveau texte concernant la coopération entre officiers de bord et personnel à terre soit rédigé. Le texte a été accepté tel qu'amendé par les experts travailleurs. Il a été décidé que l'utilisation des équipements défectueux ou présentant un danger devrait être suspendue jusqu'à ce que les équipements aient été vérifiés et approuvés afin d'être réemployés. Toutefois, la question du droit des travailleurs de cesser le travail en pareil cas serait traitée ailleurs. Le paragraphe 2 de la

¹ Document MESSHP/2003/6, p. 7.

section 2.1.8 reconnaissait la valeur de la formation offerte par les syndicats mais il a été modifié de façon à ce que le financement d'une telle formation soit négocié entre partenaires sociaux.

20. Dans la section concernant les conseillers en matière de sécurité et de santé, une nouvelle disposition concernant la présentation à la direction d'analyses sur les taux d'accidents et leurs tendances a été proposée et acceptée. Concernant les autres personnes associées aux travaux, il a été décidé de remplacer «les installations portuaires» par «les zones portuaires» aux fins d'harmonisation.
21. Dans la section intitulée «Systèmes de sécurité du travail», il a été décidé d'ajouter un nouvel alinéa précédé d'une puce se lisant «la nature de la cargaison faisant l'objet d'opérations de manutention». Cette section a également donné lieu à un débat sur le rapport entre ergonomie et facteurs humains. Il a été proposé de traiter séparément ces deux questions dont l'importance a été reconnue.
22. Concernant les comités chargés de la sécurité et de la santé, il a été décidé qu'un système de coordination devrait exister entre le comité chargé de la sûreté dans le port et celui chargé de la sécurité et de la santé. En cas de conflit, la sécurité et la santé sont d'une importance primordiale. Il fallait faire en sorte que le projet de recueil de directives sur la sûreté dans les ports soit harmonisé avec celui concernant la sécurité et la santé dans les ports.
23. Faisant suite au débat concernant la mention «représentants de la sécurité» et «groupes de travailleurs» dans la section intitulée «Organisation», le président a indiqué que le projet tenait compte de la position de l'Union européenne sur cette question. Les travailleurs ont estimé que le projet donnait à l'employeur le droit de choisir entre deux groupes de travailleurs, l'un syndiqué et l'autre non. Le texte a été remanié afin de tenir compte du fait qu'il était important que des représentants des travailleurs soient désignés par des syndicats reconnus, ou par des groupes de travailleurs, dans les cas où il n'existe pas de syndicat.
24. Concernant la déclaration des accidents au niveau interne, les participants à la réunion ont approuvé l'idée selon laquelle la déclaration des accidents n'entraîne pas de «répercussion» et adopté le texte pertinent. Un nouveau texte concernant des installations spéciales pour personnes handicapées, qui respectent les dispositions des législations nationales, a été adopté.

Infrastructure portuaire, installations et équipement

25. Les experts ont débattu des niveaux d'éclairage dans les ports. Estimant que ceux-ci jouaient un rôle important dans les manœuvres de sécurité dans les ports, l'expert gouvernemental du Brésil s'est montré favorable à des niveaux beaucoup plus élevés que ceux qui sont actuellement en vigueur. Les participants ont décidé de porter les niveaux d'éclairage des voies d'accès à un minimum de 10 lux, tandis que, dans les zones d'exploitation, le minimum serait fixé à 50 lux. Les experts employeurs ont noté que ces nouveaux niveaux représentaient une augmentation de 100 pour cent par rapport aux normes existantes. Les experts travailleurs ont approuvé les niveaux proposés, même s'ils auraient préféré des niveaux encore plus élevés.
26. Concernant l'espace libre le long des quais, les participants sont convenus qu'il fallait laisser une zone de deux mètres pour permettre qu'un passage d'un mètre de large soit libre de tout obstacle le long des quais.

-
27. En ce qui concerne les voies piétonnes, une proposition émanant de l'expert gouvernemental des Philippines, relative à des voies piétonnes surélevées, a été adoptée moyennant des modifications mineures. Une proposition de l'observateur du gouvernement italien, portant sur la présence possible de personnes ayant une raison valable de se trouver dans les zones portuaires, a été approuvée. Une autre proposition, faite par l'expert gouvernemental des Philippines préconisant que toute plaque de couverture provisoire soit équipée de poids, fixations ou ancrages appropriés pour éviter tout déplacement accidentel, a été adoptée. Les participants ont également été d'avis que la proposition du Royaume-Uni de placer des garde-corps le long des bords de quais correspondait à l'idée qu'il fallait éloigner de tout danger le plus grand nombre de personnes. Les participants ont approuvé la proposition des experts travailleurs demandant que des équipements de sauvetage soient placés tous les 50 mètres.
28. Après une discussion sur la question de savoir à qui incombait la responsabilité d'assurer l'accès aux navires en toute sécurité – au responsable du navire ou à l'employeur à terre –, il a été décidé qu'elle reviendrait à quiconque fournit les moyens d'accès. Un amendement du Royaume-Uni concernant la nécessité d'un revêtement antidérapant a été accepté. Un autre amendement émanant des Philippines à propos du paragraphe 2, prévoyant un espace entre les barreaux d'échelle d'au moins 250 mm et au plus de 350 mm (en remplacement du texte initial «être espacés de 300 mm»), a été accepté.
29. Pour ce qui est des équipements mobiles, il a été dit que la référence aux «véhicules automatiques» serait plus à sa place dans la section 6 (Opérations à terre). Il a été aussi décidé d'ajouter les termes «y compris châssis-squelettes» après «Équipements mobiles». Une disposition relative à l'installation d'un bouton d'arrêt d'urgence dans les cages d'accès, chaque fois que possible, a été insérée dans le texte.
30. La section portant sur l'équipement de protection individuelle a été à nouveau rédigée de façon à garantir que de tels équipement ne soient pas utilisés pour pallier à des mesures visant à éliminer ou à contrôler les dangers. Des précisions sur les prescriptions légales concernant l'évaluation du risque y ont été apportées. Il a été fait mention des observations du gouvernement australien selon lesquelles il était nécessaire d'ajouter d'autres protections dans la liste mais, de l'avis général des participants, de telles listes ne sauraient être exhaustives.

