

Rapport de la discussion

Introduction

1. La Réunion tripartite d'intersession sur le suivi de la Conférence technique maritime préparatoire (CTMP), ci-après dénommée «réunion tripartite d'intersession», s'est réunie du 21 au 27 avril 2005 dans les locaux du Bureau international du Travail conformément à la décision prise à la 291^e session (novembre 2004) du Conseil d'administration. Les travaux ont comporté deux volets selon les prescriptions de deux résolutions: l'examen des questions non résolues par la CTMP et l'examen des amendements au texte ne figurant pas entre crochets proposés au cours de la CTMP.

Composition de la réunion tripartite d'intersession

2. Ont participé à la réunion tripartite d'intersession 69 délégations de gouvernements, soit un total de 171 participants, 44 armateurs et 34 gens de mer, à titre de délégués ou de conseillers. Différents observateurs d'organisations intergouvernementales ou non gouvernementales étaient également présents.

3. La réunion tripartite d'intersession a élu à l'unanimité les membres du Bureau suivants:

Président: M. B. Carlton (représentant gouvernemental, Etats-Unis)

Vice-présidents: M. Zhang Xiaojie (représentant gouvernemental, Chine)
M. D. Lindemann (représentant des armateurs, Allemagne)
M. B. Orrell (représentant des gens de mer, Royaume-Uni)

4. Le Comité de rédaction de la CTMP a également été institué à nouveau pour la durée de la réunion, composé comme suit:

M. D. Roussel (membre gouvernemental, Canada)
M. P. Sadler (membre gouvernemental, Royaume-Uni)
M. A. Yahmadi (membre gouvernemental, Tunisie)
M. D. Dearsley (représentant des armateurs, Royaume-Uni)
M. P. McEwen (représentant des gens de mer, Royaume-Uni)

Outre la Secrétaire générale de la réunion et le Conseiller juridique, ou leurs représentants, respectifs, les membres du Comité de rédaction, sans les représentants du Bureau, ont également formé un groupe de rédaction tripartite chargé d'élaborer les recommandations demandées par la réunion avant qu'une version concertée du texte ne soit soumise au Comité de rédaction.

5. Le président de la réunion a rappelé dans ses propos liminaires que, bien que la CTMP ait été un succès, elle n'a pas pu achever ses travaux. Il s'ensuit que le mandat de la présente réunion est clair: élaborer, selon un mode tripartite, un document définitif à soumettre à la Conférence de février 2006.
6. M. J-M. Schindler, président du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes de travail maritime, a invité les participants à ne pas perdre de vue leur mandat, à savoir: traiter des problèmes irrésolus et se pencher sur les amendements soumis à la CTMP qui n'ont pas encore été examinés. Leur tâche pourrait se résumer en un mot: transiger.
7. La Secrétaire générale (M^{me} C. Doumbia-Henry, directrice du Département des normes internationales du travail) a résumé le processus qui a porté à la Conférence technique maritime préparatoire et à la présente réunion; elle a rappelé le niveau élevé de consensus atteint s'agissant des principes, de la structure et de la teneur du projet de convention de travail maritime fusionnée. Elle présente les documents PTMC/2005/1 et PTMC/2005/2 et explique qu'il a été décidé de tenir la présente réunion d'intersession pour aider le Bureau à élaborer le rapport qui sera soumis à la 94^e session maritime de la Conférence internationale du Travail, qui se tiendra en février 2006. Conformément aux deux résolutions adoptées par la CTMP, la présente réunion doit permettre de faire progresser les débats tripartites concernant les aspects du projet de convention que n'avait pu résoudre la CTMP. A cette fin, les participants sont invités, en premier lieu, à conseiller le Bureau relativement à un libellé acceptable de tous pour les points controversés et irrésolus (en particulier dans le Titre 5) et, en second lieu, à étudier les amendements présentés à la CTMP qui n'ont pu être examinés. La Secrétaire générale fait observer avec regret que, pour des raisons budgétaires, la réunion ne peut effectuer ses travaux qu'en anglais. Elle indique toutefois que toutes les nouvelles formulations sur les questions qui suscitent la controverse mais qui, finalement, feront l'objet d'un consensus tripartite, seront communiquées pour commentaire à l'ensemble des participants en anglais, en français et en espagnol. La Secrétaire générale rappelle à la réunion l'accord initial atteint sur la structure, le contenu et l'approche fondamentale adoptés il y a trois ans lors de la première session du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, et insiste sur certains grands points tels l'importance d'un dispositif d'application effectif et le principe corollaire de l'inflexibilité en matière de respect des droits et de la souplesse s'agissant des méthodes d'application. Il importe que l'esprit de collaboration caractéristique des réunions antérieures continue d'exister pour que le succès soit au bout de cette dernière ligne droite.
8. Le porte-parole des armateurs a affirmé que son groupe demeure attaché aux objectifs convenus par les partenaires sociaux dans l'Accord de Genève en janvier 2001 et confirmés ensuite par les gouvernements lors de la première session du Groupe de travail tripartite de haut niveau. Les présentes réunions faisant suite à la PTMC de septembre 2004, toutes les déclarations du groupe des armateurs à ladite conférence restent valides. La position des armateurs sur les questions non résolues se retrouve dans le compte rendu de la PTMC. Leurs opinions sont formulées de façon plus concise dans la communication présentée par la Fédération internationale des armateurs au nom du groupe des armateurs. Les enjeux de la présente réunion sont élevés. Si les questions en suspens, en particulier: mise en application des dispositions du Titre 5, définition des gens de mer et champ d'application –, n'emportent pas un large consensus, les chances de succès de la session (maritime) de la Conférence internationale du Travail en février 2006 seront faibles. Les

questions maritimes risquent alors de ne plus figurer pendant longtemps à l'ordre du jour de l'Organisation.

9. Le porte-parole des gens de mer a regretté qu'il ait fallu organiser la présente réunion, alors que tant d'autres ont eu lieu depuis trois ans. Les questions en cause ont toutes été examinées à fond. Il rappelle l'accord énoncé dans le résumé du président, joint en annexe au rapport de la première réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau en 2001, que la nouvelle convention doit être simple, claire et facile à appliquer. L'accord soulignait également l'importance de mécanismes d'application efficaces pour les Etats tant du pavillon que du port et l'insertion du principe du «non-octroi d'un traitement favorable». Il a été en outre convenu que l'instrument prévoit d'étendre le contrôle exercé par l'Etat du port au-delà des dispositions de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Le groupe des gens de mer demeure attaché aux objectifs fixés initialement par toutes les parties. Il souhaite une nouvelle convention qui soit claire, facile à ratifier et à appliquer, offre des normes minimales rationnelles, soit effectivement appliquée en pratique, établisse des conditions identiques et soit en harmonie avec les instruments de l'OMI – Conventions SOLAS, MARPOL et STCW. Tout en cherchant à faire largement ratifier l'instrument, les gens de mer n'accepteront pas de diminution des normes en vigueur. Ils ont d'emblée souligné que les mécanismes d'application et de contrôle sont pour eux fondamentaux. Les difficiles débats concernant le Titre 5 attestent que les armateurs et nombre de gouvernements semblent se départir de ce qui a été initialement convenu. Le risque est grand que la «Charte des droits des gens de mer» devienne un instrument de déréglementation, ce qui est inacceptable. Sans mécanismes efficaces d'application et de contrôle, les actuelles normes du travail maritime s'affaibliront sans rien garantir d'important. Le projet de convention retient les principes dans la section obligatoire, alors que les détails concernant les prescriptions, qui figurent normalement dans les conventions obligatoires en vigueur, sont déplacés dans la partie B du code. L'actuelle incertitude en matière de sécurité sociale n'est pas acceptable. Le groupe des gens de mer a fait d'importantes concessions étant entendu que des mécanismes d'application et de contrôle efficaces seraient accordés en échange. Si la nouvelle convention ne fixe pas de normes minimales qui soient applicables et leur garantissent des droits notables, les gens de mer préfèrent conserver les instruments en vigueur, avec toutes leurs imperfections. Si la présente réunion ne prévoit pas ces mécanismes, les gens de mer considéreront l'affaire close et ne voient aucune raison de tenir une session maritime à la CIT. Pour aller de l'avant, ils suggèrent de prendre en compte les solutions proposées, énoncées dans le document relatif aux questions non résolues dans le projet de convention du travail maritime consolidée.

Discussion des questions non résolues dans le projet de Convention du travail maritime consolidée, 2006, telles que figurant dans le document PTMC/2005/1

10. Les participants à la réunion sont convenus d'examiner en premier lieu les notes relatives au Titre 5: Respect et mise en application des dispositions, qui figurent dans le document *Questions non résolues dans le projet de convention du travail maritime consolidée, 2006* (PTMC/2005/1). Dans le compte rendu qui suit, les notes apparaissent en fonction de leur ordre dans le document, et non de l'ordre dans lequel elles ont été examinées.

Note 1: article II, paragraphe 4**Note 2: article II, paragraphe 6**

11. Les notes 1 et 2 ont été examinées ensemble. Le porte-parole des armateurs a signalé que la convention doit s'appliquer à tous les navires, appartenant à des entités publiques ou privées, normalement affectés à la navigation maritime commerciale, à l'exception des navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute. Cette condition rend la convention acceptable pour tous les Etats Membres. Le fait d'exclure les navires affectés à la marine marchande nationale risque d'avoir des répercussions sur de nombreux navires et de nombreux gens de mer, mais l'orateur est conscient du fardeau administratif que cela représenterait pour les Etats du pavillon dont la flotte comprend des navires de la marine marchande nationale.
12. Selon le porte-parole des gens de mer, la convention devait être ratifiable; il ne partage néanmoins pas l'avis du porte-parole des armateurs quant à la définition des navires auxquels elle doit se rapporter. Il rappelle l'importance du respect et de la mise en application des dispositions de la convention. Celle-ci doit couvrir tous les gens de mer, qu'ils travaillent sur des navires de grande ou de petite taille et qu'ils soient affectés à la navigation maritime commerciale nationale ou internationale. Il ne peut accepter que des gens de mer travaillant sur des navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute ou naviguant à l'intérieur des eaux territoriales d'un pays ne bénéficient pas d'une protection. En fait, les gens de mer qui sont sur ces types de navires ont probablement plutôt plus besoin de protection que moins. C'est pourquoi la convention devrait s'appliquer à tous les navires, quels que soient leur taille et le type de navigation à laquelle ils sont affectés. Les arguments en faveur du contraire devront être très convaincants car un «apartheid maritime» institutionnalisé ne saurait être acceptable. En ce qui concerne les exceptions à l'application de la convention, à savoir les navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et les navires de construction traditionnelle, elles lui paraissent constituer des cas précis.
13. Le porte-parole des gens de mer a rappelé les débats qui ont eu lieu lors de la CTMP de septembre 2004; certains des textes qui ont été discutés contenaient des limitations et des conditions très strictes d'exclusion des navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux et des navires affectés à la marine marchande nationale. Les conditions fixées par le groupe des gens de mer sont les suivantes: l'Etat Membre, étant donné son degré de développement, ne peut ratifier la convention si celle-ci exclut la marine nationale; les droits fondamentaux des gens de mer stipulés à l'article III et les droits des gens de mer en matière d'emploi et de sécurité sociale stipulés aux paragraphes 1 à 4 de l'article IV doivent être protégés par la législation et la réglementation nationales; l'Etat Membre doit, au moment où il ratifie la convention, faire part de son intention d'étendre progressivement les prescriptions de la convention aux navires affectés à la marine marchande nationale; et l'Etat Membre qui accepte de soumettre un rapport annuel, au titre de procédures telles que celles qui sont prévues à l'article 22 de la Constitution de l'OIT, doit faire part des progrès accomplis pour que les navires affectés à des activités commerciales dans la limite des eaux territoriales soient inscrits dans la convention; les activités commerciales dans la limite des eaux territoriales doivent être limitées, dans le cadre de la convention, aux trajets entre des ports ou des terminaux situés à l'intérieur de l'Etat du pavillon dans lequel le navire est autorisé à naviguer, sans pénétrer dans les eaux territoriales d'autres Etats. Citant la Note 2, article II, paragraphe 6, du document PTMC/2005/1, il indique que les propositions formulées par le Bureau pourraient constituer l'amorce d'une solution satisfaisante à ce problème.
14. Un petit groupe de travail composé des représentants gouvernementaux de la Chine, des Etats-Unis, de la Grèce, du Japon, de la Norvège, des Philippines et du Royaume-Uni a été

établi par le groupe gouvernemental en vue de rédiger une proposition qui sera discutée. Un représentant du gouvernement des Etats-Unis résume le mandat attribué audit groupe, à savoir rédiger un texte à même d'être ratifié par les Etats Membres tout en protégeant le plus grand nombre possible de marins.

15. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a présenté les propositions qui seront soumises en bloc à la Conférence maritime. Le groupe propose d'insérer «Sauf disposition contraire expresse,» au début du paragraphe 4 de l'article II. Le paragraphe 6 de l'article II devrait être supprimé. En ce qui concerne le Titre 3, il convient de créer un petit groupe de travail tripartite qui sera chargé de formuler des propositions quant aux modifications à apporter à ce Titre. Pour ce qui est du Titre 5, le groupe est d'avis qu'un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité doivent être requis pour les navires d'au moins 500 tonneaux de jauge brute effectuant des voyages internationaux, de sorte qu'ils puissent être vérifiés dans le cadre du contrôle par l'Etat du port. C'est pour cela qu'une disposition rédigée comme suit doit être insérée sous forme de nouvel alinéa au paragraphe 1 de la règle 5.1.3: «Cette disposition ne s'applique qu'aux navires d'au moins 500 tonneaux de jauge brute effectuant des voyages internationaux.» Il faut en conséquence insérer dans la convention (article II) une définition du «voyage international», sur la base de la Convention SOLAS. Le groupe discute également de la préoccupation exprimée par le groupe des armateurs au sujet des inspections et de la délivrance du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité, au cas où des armateurs individuels le réclament. Puisqu'il n'existe pas de norme internationale approuvée pour ce qui est de l'inspection des navires inférieurs à 500 tonneaux de jauge brute, bien que ces navires soient encore soumis à l'inspection par les Etats du port, des principes directeurs relatifs à ce type d'inspection doivent être élaborés. Même si des navires effectuant des voyages autres qu'internationaux ne sont pas soumis à la prescription de certificat de travail maritime et de déclaration de conformité, ils doivent néanmoins se soumettre aux exigences de l'Etat du pavillon en matière d'inspection. En guise de conclusion, l'orateur mentionne d'autres points qui devront être modifiés en conséquence et insiste sur le droit des gens de mer à formuler une plainte conformément au Titre 5.
16. Le porte-parole des armateurs a soutenu dans leur majorité les propositions formulées, mais doit continuer à consulter son groupe sur le principe que le paragraphe 1 de la règle 5.1.3 ne s'applique qu'aux navires d'au moins 500 tonneaux de jauge brute effectuant des voyages internationaux. Il pense que cette règle s'applique à tous les navires effectuant des voyages internationaux, qu'ils aient une jauge brute supérieure ou inférieure à 500 tonneaux.
17. Le porte-parole des armateurs a proposé que le Comité de rédaction de la CTMP précise clairement que, si l'armateur souhaite un certificat, il peut en obtenir un, mais qu'il n'en a pas l'obligation. Il convient toutefois que la possibilité d'obtenir ces certificats figure dans le texte.
18. Le porte-parole des gens de mer s'est référé à la définition du terme «navire» figurant à l'article II du projet recommandé de convention. Selon cette définition, le terme «navire» désigne «tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux territoriales ou dans les eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire». Il pose la question de savoir si cela revient à dire que tous les gens de mer se trouvant à bord d'un navire, quelle qu'en soit la jauge, et même si ce navire navigue à l'extérieur des eaux territoriales ou des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire, font partie du champ d'application de la présente convention. Il demande également si les navires dont la jauge brute est inférieure ou supérieure à 500 tonneaux, qu'ils effectuent ou non un voyage international, sont inscrits dans le domaine d'application de la convention lorsqu'ils battent pavillon d'un Membre autre que le

Membre avec lequel l'activité commerciale s'opère. Il donne comme exemple le navire libérien qui effectue un voyage entre deux ports du Royaume-Uni, dont la jauge est supérieure à 500 tonnes et qui n'est pas considéré comme effectuant un voyage international. Ce navire devrait avoir un certificat de travail maritime ainsi qu'une déclaration de conformité. Pourtant, le groupe des gens de mer croit comprendre que, dans le cadre du présent texte, le navire en question n'est pas tenu de détenir de tels certificats. Il serait peut-être bon d'ajouter une partie de texte pour garantir que ce navire a bien les certificats nécessaires. Passant ensuite à la partie du Titre 5 du projet recommandé qui porte sur le contrôle de l'Etat du port, l'orateur se demande si ce contrôle est un mécanisme d'application des normes de la convention sur tous les navires autres que ceux qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire.

19. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a déclaré que la convention s'applique aux navires naviguant le long de la côte d'un autre pays Membre, quel que soit leur tonnage. Concernant la seconde question du porte-parole des gens de mer, un navire libérien de plus de 500 tonnes de jauge brute doit être titulaire d'un certificat. Le contrôle par l'Etat du port est un mécanisme d'exécution, mais les navires sont soumis, tous les trois ans, à une inspection par l'Etat du pavillon indépendamment de la délivrance de certificats. Par ailleurs, les inspecteurs chargés du contrôle de l'Etat du port peuvent inspecter le navire à tout moment.
20. Un conseiller spécial du Bureau sur la convention du travail maritime consolidée (M. D. Devlin), répondant à une question du porte-parole des gens de mer, a confirmé que la convention s'applique à tous les gens de mer qui travaillent à bord des navires visés par la convention, à savoir tous les bâtiments qui relèvent de la définition du terme «navire», à l'exception de ceux énoncés au paragraphe 4 de l'article II du projet recommandé et sauf disposition contraire expresse de la convention. Certains des navires auxquels s'applique la convention peuvent être exclus de certaines de ses dispositions.
21. Le porte-parole des gens de mer a repris, à propos de la règle 5.2.2 du Titre 5, l'exemple du navire du Libéria naviguant entre deux ports du Royaume-Uni. Faut-il entendre, par cette disposition, qu'aucune plainte relative audit navire ne puisse être déposée auprès des autorités britanniques et qu'il faut saisir les autorités respectives du Libéria?
22. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a répondu que la disposition en question a été rédigée en pensant aux navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux. Si ces navires se trouvent dans les eaux territoriales d'un autre Membre, les dispositions relatives au contrôle par l'Etat du port s'appliquent. De même, une plainte peut être déposée auprès des autorités de l'Etat du port.
23. Le porte-parole des gens de mer a précisé que, même s'il n'y est pas tenu, le navire libérien devrait avoir un certificat ou une déclaration de conformité. Les certificats de travail maritime et les déclarations de conformité devraient être délivrés à tous les navires naviguant hors des eaux territoriales de l'Etat du pavillon. Cette question, incontestable, peut être transmise au Comité de rédaction de la CTMP.
24. Le porte-parole des armateurs a précisé que, pour les navires naviguant hors des eaux territoriales de l'Etat du pavillon, c'est le contrôle par l'Etat du port qui s'applique.
25. Un représentant du gouvernement du Canada a fait remarquer que la définition du «navire» dans le projet recommandé est une version modifiée de la définition figurant dans la convention STCW. On peut la modifier encore en y précisant qu'elle s'applique exclusivement aux navires naviguant dans les eaux territoriales d'un Etat Membre et non dans celles d'un autre Etat Membre. L'orateur cite un exemple au Canada, où des

navires suédois naviguaient en hiver dans les Grands lacs. Le gouvernement canadien souhaite que la convention s'applique pleinement à ces navires.

26. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a marqué son désaccord au motif que cela gênerait l'application de l'ensemble de l'instrument. Il appartient au Comité de rédaction de la CTMP d'examiner la question, ce qu'approuve le représentant du gouvernement de la Grèce.
27. Le représentant du gouvernement de la Norvège a constaté le problème soulevé par le groupe des gens de mer, que l'on pourrait résoudre en modifiant la définition du «navire». Quand le navire navigue entre deux ports nationaux, la souveraineté nationale doit s'exercer, autrement dit, en cas de cabotage libre, il risque de falloir plus de documents que ceux requis par la convention.
28. Le Comité de rédaction a été prié d'élaborer un texte qui rende compte des propositions du groupe de travail et des discussions présentes.
29. Le représentant du gouvernement des Philippines, estimant qu'il est préférable d'avoir une disposition plus générale aux fins d'application du Titre 3, a suggéré le libellé suivant: «Après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées, l'autorité compétente peut décider dans quelle mesure les dispositions du présent Titre ne s'appliquent pas aux navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute.» Le porte-parole des armateurs approuve cette proposition.
30. Le porte-parole des gens de mer a affirmé que la disposition générale ne devait pas s'appliquer à l'intégralité du Titre 3, qui porte sur des questions tels l'alimentation et le service de table, le bruit, etc. Par ailleurs, selon lui, la proposition donne à penser que l'autorité compétente peut consulter les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et décider ensuite de ne pas appliquer l'intégralité du Titre aux navires jaugeant moins de 500 tonneaux. Il demande que l'on débattre davantage de ce sujet.
31. La représentante du gouvernement des Etats-Unis a rappelé que la commission n° 2 de la CTMP avait admis que le Titre 3 pourrait être modifié selon l'examen fait de l'article II. De deux choses l'une, soit l'on insère une clause de souplesse pour les petits navires dans chaque section correspondante du Titre 3, soit l'on adopte une clause dérogatoire généralisée; l'oratrice ajoute qu'elle appuie la proposition faite par le représentant du gouvernement des Philippines.
32. Le porte-parole des gens de mer a estimé que la disposition générale devait préciser avec exactitude les endroits où apporter ces éventuelles modifications. Il serait préoccupant qu'elles portent sur l'intégralité du Titre 3, car cela autoriserait une souplesse excessive. Il convient d'envoyer la proposition au groupe de rédaction tripartite et d'en débattre ensuite plus avant en plénière.
33. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni, en sa qualité de membre du groupe de rédaction tripartite, a voulu savoir avec précision si la proposition des Philippines ne s'applique qu'au seul Titre 3.1 «Logement et loisirs» et doit être placée à l'endroit voulu dans la règle.
34. Le porte-parole des armateurs a rappelé que le débat en commission n° 2 de la CTMP relatif à l'alimentation et au service de table n'avait donné lieu à aucune controverse, même lorsqu'il s'est agi de petits navires et d'équipages limités. La règle 3.1 est donc claire et le groupe tripartite de rédaction peut faire une proposition concernant la règle 3.2.
35. Le porte-parole des gens de mer a été d'un avis différent. Le logement est une question importante et son groupe ne veut pas d'une disposition qui autorise une exclusion possible

dans l'ensemble du Titre 3.1 sans un débat approfondi. Même si la clause de souplesse ne s'applique qu'au Titre 3.1, sa portée serait trop vaste puisque bien des problèmes de logement sont importants, quelle que soit la taille du navire. La proposition faite par le groupe gouvernemental est un tout qu'il convient de renvoyer au Comité de rédaction de la CTMP. Toutefois, un petit groupe tripartite ad hoc composé de techniciens spécialisés pourrait se réunir pendant l'intersession et avant l'échéance fixée pour l'envoi des documents de la Conférence, se livrer à un examen de ces questions et faire les propositions nécessaires au sujet du Titre 3. Il pourrait également être utile au cours de la présente réunion qu'un groupe tripartite restreint recense les questions à soumettre au groupe ad hoc précité; malheureusement, le groupe des gens de mer n'est pas accompagné actuellement par les experts nécessaires.

36. Un petit groupe de travail tripartite, composé de représentants des groupes des armateurs et des gens de mer, ainsi que de représentants des gouvernements de la Chine, des Etats-Unis d'Amérique, du Japon, de la Norvège, de la République de Corée et du Royaume-Uni, s'est réuni et a élaboré la proposition de texte ci-après, à inclure à la fin de la norme A3.1:

9. Les Membres peuvent, après avoir consulté les organisations des armateurs et des gens de mer concernées, exempter les navires inférieurs à 200 tonneaux de jauge brute lorsque cette mesure paraît acceptable selon les prescriptions énumérées ci-dessous, et en fonction de la taille du navire et du nombre de personnes à bord:

- a. A3.1.5 *r*), *v*) et *z/i*);
- b. A3.1.5 *e*) pour ce qui est de la climatisation seulement;
- c. A3.1.5 *aa*), *bb*), *cc*) et *dd*) – pour ce qui concerne la superficie uniquement.

10. Les exemptions aux prescriptions de la présente norme ne peuvent se faire que si celles-ci les prévoient expressément, et seulement dans les cas particuliers où elles sont clairement justifiées, dûment motivées et eu égard à la protection de la santé et la sécurité des gens de mer.

37. Un porte-parole du groupe a affirmé que, même si le projet d'instrument présente déjà une certaine souplesse, il convient de l'accroître de manière à exclure les navires se trouvant sous une certaine limite, que le groupe de travail est convenu de fixer à 200 tonneaux de jauge brute. Par ailleurs, le groupe a décidé qu'une consultation serait nécessaire avant toute autorisation d'exemption, dans la mesure où il convient de tenir compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord. Enfin, il estime qu'il faut tenir compte de la nature de la prescription concernée.

38. Le porte-parole des armateurs a soutenu le texte proposé et l'idée qui l'a motivé.

39. Le porte-parole des gens de mer a déclaré que les résultats obtenus par le groupe de travail sont en deçà de leurs attentes. Le projet d'instrument ne devrait pas comporter de normes inférieures à celles du projet de convention sur le travail dans le secteur de la pêche, qui sera examiné par la Conférence internationale du Travail, à sa 93^e session, en juin 2005. Pour cette raison, les gens de mer préfèrent reporter la décision à prendre sur ce point au mois de juillet 2005, date à laquelle on disposera de la version définitive de la convention sur le secteur de la pêche.

40. Il a été convenu que le texte du groupe de rédaction peut être adopté et transmis au Comité de rédaction de la CTMP, la référence aux 200 tonneaux de jauge brute étant laissée entre crochets, pour examen lors de la Conférence maritime.

41. Le président a conclu qu'il existait un consensus pour aller de l'avant. Les participants ont décidé de transmettre le texte au Comité tripartite de rédaction de la CTMP.