Appareils de levage et accessoires de manutention

31. Les participants ont largement débattu de la question de savoir si les «élingues rondes», qui sont des élingues en corde recouverte d'une gaine (enveloppe en matériau tissé), pouvaient réellement être testées car même si, à l'origine, elles répondaient aux exigences de sécurité, leur partie intérieure était invisible. Dans la mesure où elles étaient inconnues de certaines juridictions, la suggestion de ne pas les utiliser a été acceptée par les participants.

Sécurité d'utilisation des appareils de levage et des accessoires de manutention

32. Il y a eu un débat sur la question de savoir si ces appareils de levage devraient également concerner le levage des personnes. Il a été également signalé que les termes utilisés dans le présent recueil étaient compatibles avec ceux de la convention n° 152. La proposition de nouveau texte d'un expert travailleur a été ajoutée en tant qu'alinéa précédé d'une puce dans la liste des «contrôles quotidiens» du paragraphe 5.1.4.2. L'idée d'une vérification des fuites d'huile sur une base hebdomadaire a également été ajoutée dans un septième alinéa précédé d'une puce au paragraphe 5.1.4.3. Après avoir signalé le fait que les chariots élévateurs étaient couverts par la définition des appareils de levage dans la convention

n° 152, les participants ont abordé la question de l'utilisation des ceintures de sécurité. Les véhicules de levage n'en étaient pas tous équipés mais, puisque la nature du travail le justifiait, il a été décidé d'insérer chaque fois que cela était nécessaire une référence concernant l'utilisation de telles ceintures.

- 33.** Les participants ont bien accueilli la proposition d'ajouter un schéma qui complète les tableaux contenus dans la section relative aux accessoires de manutention. Il a été décidé que les élingues installées sur des marchandises pré-élinguées devraient toujours être inspectées afin d'éviter qu'un accident ne se produise à la suite de la détérioration éventuelle de l'une d'entre elles. Même si, pour des questions de sécurité, il aurait été souhaitable que les élingues soient identifiées par rapport à un lot d'origine, les participants n'ont pas été en mesure de concevoir un système qui permettrait de faire des hypothèses sur leur charge maximale d'utilisation. Si un système de traçage était possible dans certains pays, il ne l'était pas dans la plupart des pays et l'on ne pouvait donc pas en faire mention dans le recueil.
- 34.** Les participants ont décidé de supprimer la disposition qui permettrait à des fabricants de réparer ou de modifier les élingues. Il a également été décidé que le matériel à réparer doit être identifié et «enregistré». Les experts ont pris note de la déclaration de l'expert du gouvernement finlandais selon laquelle les élingues appartenant à des navires étrangers ne pouvaient être détruites dans le cadre d'une législation nationale. Afin qu'il soit bien clair que le recueil ne vise pas à encourager de vaines tentatives de réparer des pièces inappropriées, les participants se sont mis d'accord sur un texte concernant le tri, l'évaluation et les critères de mise hors service des accessoires de manutention. Cela contribuerait à éviter que des accessoires endommagés ne soient réutilisés. La proposition des experts travailleurs, portant sur l'adjonction d'une référence concernant la fixation des axes de manilles avec des amarrages métalliques, a été jugée très utile et conforme à la spécification relative au blocage des manilles fixées en permanence au grément.

Opérations à terre

- 35.** Les participants à la réunion ont examiné une proposition selon laquelle les travailleurs devraient pouvoir arrêter une opération lorsqu'il y a un risque grave pour la sécurité et la santé. Le porte-parole des travailleurs ne se sentait pas à l'aise avec l'expression «grave danger», qui impliquait que le refus de travailler ne serait justifié que si le risque était éminent. Il estimait qu'il était suffisant que le risque puisse se concrétiser à n'importe quel moment, aussi longtemps que le danger n'était pas simplement hypothétique. L'idée du refus de travailler ne devrait pas être limitée aux seuls cas de danger grave ou immédiat. Selon les experts employeurs, une formation appropriée était étroitement liée à cette question. Pendant la formation, les travailleurs apprendraient à identifier les risques, à évaluer la gravité, à déterminer les cas dans lesquels ils auraient à arrêter de travailler automatiquement ou à informer le superviseur, par exemple signaler le mauvais fonctionnement d'un équipement. Les experts travailleurs se sont opposés à l'idée de procédures établies qui pourraient signifier dans certains pays la prise de mesures draconiennes. Les experts gouvernementaux de la Finlande et du Brésil ont dit qu'il était nécessaire de qualifier le danger étant donné que certains dangers étaient inhérents au travail portuaire. L'expert gouvernemental du Canada a proposé de faire référence à des «règles établies par le Comité chargé de la sécurité et de la santé» et non à des «procédures établies». Les participants ont fini par se mettre d'accord sur un texte de compromis reconnaissant le droit des travailleurs à arrêter une opération lorsque la situation présente un danger.
- 36.** Dans la section concernant le nettoyage et la propreté, le texte a été étoffé de façon à préciser que les déversements d'huile et d'autres produits devaient être nettoyés dans les meilleurs délais. Dans la section relative au travail à haute température, un ajout demandait

de préciser l'identité de la personne ayant autorisé le travail. Concernant l'utilisation des équipements de protection individuelle à la section, les participants ont conclu que ces équipements de protection individuelle ne devraient jamais être utilisés pour pallier des mesures visant à éliminer ou à contrôler un danger. En l'absence d'autre solution, un équipement de protection devrait être alors utilisé. Une mention du poids de la cargaison a été ajoutée à la section relative au conditionnement des cargaisons. Deux paragraphes ont été ajoutés au texte concernant l'ouverture des conteneurs scellés et la pose de nouveaux scellés qui devraient être effectuées en présence d'agents des douanes ou de toute autre autorité compétente. Un nouveau paragraphe recommandant que les conteneurs soient scellés a été ajouté mais, puisqu'il n'était pas exigé que tous les conteneurs soient scellés, le paragraphe a été modifié par la mention «conformément à la réglementation douanière applicable». Etant donné que la question des gaz d'échappement était traitée dans une autre partie du recueil, des renvois aux sections 3 et 9 ont été ajoutés au paragraphe portant sur les guérites d'entrée et les bâtiments de réception. Suite à un débat sur la question de l'arrimage de la pulpe, il a été décidé d'ajouter une référence concernant le calage qui doit être positionné sur l'angle formé par les balles de pulpe du premier niveau.

37. Deux nouveaux paragraphes ont été ajoutés dans la section relative aux opérations d'amarrage: l'une précisant que tous les câbles d'amarrage devraient être en bon état et l'autre portant sur l'utilisation du système d'amarrage automatique et sur la formation requise.
38. La section relative aux «espaces confinés» a été déplacée du chapitre 9 et ajoutée au chapitre 6 à la suite d'une proposition des experts employeurs. Les participants sont convenus que le travail dans des espaces confinés constitue un aspect important de la protection de la sécurité et de la santé dans les travaux à bord d'un navire.
39. Les participants sont convenus de supprimer la section relative au «levage de conteneurs» et d'inclure l'essentiel de son contenu dans la section relative à la «manutention des conteneurs», précédé du nouveau titre «manutention et levage des conteneurs». Compte tenu de la décision de ne pas inclure la question du levage vertical des conteneurs dans le recueil, il a été décidé de ne pas faire mention de la norme ISO 3874 dans sa totalité puisqu'elle portait précisément sur le levage vertical. La manutention et le levage des conteneurs devraient être conformes aux normes internationales s'y rapportant et la seule référence à la norme ISO 3874 qui subsiste a trait à une partie spécifique de la norme, c'est-à-dire un tableau ne concernant pas le levage vertical de conteneurs.

Opérations à bord

40. A la suite d'un précédent débat sur l'éclairage, les participants avaient décidé d'un niveau minimum de 10 lux pour les voies d'accès et de 50 lux dans les zones de travail. Une nouvelle disposition, indiquant qu'il était nécessaire que l'officier du navire responsable soit averti de tout dommage au navire ou à son équipement afin d'éviter que de tels dommages deviennent une source de dangers, a été ajoutée.
41. Concernant l'accès aux navires, une disposition importante précisant que les voies d'accès ne devraient pas se trouver en dessous d'endroits de manutention des cargaisons a été ajoutée.
42. Concernant les échelles amovibles, un ajout précisait qu'elles devraient être maintenues physiquement en position par un collègue, à moins qu'elles ne soient sécurisées d'une autre manière. Ayant noté que la section relative au «travail sur le toit de conteneurs» ne portait que sur les navires transporteurs de conteneurs construits à cette fin, les participants ont décidé d'ajouter un nouveau paragraphe concernant le travail sur le toit des conteneurs

se trouvant à bord de navires transporteurs de conteneurs qui ne sont pas construits pour cette utilité.