Note 3: article VIII, paragraphe 3

42. Le porte-parole des armateurs a déclaré que la convention, dont l'objet est de viser autant de gens de mer que possible, doit promptement entrer en vigueur. En outre, du fait de la disposition interdisant un traitement plus favorable, il faut un plus grand nombre de ratifications pour la rendre crédible. L'orateur appuie par conséquent la première partie de la proposition du Bureau, à savoir que la convention «entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle auront été enregistrés les instruments de ratification d'au moins 30 Membres, dont la moitié au moins des Membres dotés d'une flotte représentant au moins [un] pour cent du tonnage brut de la flotte marchande mondiale», mais non la seconde partie ainsi libellée «et au moins la moitié du nombre des Membres fournisseurs de main-d'œuvre ...».
43. Selon le porte-parole des gens de mer, la question pourra se régler à la Conférence maritime en 2006. La première partie de la proposition du Bureau est constructive, mais il serait utile, avant de parvenir à un accord, de distinguer le tonnage de la flotte des Etats du pavillon traditionnels de celui des Etats du pavillon de complaisance. L'orateur désapprouve également la seconde partie de la proposition. Les gens de mer estiment qu'il faudrait 30 ratifications et que la part totale du tonnage brut de la flotte devrait s'élever à 33 pour cent. De plus, la moitié des Membres devraient être dotés d'une flotte représentant 0,8 ou 0,7 pour cent au lieu de 1 pour cent.
44. La représentante du gouvernement des Pays-Bas, s'exprimant au nom des Etats de l'Union européenne présents à la réunion, a précisé qu'il ne s'agit pas de ratifier en bloc la convention, qui relève des procédures nationales. L'article en question doit indiquer le nombre de Membres et la part de tonnage brut minimaux. Mais cette question relèverait en effet davantage de la Conférence maritime de février 2006. L'oratrice est appuyée sur ce point par les représentants des gouvernements de la Norvège et de Chypre. Ce dernier, toutefois, ajoute que l'UE demandera certainement à ses Etats membres de ratifier la convention ultérieurement.
45. Le représentant du gouvernement du Japon s'est dit préoccupé de la proposition du Bureau, en particulier en ce qui concerne le principe de l'interdiction d'un traitement plus favorable qui serait inclus pour la première fois dans une convention de l'OIT.
46. Le président a déclaré que, de toute évidence, cette question ne peut être résolue pendant la présente réunion; elle devra donc être soumise à la Conférence maritime de février 2006.

Note 4: article XIV, paragraphe 5

47. Les porte-parole des armateurs et des gens de mer ont fait savoir que leurs groupes respectifs n'ont pas changé leur position depuis la CTMP, à savoir: ils préfèrent que les amendements soient ratifiés par 12 Membres représentant au total au moins 12,5 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale.
48. Le président s'est adressé aux représentants des gouvernements leur demandant si certains d'entre eux souhaitaient émettre un avis à ce sujet. Mais, ces derniers n'ayant pas eu l'occasion d'étudier la question en détail, il a été décidé de la laisser de côté jusqu'à la Conférence maritime.

Note 5: article XV, paragraphe 2

49. Les porte-parole des armateurs et des gens de mer ont indiqué qu'à ce sujet ils n'ont pas changé d'avis depuis qu'ils se sont exprimés lors de la CTMP: ils préfèrent que les

amendements soumis par un gouvernement soit appuyés par neuf autres gouvernements (soit 1 + 9).

50. Deux représentants de gouvernements ont proposé d'autres formulations: le représentant du gouvernement du Japon propose un total de cinq ou de sept gouvernements, tandis que le représentant du gouvernement de la République de Corée propose «1 + 4». La question n'est pas discutée plus avant.
51. Le président du groupe gouvernemental a fait observer qu'à la réunion de son groupe beaucoup de gouvernements se sont prononcés sur la question du nombre de gouvernements nécessaire pour appuyer un projet d'amendement. La plupart ont rejoint la position des partenaires sociaux (option 1 + 9), certains préférant l'option 1 + 4.

Note 6: article XV, paragraphe 7

52. Les porte-parole des armateurs et des gens de mer ont exprimé le souhait qu'il soit précisé au paragraphe 7 qu'«un amendement adopté par la Conférence est réputé avoir été accepté sauf si, avant la fin du délai prescrit, plus d'un tiers des Membres ayant ratifié la convention expriment formellement leur désaccord auprès du Directeur général». Cela dit, le groupe des armateurs refuse que soit indiquée toute spécification concernant la répartition du tonnage brut de la flotte marchande mondiale, alors que le groupe des gens de mer est favorable à une spécification de 50 pour cent au moins de ce tonnage.
53. A propos de cette question, ainsi que d'autres dispositions contenant des espaces sans texte, le porte-parole des armateurs a fait remarquer qu'il serait souhaitable de ne pas terminer la réunion sur un projet de texte émaillé d'espaces sans texte. Le projet doit reprendre les idées constructives de la réunion, même si la question de l'entrée en vigueur est en suspens.
54. La Secrétaire générale a répondu que le Bureau a pour tâche d'élaborer le texte et le rapport et de les soumettre à la Conférence maritime en février 2006, conformément au Règlement de la Conférence. La CTMP et la présente réunion, ont, elles, fourni une orientation suffisante quant aux prescriptions juridiques; en revanche, les détails d'application diffèrent. Un document établi par la présente réunion, dépourvu d'espaces sans texte simplifiera les choses lors de la Conférence maritime: le texte du Bureau demeure dans ce cas en l'état sauf amendement approuvé à la majorité. Il serait préférable que le seul passage sans texte soit celui concernant les conditions d'entrée en vigueur.
55. Le porte-parole des gens de mer, qui a déclaré pouvoir accepter soit le texte proposé par le Bureau, soit la version comportant des espaces sans texte, a présumé qu'une procédure novatrice de proposition d'amendements et, dans ce dernier cas, de recevabilité serait mise au point pour février 2006.
56. Plusieurs représentants de gouvernements ont déclaré que la question sera tranchée à la Conférence maritime. D'après certains d'entre eux, la question des parties contenant des espaces sans texte devra être traitée dans le rapport du Bureau qui accompagne le projet de convention.
57. Le vice-président a clos la discussion. Le libellé est dans son ensemble approuvé, la question des nombres demeurant non résolue. Faute de consensus, toute référence faite dans le projet aux membres «fournisseurs de main-d'œuvre» pourrait être omise.
58. La Secrétaire générale a souligné que la référence éventuelle aux membres fournisseurs de main-d'œuvre est simplement l'une des suggestions que le Bureau a avancées pour aider à parvenir à un consensus sur les questions non résolues qui figurent dans le projet de

convention que la CTMP a adopté. Lorsqu'il n'y a pas de consensus tripartite, comme c'est le cas à propos du paragraphe 3 de l'article VIII et aux articles XIV et XV, le texte figurant dans le projet de convention sera, en règle générale, soumis à la Conférence maritime en février 2006.

Note 7: Titre 4, norme A4.2, paragraphes 1 a) et 1 b)

59. Les porte-parole des armateurs et des gens de mer ont déclaré que leurs groupes se sont accordés sur les paragraphes 1 a) et 1 b) de la norme A4.2, rédigés comme suit:
- a) pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires, les armateurs doivent prendre à leur charge les coûts encourus pour toute maladie et tout accident survenant entre la date de commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés, ou résultant de leur emploi entre ces deux dates;
 - b) les armateurs doivent assurer une sécurité financière propre à garantir le versement du montant établi par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective à titre d'indemnité en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel.
60. Le représentant du gouvernement de l'Ukraine a émis des réserves quant au remplacement des termes «couverture d'assurance» par «sécurité financière», dont le sens ne lui paraît pas clair.
61. Le représentant du gouvernement de Singapour a estimé, quant à lui, qu'une phrase doit être ajoutée pour garantir que l'indemnité prévue dans le contrat d'engagement maritime ou dans une convention collective n'est pas inférieure aux limites fixées dans la législation nationale.
62. Le représentant du gouvernement des Philippines a fait remarquer que, lorsque la couverture d'assurance est utilisée pour garantir la sécurité financière, les conditions en étaient clairement définies à l'avance. Il n'est pas franchement en désaccord avec le libellé proposé par les partenaires sociaux, mais demande des éclaircissements.
63. A cela, le porte-parole des armateurs a expliqué que l'on avait utilisé les mots «sécurité financière» pour garantir une couverture suffisante par divers moyens, l'assurance étant l'un d'eux. Selon lui, le libellé proposé par le représentant du gouvernement de Singapour n'est pas nécessaire car un tel contrat serait de toute façon considéré comme nul.
64. Le représentant du gouvernement de la Norvège a demandé aux participants de réfléchir au fait que la proposition du représentant du gouvernement de Singapour pourrait être interprétée comme une disposition introduisant des salaires minimaux. Il faut être vigilant.
65. Le porte-parole des armateurs s'est déclaré lui aussi inquiet à l'idée d'introduire un libellé qui ne serait pas nécessairement conforme aux autres dispositions convenues.
66. Répondant à une demande d'éclaircissement formulée par les représentants des gouvernements de Chypre et de la République islamique d'Iran au sujet de la signification de l'expression «législation nationale» qui figure au paragraphe 1 b), le porte-parole des gens de mer a attiré l'attention des participants sur le début du paragraphe 1, précisant que cette formulation porte sur la législation nationale de l'Etat du pavillon.
67. Le représentant du gouvernement de la Grèce a reconnu que les Etats du pavillon sont capables de traiter concrètement et de façon satisfaisante des contrats de travail des gens de mer étrangers. Le libellé proposé par le représentant du gouvernement de Singapour est

superflu car ce point peut être traité dans le cadre de la législation nationale et ne doit pas nécessairement être inscrit dans une convention prescrivant les normes minimales.

68. Etant entendu que l'amendement proposé par le représentant du gouvernement de Singapour n'est pas nécessaire puisque tout accord allant au-delà des limites établies par la législation nationale serait illégal, les participants sont convenus d'adopter le texte tel que proposé par les groupes des armateurs et des gens de mer.

Note 8: principe directeur B4.5, paragraphe 5

69. Le porte-parole des armateurs a annoncé que les partenaires sociaux étaient convenus d'un nouveau texte relatif à cette question. Le libellé suivant est proposé pour le paragraphe 5 du principe directeur B4.5 «Sécurité sociale»: Les Membres qui ont des nationaux et/ou des non-nationaux servant à bord de navires battant leur pavillon devraient assurer les protections de sécurité sociale de la convention qui sont applicables et revoir périodiquement les branches de la sécurité sociale mentionnées dans la norme A4.5.1 en vue d'identifier les branches supplémentaires qui pourraient intéresser les gens de mer concernés.
70. Le porte-parole des gens de mer a confirmé l'existence de cet accord et il a demandé que figure dans le texte l'expression «gens de mer», le reste du libellé pouvant être laissé aux soins du Comité de rédaction de la CTMP. Les représentants des gouvernements de la Namibie et du Pakistan se déclarent d'accord.
71. Le représentant du gouvernement de la France marque son accord avec le projet de texte, mais il fait cependant remarquer que, dans le cas de son pays et de bien d'autres, il vaudrait mieux parler de «résidents ou non-résidents» plutôt que de «ressortissants ou non-ressortissants», étant donné que la législation régit les résidents quelle que soit leur nationalité.
72. Le représentant du gouvernement des Pays-Bas propose les changements suivants: «les gens de mer d'Etats Membres employés à bord de navires battant leur pavillon». Ce libellé tiendrait compte des préoccupations du groupe des gens de mer et garantirait l'absence de distinction entre les ressortissants et les résidents.
73. Le représentant du gouvernement du Ghana fait remarquer que dans nombre de pays la sécurité sociale n'est pas évoquée comme il se doit dans les textes de loi. Il propose qu'il se lise: «examinera périodiquement les branches de la sécurité sociale visées à la norme A4.5.1. dans la mesure où les gens de mer concernés le jugeront opportun».
74. Le porte-parole des gens de mer a déclaré qu'il importe d'utiliser l'expression «nationaux, non-nationaux ou les deux catégories» s'agissant des équipages composés de personnes de nationalités diverses, mais qu'il pense que les partenaires sociaux peuvent accepter l'expression «résidents, non-résidents ou les deux catégories». Au sujet de la proposition de suppression de l'expression «toutes branches supplémentaires», il rappelle aux gouvernements qu'elle se rapporte aux neuf branches de la sécurité sociale et qu'il faut mentionner cela expressément dans le texte. Il met en garde contre toute modification du texte proposé par les partenaires sociaux.
75. Le porte-parole des armateurs a déclaré que le projet de texte représente une bonne solution transactionnelle sur un sujet épineux. Il penche personnellement pour l'expression «nationaux ou non-nationaux» mais peut également accepter «résidents ou non-résidents». De toute façon, les armateurs doivent en référer à leurs experts en matière de sécurité sociale avant d'arrêter leur opinion au sujet des changements proposés par le représentant du gouvernement du Ghana.

-
76. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni s'est félicité du nouveau projet de texte, mais il a ajouté que l'expression «résident ou non-résident» pourrait être contraire à la prescription du paragraphe 3 de la norme A4.5. Il se dit d'accord, appuyé en cela par les représentants des gouvernements de l'Allemagne et du Japon, avec le projet de texte auquel on ajouterait l'expression «gens de mer».
 77. Le représentant du gouvernement de Chypre s'est dit d'accord avec le projet de nouveau texte, l'ajout du terme «gens de mer» et l'adoption du terme «résident ou non-résident».
 78. Les représentants des gouvernements du Nigéria, de la Norvège, des Pays-Bas et de Singapour ont marqué leur accord avec le texte proposé par les partenaires sociaux.
 79. Le représentant du gouvernement de la République de Corée a dit appuyer la proposition et l'utilisation de l'expression «résident ou non-résident».
 80. La Secrétaire générale a fait savoir que, à la suite de consultations avec les spécialistes de la sécurité sociale du Bureau et eu égard à la norme A4.5, paragraphe 3, l'expression «nationaux ou non-nationaux» semble plus appropriée que «résident ou non-résident».
 81. La représentante du gouvernement des Etats-Unis a déclaré que l'acceptation de la proposition présentée par les groupes des armateurs et des gens de mer ne lui semble pas poser de problème, mais qu'elle la soumettra aux experts des questions de sécurité sociale de son pays avant la Conférence maritime.
 82. Le président a proposé que cette question soit traitée par le Comité de rédaction de la CTMP. Entre-temps, le Bureau pourrait présenter des orientations claires en faveur de l'utilisation de mots tels que «nationaux» ou «résidents». En outre, étant donné que nombre de gouvernements présents ne sont pas accompagnés d'experts des questions de sécurité sociale, ils auront ainsi l'occasion de procéder à des consultations dans leurs capitales respectives. Les participants sont convenus de transmettre au Comité de rédaction de la CTMP le texte assorti de tous les commentaires faits à son sujet.

Note 9: Titre 5, paragraphe 3

83. Le porte-parole des armateurs a fait valoir que la modification des normes du Titre 5 à l'instar des normes des autres titres est le principal objet de la réunion. Son groupe est disposé à y apporter son soutien si les gouvernements précisent que la ratification n'en sera pas entravée.
84. Le porte-parole des gens de mer a appuyé l'argumentation présentée dans le rapport du Bureau. Il sera difficile d'obtenir des normes, au Titre 5, entièrement exactes une fois la convention adoptée, et des modifications s'imposeront à l'avenir. Une procédure d'amendement simplifiée devrait donc s'appliquer auxdites normes. Les gens de mer souhaitent également connaître d'abord l'opinion des gouvernements.
85. Le représentant du gouvernement de la Chine a déclaré que, d'une manière générale, les représentants des gouvernements sont favorables à l'option *b*), au paragraphe 4 de la Note 9, à savoir: supprimer le paragraphe 3 du Titre 5, malgré les préoccupations de certains d'entre eux quant aux effets éventuels sur la délivrance des brevets.
86. Les participants sont convenus de supprimer le paragraphe 3.

**Note 10: norme A5.1.3, paragraphes 9, 10 et 11,
et principe directeur B5.1.3**

87. Le porte-parole des armateurs a déclaré que ce point concernant essentiellement les gouvernements, son groupe souhaite d'abord connaître leur position.
88. Le porte-parole des gens de mer a indiqué que son groupe a examiné la fusion des paragraphes 10 et 11 en un seul paragraphe 10. La proposition du Bureau est acceptable, mais il souhaite toutefois entendre d'abord l'avis des gouvernements. Concernant l'alinéa *a*) du paragraphe 10 de la Note 10, l'orateur demande au Bureau de préciser le sens de l'expression «les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la présente convention». S'agissant de l'alinéa *b*) du même paragraphe, il souhaite également un éclaircissement sur le sens de l'expression «l'objet de la présente disposition».
89. Le représentant du gouvernement de la Chine, au nom du groupe gouvernemental, a souscrit au projet de texte du groupe de travail de la CTMP et au projet de documents modèles figurant aux annexes D, E et F.
90. Le conseiller spécial a indiqué que les «dispositions pertinentes» doivent être identifiées dans le modèle de déclaration de conformité du travail maritime – partie II. Comme il ressort de la partie II de la déclaration dans l'annexe A5-II, les «dispositions pertinentes» en matière d'âge minimum sont la règle 1.1 et les dispositions respectives du code. Toutefois, dans le présent projet de convention, la liste des «dispositions pertinentes» n'a pas encore été achevée; elle contiendra toutes ces dispositions une fois que l'annexe A5-I aura été approuvée. Au sujet de la signification de l'expression «l'objet de la présente disposition», le groupe de rédaction intersession établi en vertu des résolutions de la CTMP s'est réuni et a changé toutes les références à «cet article» ou «cette norme» au motif que leur sens n'était pas clair. Le sens de «la présente disposition» sera vraisemblablement précisé de la même façon.
91. Les groupes des armateurs et des gens de mer ont souscrit à la proposition du Bureau relative aux paragraphes 9 et 10 de la norme A5.1.3 et aux paragraphes 1 et 2 du principe directeur B5.1.3; cette proposition est acceptée par la réunion.

Note 11: norme A5.1.3, paragraphe 17

92. Les porte-parole des armateurs et des gens de mer ont déclaré, dans un premier temps, que leur groupe respectif pouvait appuyer la proposition de nouveau texte faite par le Bureau qui figure au paragraphe 5 de la Note 11.
93. Le représentant du gouvernement de la Chine, au nom du groupe gouvernemental, a fait savoir qu'une proposition émanant d'un petit groupe de travail, formé par les représentants des gouvernements des Bahamas, de la Grèce, des Pays-Bas et du Royaume-Uni, avait été examinée et approuvée.
94. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a dit qu'il avait dû tenir compte de diverses préoccupations. Le texte premier de la CTMP avait été préféré au libellé proposé par le Bureau au paragraphe 5 de la Note 11. Les gouvernements s'étaient souvenus d'une proposition faite à la CTMP visant à introduire l'idée d'un défaut significatif de conformité, qui avait été rejetée. Cette proposition avait pour objet de montrer que le retrait d'un certificat constitue une sanction grave mais nécessaire dont peuvent se prévaloir les Etats du pavillon en vue d'appliquer correctement la convention. La décision de retrait ne peut être prise que par l'Etat du pavillon ou par une organisation reconnue et habilitée pour

ce faire par ledit Etat. Partant, le texte de la convention doit être à la fois simple et souple pour tenir compte de tous les scénarii possibles mais devrait aussi prévoir un cas unique de non-conformité grave tout comme de moindres infractions fréquentes. La proposition reprend le texte primitif de la CTMP dont on a biffé les derniers mots «par le navire»; ce même texte demande également que l'on insère une nouvelle disposition dans le principe directeur B5.1.3, paragraphe 6, disposition dont le texte suit: «Lors de l'examen du retrait éventuel d'un certificat de travail maritime, l'autorité compétente ou l'organisation habilitée devra tenir compte de la gravité et de la fréquence des cas de non-conformité.» En fin d'analyse, la décision du retrait de certificat revient à l'Etat du pavillon.