43. Les participants ont débattu de la question du levage des conteneurs et examiné celle du levage vertical de conteneurs en tandem, par exemple celui de conteneurs chargés, hissés verticalement en groupe. Le Comité technique 104 de l'ISO (ISO/TC 104) a élaboré un amendement à la norme ISO 3874 qui permettait le regroupement d'un maximum de trois conteneurs et leur levage, sous réserve de paramètres spécifiques, tels que le poids brut maximum de l'unité équivalent à 20 tonnes. Pour répondre à des problèmes de sécurité dans ce domaine, le Comité ISO/TC 104 a adopté une résolution demandant que ICHCA International Ltd. élabore des principes opérationnels concernant le levage vertical en tandem. ICHCA International Ltd. a adopté ces principes en janvier 2003.
44. Les experts travailleurs ont présenté leur proposition d'amendement visant à retirer du recueil toutes les dispositions concernant les opérations de levage vertical en tandem et à introduire l'interdiction de telles opérations. Ils étaient fermement opposés aux opérations de levage vertical en tandem et ont souligné le fait que les syndicats avaient pris cette décision au plus haut niveau. Ils avaient prévu une campagne à l'échelle mondiale au cas où cette pratique devait se répandre. Les experts travailleurs trouvaient scandaleux que ce secteur d'activité ait entrepris illégalement une telle pratique et qu'il en réclame aujourd'hui la reconnaissance juridique. La norme de l'ISO correspondante a peut-être été testée en laboratoire, mais cela ne voulait pas dire que les opérations de levage vertical en tandem devaient être acceptées. Compte tenu des dispositions concernant les accessoires de manutention que les experts avaient approuvés, les travailleurs se sont étonnés de voir que certains experts semblaient vouloir abandonner l'idée selon laquelle les travailleurs pouvaient toujours examiner les outils avec lesquels ils travaillaient. Les opérations de levage vertical en tandem empêchaient physiquement les travailleurs d'examiner ces outils. Les verrous de levage étaient des accessoires tellement compliqués que la traçabilité et l'évaluation de l'état des équipements étaient tout simplement impossibles, dans la mesure où les verrous tournants ne pouvaient être examinés à moins d'être démontés. Les experts travailleurs ont ensuite déclaré que le levage vertical en tandem n'avait jamais été envisagé dans la Convention internationale sur la sécurité des containers (CSC), 1972. Ils ont donc critiqué le concept de Programme agréé d'examen continu (ACEP) qu'ils considéraient comme étant trop superficiel et ne permettant pas la traçabilité. Le porte-parole des experts travailleurs a également condamné l'utilisation de deux critères d'essai pour différentes pièces d'un même système de levage. En outre, il a noté que la *US Occupational Safety and Health Administration* (OSHA) n'autorisait pas les opérations de levage vertical en tandem pour les conteneurs transportant des marchandises dangereuses, alors que ces conteneurs étaient l'objet des mêmes opérations que tous les autres conteneurs. Cette interdiction donnerait donc à penser que, selon l'OSHA, l'utilisation de levage vertical en tandem représentait un risque accru. Compte tenu du nombre d'accidents survenus en raison de manœuvres de chargement incorrectes dans des circonstances normales, les experts travailleurs ont conclu que ces accidents avaient plus de chance de se produire lors d'opérations de levage vertical en tandem. Ils se sont demandé si la pratique était tellement répandue qu'elle ne pouvait être stoppée. Même des pratiques normales n'étaient pas toujours approuvées et pouvaient toujours être interdites. L'idée de n'utiliser le levage vertical en tandem qu'après accord des travailleurs de chaque port a été rejetée, car des pratiques différentes d'un port à l'autre, ou même à l'intérieur d'un même port, allaient nécessairement entraîner des confusions.
45. Les experts employeurs ont rejeté la proposition d'amendement des travailleurs et dit que le levage vertical en tandem était couramment utilisé dans plusieurs pays. Ils ont fait remarquer que ce type de levage avait fait l'objet d'un examen complet, y compris en ce qui concerne les questions de sécurité. En cas de nouvelles opérations, il importait que les questions de sécurité soient prises en considération et toutes les restrictions nécessaires

soient déterminées pour assurer une exploitation en toute sécurité. Un expert employeur a indiqué que le Comité concernant la sécurité dans les ports de l'Association internationale des ports avait examiné les directives de l'ICHCA et décidé de les distribuer en tant que pratiques recommandées pour les opérations de levage vertical en tandem. Il a insisté sur le fait que de ne pas tenir compte d'une pratique existante ou de s'y opposer n'entraînait pas sa disparition et qu'il était important de garantir que cette pratique était sûre. En ce qui concerne les verrous tournants, les experts employeurs ont indiqué qu'il serait intéressant de savoir si la question de la charge unitaire ou plutôt la partie de la charge qui soulève le deuxième conteneur devait être discutée dans ce contexte. Il a insisté sur l'importance capitale de la disposition aux termes de laquelle l'utilisation du levage vertical en tandem n'était pas décidée unilatéralement mais plutôt sur la base d'un accord de toutes les parties, y compris les travailleurs. L'expert employeur a fait remarquer que le commerce international connaissait aujourd'hui un essor rapide et que, dans certains pays, le commerce allait doubler entre 2000 et 2020. Il était en conséquence essentiel de mettre au point des techniques de manipulation des marchandises novatrices pour faire face au développement du commerce.