95. Le représentant du gouvernement de la Chine a précisé que plusieurs gouvernements avaient souhaité ajouter une phrase signifiant que le retrait d'un certificat devrait se faire en conformité avec la législation ou la réglementation nationale, mais cet ajout n'a pas été suffisamment appuyé.
96. Le porte-parole des armateurs a préféré encore le libellé proposé par le Bureau au paragraphe 5 de la Note 11.
97. Le porte-parole des gens de mer s'est dit d'accord avec la proposition du groupe gouvernemental assortie de deux changements mineurs: en premier lieu, dans la norme, il faudrait ajouter dans la version anglaise le mot «the» avant «recognized organization» et, en second lieu, dans le principe directeur il conviendrait de remplacer à la dernière ligne le mot «et» par «ou». Le Comité de rédaction de la CTMP devrait envisager d'ajouter «par l'Etat du pavillon» après les mots «dûment habilitée»; cette proposition reçoit l'appui du représentant du gouvernement du Royaume-Uni.
98. Le porte-parole des armateurs s'est dit prêt à accepter la proposition du groupe gouvernemental à condition que le texte du principe directeur soit transféré à la norme et que l'on substitue le mot «doit» au mot «devra». Les représentants gouvernementaux des Bahamas, du Canada, de la France, de la Grèce, de Malte, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, de Singapour, de la Suède et de l'Ukraine marquent leur accord.
99. Le porte-parole des gens de mer, tout en acceptant la condition posée par les armateurs, fait observer que dans la proposition actuelle la norme fait état d'une quelconque non-conformité alors que, dans le principe directeur, il existe une gradation de la non-conformité; il ajoute que transférer ce texte des principes directeurs à la norme signifie qu'il faudrait prendre en considération les non-conformités «graves».
100. Les participants ont accepté le texte du groupe gouvernemental, tel que modifié, et la proposition de le transférer du principe directeur à la norme, *mutatis mutandis*.

**Note 12: règle 5.1.5, norme A5.1.5
et principe directeur B5.1.5**

**Note 18: règle 5.2.2, norme A5.2.2
et principe directeur B5.2.2**

101. Le porte-parole des armateurs a rappelé que les questions traitées dans les Notes 12 et 18 du document PTMC/2005/1 ont été abordées ensemble dans un premier temps. Le texte proposé au paragraphe 8 de la Note 12 est en principe acceptable pour son groupe mais ces dispositions devraient être transférées au Titre 2, dans la mesure où elles relèvent des conditions d'emploi. Par ailleurs, il convient de réfléchir à l'insertion de dispositions relatives à des mesures disciplinaires absentes jusqu'à ce jour du projet de convention. Il

importe d'établir une distinction entre les questions mineures solubles à bord et celles qui ne le sont pas; seules ces dernières doivent apparaître sous le Titre 5. En ce qui concerne les procédures à terre, les dispositions figurant au paragraphe 10 de la Note 18 constituent une amorce de progrès possible. Evoquant le paragraphe 9.3 du document PTMC/2005/6, l'orateur dit souscrire à l'interprétation donnée par le groupe des gens de mer quant aux limitations du contrôle par l'Etat du port qu'il contient. Partant, les procédures de plainte relèvent plutôt des Etats du pavillon que des Etats du port.

- 102.** Le porte-parole des gens de mer a jugé qu'il doit être possible de transférer les procédures de réclamation au Titre 2. En revanche, il est essentiel d'établir une distinction marquée entre les «réclamations» et les «plaintes»; dans le premier cas, il s'agit de problèmes mineurs qui se posent au cas par cas et, dans le second, de questions graves devant faire l'objet d'une attention soutenue. Il appuie la proposition du groupe des armateurs visant à introduire des dispositions relatives à des mesures disciplinaires. S'agissant des plaintes à terre, l'orateur attire l'attention des gouvernements sur l'annexe 1 du document PTMC/2005/6 qui offre un bon aperçu de cette question importante. A la Note 18, le paragraphe 3 reflète les vues de son groupe: on ne saurait attendre des gens de mer qu'ils connaissent la législation de chaque Etat du pavillon et la seule évocation des lois nationales pose problème. En ce qui concerne la clause visant l'interdiction de traitements plus favorables, si un Etat du pavillon n'a pas ratifié la convention, il peut ne pas avoir de législation pertinente. Dans ce cas, on ne peut traiter les plaintes, ce qui rend la clause inutile. Son groupe souscrit à la procédure de rapport proposée au paragraphe 8 de la Note 18 car elle tient compte du problème que l'on rencontre souvent où les Etats du pavillon ne peuvent être atteints ou ne répondent pas. Ce problème serait résolu si les gens de mer pouvaient faire rapport aux inspecteurs chargés du contrôle des navire par l'Etat du port qui seraient à même d'évaluer la situation telle qu'elle se présente. S'agissant de l'appui donné par les armateurs aux idées contenues dans le paragraphe 10 de la Note 18, son groupe s'oppose au libellé «conditions de travail et de vie à bord du navire», à moins que l'on ne définisse cette expression de la même manière que l'a été l'expression «conditions de travail et de vie des gens de mer» à l'alinéa 7 e) de l'article 1 de la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996. Toute variante à cette définition bien établie doit être justifiée.
- 103.** En réponse à une question posée par le représentant du gouvernement de l'Ukraine, le porte-parole des gens de mer a expliqué que son groupe attachait moins d'importance à la disposition concernant la résolution des réclamations à bord. Les procédures relatives aux plaintes à terre sont de loin plus importantes et doivent donc être traitées avant d'aborder les procédures à bord et leur éventuel placement sous le Titre 2.
- 104.** Le représentant du gouvernement du Canada a jugé qu'il semblait y avoir accord entre les positions des gens de mer et celles des armateurs au sujet des réclamations à bord. S'agissant des deux variantes proposées par le Bureau à la règle 5.1.5 dans le document PTMC/2005/04/1, il demande aux deux groupes de développer davantage leurs préférences respectives.
- 105.** Le porte-parole des gens de mer a déclaré que la proposition du Bureau (document PTCM/2005/1, p. 27, paragr. 8), tout en offrant une éventuelle solution, peut être améliorée. Les gens de mer doivent être informés des procédures en vigueur et pouvoir y recourir; ils n'ont pas à les réclamer pour vérifier s'ils sont fondés à déposer plainte. Ils doivent également pouvoir saisir la juridiction compétente pour le port où le navire a fait escale. Au sujet du document présenté par le groupe des gens de mer, l'orateur précise qu'il évoque des plaintes relatives à des questions dépassant de loin les seules conditions de travail et de vie. La saisie des tribunaux devrait être un dernier recours. Il faut, partant, réécrire les dispositions pertinentes de préférence en groupe de travail restreint.