46. Les experts gouvernementaux des Etats-Unis et de la Finlande ont indiqué que les opérations de levage vertical en tandem étaient utilisées dans leurs pays. L'expert gouvernemental des Etats-Unis a signalé que l'OSHA avait proposé une réglementation en la matière et qu'une consultation était en cours.
47. Un petit groupe d'experts a tenu une discussion informelle au sujet des opérations de levage vertical en tandem. Les conclusions qui en ont été tirées étaient à la fois positives et utiles. Toutefois, la question prêtait trop à controverse pour qu'un accord puisse être obtenu à ce sujet dans le présent recueil. Les participants ont donc décidé de supprimer plusieurs paragraphes portant sur le levage vertical en tandem. Ils ont néanmoins reconnu qu'il fallait disposer de mécanismes pour gérer les innovations du secteur au plan de l'organisation ou de la technique. Il a donc été décidé d'insérer dans le recueil une nouvelle section sur la mise au point d'une méthode permettant de résoudre les difficultés qui surgissent lorsque de nouveaux systèmes de travail ou des innovations techniques sont introduits. Ainsi, le recueil serait le reflet du dynamisme du secteur et fixerait des paramètres allant bien au-delà de 2003. Etant donné que ces innovations pourraient entraîner une révision ou un élargissement du recueil, la question de l'examen périodique de celui-ci a également été abordée. Une résolution a été rédigée qui recommande que le recueil soit réexaminé plus souvent que tous les vingt-cinq ans, et que l'OIT convoque des réunions d'experts pour étudier les innovations techniques.

Marchandises dangereuses

48. Un texte supplémentaire concernant le conditionnement des marchandises dangereuses fondé sur le Code IMDG a été ajouté à la suite d'un débat portant sur une proposition des experts travailleurs d'ajouter une prescription selon laquelle des matières incompatibles ne devraient pas être chargées simultanément, y compris dans les soutes.
49. Une mention relative à la possibilité de déclaration erronée de la cargaison et à la nécessité d'utiliser les appellations correctes pour le transport maritime en vrac, conformément au Code BC de l'OMI, a été ajoutée.
50. Des références aux modules pertinents de l'OMI ont été ajoutées à la section relative à la formation. Etant donné que la vérification physique des marchandises dangereuses pouvait être effectuée dans une zone autre que celle désignée à cette fin, le paragraphe a été modifié en conséquence. A la suite d'un débat à propos de la section relative à la manutention et à l'arrimage, portant sur la question de savoir si le Code IMDG était le seul

qui devait être utilisé, compte tenu notamment de réglementations nationales différentes, le mot «peuvent» a été remplacé par «devraient». Les participants ont décidé de déplacer deux paragraphes concernant le travail à haute température et de les inclure dans la section 7.

- 51.** Un nouveau paragraphe relatif aux opérations de soutage a été inséré pour garantir que les opérations simultanées de manutention et de soutage ne constituent pas un danger. Le soutage devrait se conformer aux *Recommandations de l'OMI relatives à la sécurité du transport des cargaisons dangereuses*. Bien que les experts travailleurs ne soient pas entièrement satisfaits du fait que la responsabilité incombe au capitaine et que l'on ne mentionne pas le rapport employeur-employé, ils ont accepté la formulation jugeant nécessaire de se référer à une norme internationale existante qui n'avait pas été formulée en tenant compte des travailleurs.

Santé

- 52.** Il a été décidé d'insérer une nouvelle clause précisant que les travailleurs portuaires exposés à des matières dangereuses doivent bénéficier d'une formation et disposer de fiches de sécurité sur ces matières. Les matières doivent être étiquetées de manière adéquate et les travailleurs informés des précautions à prendre lorsqu'ils y sont exposés.
- 53.** Les participants à la réunion ont discuté des amendements à apporter aux textes relatifs aux «cargaisons dégageant de la poussière» et «autres cargaisons» (par exemple, les peaux et les cargaisons moisies). Dans la section portant sur les «autres cargaisons», des modifications ont été apportées pour garantir que les travailleurs portuaires assurant la manutention des cargaisons présentant des risques particuliers étaient dotés d'un équipement adéquat. Pour ce qui est du bruit, il a été décidé que les niveaux de bruit devaient être périodiquement surveillés et que les nouveaux équipements devaient être le moins bruyant possible. Comme il était difficile de définir une limite maximum d'exposition au bruit, laquelle dépend d'autres paramètres comme l'environnement et la durée d'exposition, il a été décidé que les niveaux de bruit seraient «définis par la réglementation nationale». Etant donné que tous les pays ne disposaient peut-être pas de normes en la matière, on a ajouté une référence à la convention sur le milieu de travail (pollution de l'air, bruit et vibrations, 1977) (n° 148) et à la recommandation n° 156 y relative dans la liste des références. Il a également été décidé de transférer la totalité de la section sur les « espaces confinés » dans le chapitre 6.
- 54.** Une nouvelle section sur « l'ergonomie » reposant en partie sur un texte existant, a été introduite. Elle cherche à encourager des améliorations dans la conception des lieux, des systèmes et des équipements de travail.
- 55.** Les participants à la réunion ont longuement débattu de la section relative aux services de médecine du travail. La suggestion des experts employeurs de supprimer un paragraphe sur le suivi médical a été acceptée par les experts travailleurs. Tant ces derniers que les experts employeurs ont estimé qu'une décision sur la question ne pouvait être prise par les participants étant donné que l'on était pas parvenu (même au sein du groupe des experts) à une position commune.
- 56.** Les experts travailleurs ont estimé que des examens périodiques obligatoires pouvaient être interprétés comme une atteinte aux droits individuels, tout en admettant que dans le cas de certains travailleurs cela pouvait être utile pour ne pas faire courir de risques à leurs collègues. Les experts employeurs ont souligné que les législations nationales en la matière étaient très différentes sur ce sujet et étaient souvent contradictoires.