-
- 106.** Le représentant du gouvernement du Libéria a fait remarquer que la procédure de plaintes à terre soulève de réelles difficultés. La proposition du groupe des gens de mer doit être examinée très attentivement. Il estime, quant à lui, qu'il faut créer un mécanisme pour résoudre les difficultés existantes avant qu'elles ne dégèrent. Il appartient aux partenaires sociaux de résoudre dans un premier temps la question de la procédure des plaintes à terre, après quoi les gouvernements pourront traiter de la question.
- 107.** Un représentant du gouvernement de la Norvège a rappelé que les précédents projets de texte à ce sujet avaient suscité de grandes perplexités à la CTMP. Les explications fournies au paragraphe 10, page 35, du document PTMC/2005/1 n'aident guère. Les règles nationales diffèrent et ne sont pas reconnues à l'échelon mondial par les conventions internationales. Le paragraphe 10 permettrait d'engager une action en justice dans chaque pays Membre ratifiant. Faut-il entendre par là que chaque port a compétence judiciaire, ce qui est surprenant eu égard au droit international des traités. Il faut aborder ouvertement la question de la juridiction compétente. Si les gens de mer sont prêts à en parler de façon explicite, sa délégation est prête à accepter que l'Etat d'enregistrement de la société propriétaire du navire, ou les pays de résidence respectifs des gens de mer figurent au nombre des juridictions possibles. A cet égard, diverses autres options sont disponibles, toutefois sa délégation ne saurait accepter que le simple fait de faire escale dans un port donne à ce port toute compétence juridictionnelle.
- 108.** Le porte-parole des gens de mer a souligné la nécessaire distinction entre procédures en matière de litiges contractuels et plaintes pour violation des droits. Les procédures de traitement des plaintes à bord figurant au Titre 5 sont nécessaires. Il invite à la prudence s'agissant des commentaires du représentant du gouvernement de la Norvège. Les gens de mer ont nettement exprimé leur position dans leur document. L'Etat du pavillon n'a l'exclusivité de compétence que lorsque le navire est en haute mer. Il faut, en premier lieu, recourir à la procédure des plaintes à bord, mais, celle-ci ayant toutefois ses limites, il faut, en maints cas, saisir la juridiction du port où se trouve le navire. L'affaire doit être réglée de façon pratique et il n'est pas possible de prendre en considération les particularités de chaque port. Une procédure appropriée de traitement des plaintes à terre s'impose et il serait judicieux de demander au Comité de rédaction de la CTMP de se pencher sur la question.
- 109.** Un représentant des armateurs a précisé que, s'agissant des procédures de plaintes à bord, son groupe acceptera le texte proposé au paragraphe 8 de la Note 12, moyennant certains ajustements. Le mécanisme de règlement des différends pourrait être déplacé au Titre 2 pour qu'il puisse servir aussi à régler les cas de fautes professionnelles. Les partenaires sociaux doivent aborder cette question, mais seulement après avoir pris connaissance des réactions des gouvernements. Concernant le paragraphe 10 de la Note 18, les principes énumérés se rattachent étroitement à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Nonobstant, certaines propositions dépassent les principes de ladite convention. Les plaintes doivent être instruites par l'autorité compétente, non par les tribunaux. Le paragraphe 9.3 du document soumis par le groupe des gens de mer précise que l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port est tenu de faire rapport de toute contravention aux lois et règlements du pays, aux conventions collectives, aux ententes avec l'Etat du pavillon ou aux règles de l'OIT, observée lors d'une inspection. Il semble, à cet égard, qu'un rapprochement est possible entre les opinions divergentes. Tant les principes énoncés au même paragraphe 10 que les opinions exprimées par les gens de mer dans leur propre document méritent considération.
- 110.** Le représentant du gouvernement de la Chine a déclaré, au nom du groupe gouvernemental, que la plupart des gouvernements approuvent les propositions du Bureau figurant dans la Note 12. Concernant la Note 18 sur les procédures de traitement des plaintes à terre, ils estiment qu'il faudrait se fonder sur le texte du projet recommandé de

convention du travail maritime consolidée qui a été soumis à la CTMP, en le modifiant pour tenir compte des étapes suivantes de la procédure:

- droit du marin de déposer plainte auprès de l'Etat du port;
- l'Etat du port instruit initialement la plainte, en vérifiant qu'elle ne peut être réglée selon les procédures à bord;
- lorsque cela est possible, prendre au plus vite les mesures correctives requises pour le navire;
- quand la plainte ne peut être réglée à bord, l'Etat du port en rend compte à l'Etat du pavillon, en demandant des conseils au sujet d'un plan de mesures correctives;
- quand la plainte n'est pas réglée après avoir pris les mesures ci-dessus, l'Etat du port doit en rendre compte, selon le cas, à l'Etat du pavillon, au BIT, aux représentants des armateurs et des gens de mer de l'Etat Membre, et communiquer toute réponse faite par l'Etat du pavillon (comme l'indique le paragraphe 5 de la norme A5.2.1);
- enregistrement des plaintes relevant de l'application de la convention.

111. Le groupe gouvernemental a demandé que le groupe de rédaction tripartite élabore un nouveau projet en ce sens. Ce nouveau texte doit être muet sur le droit qu'ont les gens de mer de saisir les tribunaux, autrement dit ne faire aucune mention quant aux juridictions, aux auditions et à la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires. Il doit notamment reconnaître la nécessité de prévoir pour les gens de mer des moyens pratiques de réparation, tout en admettant les limites inhérentes au contrôle par l'Etat du port (paragraphe 9.3 du document des gens de mer) et le fait que le fonctionnaire autorisé de l'Etat du port doit être tenu non de régler toutes les plaintes, mais seulement de les instruire et, si possible, les régler.

112. Les porte-parole des armateurs et des gens de mer étant convenus que les propositions du groupe gouvernemental constituent une bonne base pour un nouveau texte, le Comité de rédaction tripartite est invité à le rédiger.

113. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a rendu compte du projet de texte établi par le groupe de travail concernant la règle 5.2.2, la norme A5.2.2 et le principe directeur B5.2.2. Le libellé de la règle n'est pas restrictif et ne cherche pas à limiter les gens de mer dans la procédure à suivre. La norme A5.2.2 énonce une procédure qui pourrait être suivie pour appliquer la règle correspondante, mais demeure muette sur tous autres moyens possibles. L'orateur attire l'attention des participants sur l'utilisation du mot «peuvent» à la première phrase du paragraphe 1. Cependant, une fois la plainte déposée auprès d'un fonctionnaire autorisé du port, le reste de la procédure devient obligatoire («devront»). Au paragraphe 3, le règlement du différend à bord du navire doit être distingué de la procédure des plaintes à bord. Le paragraphe 5 concerne les rapports fournis par l'Etat du port à l'Etat du pavillon en l'absence de règlement du différend. Si l'Etat du pavillon ne fournit aucune orientation ni plan de mesures correctives, l'Etat du port doit, selon le paragraphe 6, en référer au BIT et à ses organisations d'armateurs et de gens de mer. L'intervenant s'est référé au texte entre crochets de ce paragraphe auquel certains membres du groupe gouvernemental sont favorables, texte qui prévoit que toutes les plaintes, réglées ou non, doivent être notifiées à l'OIT; l'objectif de ce texte est d'inscrire les plaintes dans une base de données qui donnera un aperçu de la situation générale. Le principe directeur B5.2.2 demeure tel quel pour l'essentiel, excepté le nouveau paragraphe 5, qui vise le cas d'une réponse favorable de l'Etat du pavillon à la demande de l'Etat du port figurant au paragraphe 5 de la norme A5.2.2.

-
114. Le représentant du gouvernement de la Chine s'est dit, au nom du groupe gouvernemental, appuyer le texte, tout en préférant supprimer le texte entre crochets qui représente une trop forte contrainte.
 115. Le porte-parole des armateurs, appuyant le texte dans son intégralité, a demandé de le transmettre au Comité de rédaction de la CTMP.
 116. Selon le porte-parole des gens de mer, le texte entre crochets devrait être réexaminé. S'agissant du paragraphe 5 du principe directeur, les Etats du pavillon doivent encore prouver leur aptitude à traiter une plainte. En conséquence, le paragraphe doit être remanié, voire supprimé.
 117. Le porte-parole des armateurs est convenu de conserver le texte entre crochets, tout en souhaitant transférer le paragraphe 5 dans la norme.
 118. La représentante du gouvernement des Pays-Bas est convenue que toute plainte non réglée doit être notifiée à l'OIT. Toutefois, dans le cas d'une plainte réglée, cette démarche est superflue, dès lors que les plaintes sont consignées en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'OIT.
 119. Un observateur (président du Mémoire d'entente de Paris) a expliqué que le fonctionnaire chargé du contrôle par l'Etat du port, qui a inspecté un navire, établira un rapport, en y mentionnant toute plainte, réglée ou non. Ce rapport, une fois saisi dans la base de données dudit mémorandum, peut être automatiquement transmis à l'OIT.
 120. La Secrétaire générale a précisé que les rapports établis au titre de l'article 22 sont soumis à intervalles réguliers, d'ordinaire de plusieurs années, fixés par le Conseil d'administration. De tels intervalles sont trop longs pour donner aux interventions de l'OIT dans le règlement des différends toute leur efficacité. La notification des plaintes à l'OIT devrait être plus ponctuelle et ne pas indûment charger le Bureau. L'oratrice cite comme exemple la base de données, sur l'abandon, élaborée par le BIT, en collaboration avec l'OMI, tout en assurant que ces notifications recevront le suivi requis.
 121. Le représentant du gouvernement de la Namibie a souligné que la base de données du Mémoire de Paris ne saurait remplacer l'obligation de notifier au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT.
 122. Le représentant du gouvernement de Malte n'a vu aucune objection au maintien du texte entre crochets.
 123. Le représentant du gouvernement de la Nouvelle-Zélande, s'exprimant en qualité d'ancien président du Mémoire d'entente de Tokyo, a affirmé que ce mémorandum relatif au contrôle des navires par l'Etat du port transmettra sans la moindre difficulté à l'OIT le même type d'information que le Mémoire de Paris.
 124. Selon la représentante du gouvernement de la Norvège, l'expression «exemplaire du rapport du fonctionnaire autorisé» devrait, pour des raisons pratiques, être reformulée.
 125. La représentante du gouvernement de l'Inde a suggéré de préciser, au paragraphe 6, la périodicité de l'établissement du rapport. Concernant le paragraphe 5 du principe directeur, elle rappelle que le premier devoir de l'Etat du pavillon est de résoudre toute plainte.
 126. Le porte-parole des gens de mer s'est dit encouragé par le débat. Au paragraphe 5 du principe directeur, une solution serait de remplacer «devrait» par «peut» et d'ajouter par

exemple «dès réception d'un plan de mesures acceptable», en fin de paragraphe. Le porte-parole des armateurs approuve cette proposition.