-
57. Une discussion approfondie a eu lieu sur les questions de la confidentialité et du respect de l'intimité en ce qui concerne les examens médicaux. Les experts sont convenus qu'il était important de mettre en place un programme de suivi médical s'inscrivant dans le cadre des bonnes pratiques cherchant à promouvoir la santé et à prévenir les maladies. Cependant, des désaccords sont apparus sur la périodicité de ces examens. Etant donné les nombreuses propositions d'améliorations du texte sur la «santé», il a été décidé qu'un petit groupe de travail examinerait ces propositions et soumettrait un nouveau texte à la réunion. Le nouveau libellé du texte ne mentionnant pas «les examens médicaux» a été accepté moyennant quelques amendements mineurs. Aux fins d'harmonisation, la référence à de tels examens médicaux a été supprimée dans les autres parties du recueil.

Références

58. Les participants sont convenus qu'il fallait ajouter dans la liste des références les adresses des sites Web sur lesquels on pouvait trouver dans la mesure du possible les publications mentionnées. L'abréviation GNL a été ajoutée dans la liste des abréviations et des acronymes. Les participants ont également décidé de retirer du texte la référence à la norme ISO 4878 (Textiles – Elingues en sangles tissées en textiles chimiques), celle-ci ayant été supprimée. Les experts ont, en conséquence, prié l'OIT de demander à l'ISO d'adopter une norme révisée dans ce domaine.

Autres chapitres

59. D'autres chapitres du recueil qui ne sont pas traités dans le présent rapport ont été brièvement discutés et acceptés par les experts moyennant quelques modifications de détail.

Résolution concernant les recueils de directives pratiques sur la sûreté et sur la sécurité et la santé dans les ports.

60. Un projet de résolution a été étudié par les participants. Notant la nécessité d'une méthodologie pour l'actualisation des recueils et directives relatifs à la sûreté et à la sécurité et la santé dans les ports, la résolution demandait à l'OIT de mettre en place un programme de travail permettant d'évaluer régulièrement l'efficacité des recueils et de les réviser si nécessaire. La résolution demandait au Bureau que les recueils soient traduits dans les langues officielles de l'OIT et aux gouvernements qu'ils soient traduits dans d'autres langues. La réunion a adopté la résolution moyennant quelques modifications de détail.

Adoption du projet de recueil de directives sur la sécurité et la santé dans les ports

61. Les experts travailleurs et les experts employeurs ont estimé que le projet de recueil constituait un excellent document et qu'il témoignait du travail approfondi de toutes les parties concernées. Après avoir procédé à la correction d'un certain nombre d'erreurs minimales, les experts ont décidé d'adopter le recueil à l'unanimité.

Conclusions de la réunion

62. Les experts se sont montrés très satisfaits des résultats de la réunion. Ils ont demandé au Bureau de publier le recueil aussitôt que possible, en insistant sur l'importance qu'il revêt pour l'industrie portuaire. Ils l'ont également prié de produire un CD-ROM interactif et de publier le recueil sur le site Web de l'OIT.

63. Dans ses remarques finales, la secrétaire générale a évoqué les étapes qui suivront l'approbation des deux recueils de directives par le Conseil d'administration, à savoir leur publication, leur promotion et le suivi de leur application, ainsi que l'établissement de la plate-forme et des mécanismes qui permettront leur mise à jour continue, en consultation avec les mandants de l'OIT.

Annexe

Projet de résolution

Projet de résolution concernant les recueils de directives pratiques sur la sûreté et sur la sécurité et la santé dans les ports

La Réunion d'experts tripartite sur la sûreté, la sécurité et la santé dans les ports, S'étant réunie à Genève du 8 au 17 décembre 2003,

Notant que l'édition actuelle du recueil de directives pratiques sur la sécurité et la santé dans le travail portuaire a été adoptée en 1976, et que vingt-sept années se sont écoulées entre cette date et ce jour où le Conseil d'administration de l'OIT approuve la présente version révisée du recueil;

Notant en outre le rythme auquel les évolutions techniques et autres, ayant une incidence sur la sécurité et la santé, continuent de se produire dans l'industrie portuaire;

Tenant compte du paragraphe 9 des conclusions relatives au plan d'action visant à promouvoir la sécurité et la santé au travail, adoptées par la Conférence internationale du Travail à sa 91^e session en 2003 qui demandaient à l'OIT d'élaborer une méthode de mise à jour systématique des recueils et principes directeurs;

Considérant qu'il est nécessaire de veiller à ce que les conseils de l'OIT relatifs aux questions de sécurité et de santé dans les ports soient, autant que possible, actualisés,

Adopte, ce dix-septième jour de décembre 2003, la résolution suivante:

La Réunion d'experts tripartite sur la sûreté, la sécurité et la santé dans les ports demande au Conseil d'administration du BIT:

- 1) d'envisager de convoquer, le cas échéant, des réunions d'experts tripartites restreintes, chargées d'examiner et d'évaluer les innovations dans les ports, à propos desquelles l'OIT a été consultée, et de fournir des orientations sur la mise à jour des recueils de directives pratiques;
- 2) de suivre la mise en œuvre et l'application efficace des recueils de directives pratiques sur la sûreté, la sécurité et la santé dans les ports;
- 3) de veiller à la mise à jour plus régulière des recueils de directives pratiques sur la sûreté, la sécurité et la santé dans les ports afin de garantir que les orientations qu'ils contiennent restent pertinentes;
- 4) de prendre les dispositions nécessaires pour que les deux recueils de directives soient traduits dans toutes les langues officielles de l'Organisation et d'encourager les gouvernements des pays à en assurer la traduction dans leur langue nationale;
- 5) de demander aux gouvernements, aux employeurs et aux travailleurs ainsi qu'à leurs représentants d'encourager la diffusion de ces codes et de les utiliser, le cas échéant.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Experts nominated by Governments
Experts désignés par les gouvernements
Expertos designados por los Gobiernos

AUSTRALIA AUSTRALIE

Mr. John Kilner, Assistant Secretary, Maritime Security, Department of Transport and Regional Services,
Canberra

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

Mr. Daltro D' Arisbo, Labour Office Auditor – FISCAL, Porto Alegre

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Captain Darlei Pinheiro, Mission Officer, Brazilian Permanent Representation to IMO, London

CANADA CANADÁ

Mr. John Platts, Special Adviser, Marine Security, Transport Canada, Security and Emergency and Preparedness
Directorate, Ottawa

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Ms. Lynn Young, Director, Human Resources Development Canada (HRDC), Ottawa

CHINA CHINE

Mr. Ye Hongjun, Division Chief, Department of Worker Transport Administration, Ministry of Communication,
Beijing

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr. Xu Yi, Director, Department of Human Resources, Ministry of Communication, Beijing

Ms. Zhao Xiaoliang, Official, Department of International Cooperation, Ministry of Communication, Beijing

EGYPT EGYPT EGIPTO

Mr. Tarek Hassan Ibrahim Sharef Eldin, Director, Industrial Health and Safety Institute, Cairo

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr. Hazem Abdel Hazem Halim, Head of Maritime Sector Administration, Alexandria

Mrs. Nadia El-Gazzar, Labour Counsellor, Permanent Mission of Egypt, Geneva

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Mr. Achim Sieker, Junior Unit Leader, Federal Ministry of Economics and Labour, Bonn

Adviser/Conseiller technique/Consejera Técnica

Ms. Ute Bödecker, Executive for Legal and Security Matters, Ministry of the Interior, Hamburg

NIGERIA NIGÉRIA

Mr. Mobolaji Olurotimi Banjo, Ag. Director Inspectorate Department, Federal Ministry of Labour and Productivity, Abuja

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

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

Mr. Sotonye Inyeinengi-Etomi, Special Assistant to the Honourable Minister of Transport, Federal Ministry of Transport, Abuja

Dr. O.C. Nathaniel, Deputy Director, Joint Maritime Labour Industrial Council, Lagos

Ms. Ifeoma Christina Nwankwo, Deputy Director, Federal Ministry of Labour and Productivity, Abuja

Mr. John Idakwoji, Assistant Chief Administrative Officer, Abuja

Mr. Andu Isaac Igbo, Administrative Officer, Joint Maritime Labour Industrial Council, Lagos

Mr. Henry A. Ajetunmobi, Assistant General Manager, Security, Nigerian Ports Authority, Lagos

PANAMA PANAMÁ

Sra. Julissa Tejada de Humphrey, Directora de la Oficina Institucional Recursos Humanos, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr. Gerardo S. Gatchalian, Supervising Labor and Employment Officer, Bureau of Working Conditions, Department of Labor and Employment, Manila

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr. Benjamin B. Cecilio, Assistant General Manager for Operations, Philippine Ports Authority, Manila

Ms. Yolanda C. Porschwitz, Labor Attaché, Permanent Mission of Philippines, Geneva

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sr. D. Juan Ramón Bres, Inspector, Inspección de Trabajo y Seguridad Social, Cádiz

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Sr. Pedro J. Román Núñez, Safety and Security Department Manager, Spanish Ports Administration, Madrid

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr. Graeme Henderson, Head of Marine and Civil Contingencies Section, Health and Safety Executive, London

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr. David Carter, Deputy Head, Health and Safety Executive, Transport Safety Division, Marine, Aviation and Civil Contingencies Section, London

Mr. Ashley Reeve, Head of Maritime Security Operations, Department of Transport, London

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr. Charles Thomas Pope, Area Director, United States Department of Labor Occupational Safety and Health Administration, United States Department of Labor-OSHA, Norfolk

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Captain Jon S. Helmick, USMS, Director, Logistics and Intermodal Transportation Program, United States Merchant Marine Academy, Kings Point

Captain David L. Scott, Chief, Office of Operating and Environmental Standards, Washington, DC

Mr. John W. Chamberlin, First Secretary, Permanent Mission of the United States of America, Chambesey

Experts nominated by the Employers
Experts désignés par les employeurs
Expertos designados por los empleadores

Mr. Abdou Ba, directeur du bureau de la main-d'œuvre portuaire, Syndicats des entreprises de manutention des ports du Sénégal, Mole

Mr. Francis Bertrand, Directeur des ressources humaines et des affaires juridiques, Organisation internationale des employeurs, Nantes

Mr. Guido Marcelo Bocchio Carbajal, Superintendente legal, Southern Peru Copper Corporation, Lima

Mr. Joseph J. Cox, President, Chamber of Shipping of America, Washington DC

Ms. Lynne Harrison, Human Resources Manager, Port of Napier Limited, Napier

Mr. Dierk Lindemann, Managing Director, German Shipowners Association, Hamburg

Mr. Claes Olmarker, Port Security Officer, Port of Gothenburg, Gothenburg

Mr. Usman Husein Punjwani, Seaboard Services Partner, Seaboard Services, Karachi

Mr. Daharii Ujud, Senior Manager, Ancilliary Services, Port Klang

Mr. Michael Joseph Van der Meer, General Manager – Port Authority Division, Namibian Ports Authority, Walvis Bay

Mr. Pieter M. Van der Sluis, Adviser Social Affairs, General Employers Organization, Nieuwerherh

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Mr. Fer M.J. Van de Laar, Chairman, International Association of Ports and Harbours, Environment and Marine Operations Committee, Amsterdam Port Authority, Amsterdam

Mr. Alexander Zaitsev, President, Association of Ports and Shipowners of River Transport, Moscow

Experts nominated by the Workers
Experts désignés par les travailleurs
Expertos designados por los trabajadores

Mr. Gary Brown, Port Security, AFL-CIO, Fife WA

Mr. Marcel Carlstedt, Swedish Transport Workers Union, Stockholm

Mr. P.M. Mohamed Haneef, Working President, Cochin Port Staff Association, Kochi

Mr. Knud Hansen, Copenhagen

Mr. Albert François Le Monnier, Second Vice-President, Safety Coordinator, International Longshore and Warehouse Union (ILWU), Vancouver

Mr. Peter Lovkvist, Co-Sweden, Valbo

Mr. Kees Marges, Union Adviser, FNV Bordgenoten Netherlands, London

Ms. Veronica Mesatywa, National Sector Coordinator, Maritime Industry, South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU), Johannesburg

Mr. Leal Sundet, International Longshore and Warehouse Union (ILWU), California

Mr. James Trevor Tannock, Deputy National Secretary, Maritime Union of Australia, Sydney

Mr. Kenji Yasuda, President, National Council of Dockworkers' Union of Japan (ZENKOKU-KOWAN), Tokyo
Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr. Yuji Iijima, Chief of European Office, All Japan Seamen's Union, London

Mr. Shimpei Suzuki, General Secretary, National Council of Dockworkers' Union of Japan, Tokyo

Others

Autres

Otros

FINLAND FINLANDE FINLANDIA

Mr. Harri Halme, Senior Safety Officer, Ministry of Social Affairs and Health, Tampere

ITALY ITALIE ITALIA

Mr. Mario Alvino, Fonctionnaire, Ministero Del Lavoro E Politiche Sociali, Roma

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

Ms. Asiye Türker, Senior Engineer, Head of Delegate, The Prime Ministry Undersecretariat for Maritime Affairs, Ankara

Representatives of the United Nations, specialized agencies and other official international organizations

Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées et d'autres organisations internationales officielles

Representantes de las Naciones Unidas, de los Organismos Especializados y de otras Organizaciones Internacionales Oficiales

European Commission

Commission européenne

Comisión Europea

Mr. W. Elsner, Head of Port Unit, Brussels

Mr. Diego Teurelinx, Port Unit, Brussels

International Maritime Organization (IMO)

Organisation maritime internationale

Organización Marítima Internacional

Mr. Christopher C. Trelawny, Senior Technical Officer, Navigational Safety and Maritime and Security Section, Maritime Safety Division, London

United Nations Economic Commission for Europe (UN/ECE)
Commission des Nations Unies pour l'Europe
Comisión de las Naciones Unidas para Europa

Mr. Viatcheslav Novikov, Economic Affairs Officer, Geneva

Representatives of non-governmental international organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de Organizaciones Internacionales no Gubernamentales

International Association of Ports and Harbours (IAPH)
Association internationale des ports (AIP)
Asociación Internacional de los Puertos

Mr. Fer M.J. Van de Laar, Chairman, International Association of Ports and Harbours, Environment and Marine Operations Committee, Amsterdam Port Authority, Amsterdam

ICHCA International Ltd.
Association internationale pour la coordination de la manutention des marchandises (ICHCA)
Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga

Mr. John Nicholls, Director, Romford, Essex

International Shipping Federation (ISF)
Fédération internationale des armateurs

Mr. Brian Parkinson, Adviser, London

International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)
Confédération internationale des syndicats libres (CISL)
Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL)

Mr. Dan Cunniah, Director, Geneva Office, Geneva

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

International Organization of Employers (IOE)
Organisation internationale des employeurs
Organización Internacional de Empleadores

Mr. Jean Dejardin, Adviser, Cointrin, Geneva