127. Les participants sont convenus de transmettre au Comité de rédaction de la CTMP le texte relatif à la procédure des plaintes à terre, ainsi qu'un certain nombre de points d'ordre rédactionnels qui ont été soulevés.
128. Le porte-parole des armateurs a souligné que le règlement des réclamations et des plaintes à bord relève normalement des partenaires sociaux, tout en estimant que la participation du gouvernement est nécessaire. Un projet de texte est élaboré à ce sujet.
129. Le porte-parole des gens de mer, ayant mentionné que la procédure, au Titre 2, ne doit pas faire l'objet du présent débat, a fait observer que le paragraphe 1 de la règle 5.1.5 pourrait être examiné, tandis que les paragraphes {2} {3} et {3} {4}, précédemment approuvés, devraient être inclus dans le texte. Le paragraphe 4 revêt de l'importance pour les gens de mer, en particulier concernant l'exemplaire de la procédure des plaintes à joindre au contrat d'engagement. Au paragraphe 3, des modifications sont nécessaires, notamment à propos de l'utilisation du mot «victimisation». Le groupe de rédaction tripartite pourra parfaire le principe directeur B5.1.5. Enfin, certaines des procédures pourront être transférées au Titre 2, mais l'orateur convient que c'est hors sujet.
130. Les participants sont convenus de soumettre au groupe de rédaction tripartite la procédure des plaintes à bord.
131. Le membre du groupe des gens de mer, au groupe de rédaction tripartite, a indiqué qu'après mûre réflexion son groupe est convenu de réexaminer le texte relatif aux procédures de plaintes à bord, dans les règles 5.1.5, norme A5.1.5 et principe directeur B5.1.5 du projet recommandé de convention du travail maritime consolidée, tel que soumis à la CTMP. Le groupe a décidé de remplacer les deux variantes prévues pour le paragraphe 1 de la règle 5.1.5 par le texte suivant:
- Chaque Membre exigera qu'il existe à bord des navires battant son pavillon des procédures équitables, efficaces et rapides pour le traitement des plaintes des gens de mer alléguant des violations des prescriptions de la présente convention (droits des gens de mer compris).
132. Ledit groupe est convenu de supprimer le paragraphe 2 et de faire du paragraphe «{2} {3}» un nouveau paragraphe 2, et du paragraphe «{3} {4}» un nouveau paragraphe 3 et de conserver en l'état la norme A5.1.5 et le principe directeur B5.1.1 du projet recommandé.
133. Les participants ont approuvé le texte et l'ont soumis à l'examen du Comité de rédaction de la CTMP.

Note 13: norme A5.2.1, paragraphe 1

134. Le porte-parole des armateurs a jugé la note du Bureau utile et s'est déclaré d'une façon générale en accord avec elle. Les inspections par l'Etat du port doivent se faire en fonction de critères objectifs, et la latitude laissée aux inspecteurs doit être limitée.
135. Le porte-parole des gens de mer a jugé fort utile la référence faite à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976. Il existe une distinction nette entre «l'inspection doit» et «l'inspection peut». La convention n° 147 ne prescrit pas aux Etats d'exercer le contrôle par l'Etat du port qui ne doit avoir lieu que lorsqu'il existe des motifs précis portant à croire à l'existence d'un défaut. Il est tout à fait opportun que les inspecteurs de l'Etat du port portent un «jugement de valeur» appelé également «avis

professionnel». Nombreux sont les inspecteurs des Etats du port bien formés et capables de déceler bien des insuffisances dans la mise en œuvre des normes de l'OIT, a fortiori s'ils sont compétents. Il appuie le projet de texte du Bureau qui est un bon fondement pour la résolution de ce problème.

- 136.** Le représentant du gouvernement de la Chine a indiqué que le groupe gouvernemental n'a pas encore expressément examiné cette question. Il semble facile d'accepter le paragraphe 1, mais le paragraphe 2 continue de soulever, pour nombre d'entre eux, de sérieuses préoccupations.
- 137.** La représentante du gouvernement des Pays-Bas a approuvé la première partie du paragraphe 5 de la Note. Concernant la seconde partie de ce paragraphe, elle propose de le modifier comme suit: «pourraient comporter des violations des principes et droits fondamentaux visés par la présente convention». Bien que plusieurs gouvernements, dont ceux de la Bulgarie, du Canada et des Etats-Unis, appuient la proposition des Pays-Bas, la représentante la retire en faveur d'une proposition du Japon.
- 138.** Le représentant du gouvernement du Japon s'est prononcé pour un puissant mécanisme d'application de la convention. Toutefois, le contrôle par l'Etat du port devrait n'être qu'un complément des inspections par l'Etat du pavillon et ses critères devraient être clairs et objectifs. La seconde partie de la proposition au paragraphe 5 de la Note 13 contient des termes bien trop subjectifs. L'orateur suggère le nouveau libellé suivant, inspiré du de l'alinéa c) du paragraphe 7 de la norme A5.1.4 concernant les inspections par l'Etat du pavillon: «une violation grave des dispositions de la présente convention (violation des droits des gens de mer compris)».
- 139.** Le représentant du gouvernement de l'Allemagne a laissé entendre que les éléments de subjectivité pourront être aisément supprimés en élaborant des principes directeurs pour les inspecteurs de l'Etat du port. Le représentant du gouvernement de la République de Corée ajoute qu'il serait utile de convenir d'un mandat pour l'élaboration desdits principes.
- 140.** Les représentants des gouvernements respectifs de l'Australie, des Bahamas, de la Chine, de la République de Corée, du Ghana, de l'Inde, de la République islamique d'Iran, du Libéria, de la Malaisie, de la Nouvelle-Zélande, des Philippines, de la Fédération de Russie et de Singapour ont appuyé la proposition présentée par le Japon. Les termes «principes fondamentaux» sont trop subjectifs; la proposition du Japon reprend l'essentiel de celle du représentant du gouvernement des Pays-Bas, tout en fixant des critères plus objectifs, clairs et précis et en étant plus conforme aux dispositions de l'Etat du pavillon. Les gouvernements qui ont initialement appuyé cette proposition ont, dès son retrait, soutenu *ipso facto* celle du Japon.
- 141.** Un observateur (Mémoire de Paris), rappelant la campagne d'inspection intensive qui a porté récemment sur les questions irrésolues à l'OIT, a admis que ce domaine est très subjectif. Il faut aux inspecteurs de l'Etat du port beaucoup de temps et d'efforts pour accomplir convenablement leur tâche. Des principes directeurs clairs doivent donc être élaborés avec l'OIT en matière de formation des inspecteurs dans cet important domaine. Il faudrait aux inspecteurs de l'Etat du port des critères quant à ce qui constitue une violation des principes et droits fondamentaux. La proposition du Japon semble avantageuse du fait qu'elle exprime les responsabilités de l'Etat du pavillon. Toutefois, le contrôle par l'Etat du port ne doit pas dépasser les responsabilités de l'Etat du pavillon, mais garantir que les Etats du pavillon et les armateurs se conforment aux prescriptions de la convention. Le représentant du gouvernement de la République de Corée fait observer que l'article 3 du projet de convention précise que les droits fondamentaux doivent être vérifiés par les Etats du pavillon, non par un système de contrôle par l'Etat du port.

-
142. Le porte-parole des gens de mer n'a pas trouvé dans l'article 3, cité par le représentant du gouvernement de la République de Corée, l'attribution des responsabilités relatives aux principes et droits fondamentaux des gens de mer. De plus, les possibilités pour nombre de navires d'être inspectés par l'Etat du pavillon étant rares, le contrôle par l'Etat du port est important à cet égard. En adoptant la suggestion du représentant du gouvernement du Japon, les notions de principes et droits fondamentaux seront perdues. L'orateur réserve la position de son groupe.
143. La Secrétaire générale a fait valoir que la proposition du gouvernement du Japon met l'accent sur la gravité de la «violation». Les termes «prescriptions de la présente convention», définis à l'alinéa e) du paragraphe 1 de l'article II du projet de convention, concernent les articles, les règles et la partie A du code.
144. Le porte-parole des gens de mer a estimé toutefois que cet article diffère de la proposition du représentant du gouvernement du Japon. Le libellé utilisé au paragraphe 7 c) de la norme A5.1.4 concernant les responsabilités de l'Etat du pavillon par rapport à l'Etat du port manque de cohérence.
145. La proposition du groupe des gens de mer à insérer dans la norme A5.2.1, paragraphe 1, se lit comme suit: «Une inspection doit avoir lieu quand les conditions de travail et de vie, jugées apparemment ou supposées insuffisantes, risquent de menacer la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, ou quand le fonctionnaire autorisé est fondé à penser qu'un cas de non-respect est constitutif de violation grave des prescriptions de la présente convention (droits des gens de mer compris).»
146. Le porte-parole des gens de mer a également fait observer que la proposition du Bureau figurant au paragraphe 5 de la Note 16 contient des termes intéressants et que la mention des plaintes au paragraphe 1 d) de la norme A5.2.1 semble assez restrictive.
147. Le groupe des armateurs a déclaré qu'il accepterait le texte proposé par le groupe des gens de mer, tout en précisant que cela ne modifiera pas sa position quant aux dispositions suffisantes.
148. Les participants ont accepté le texte du groupe des gens de mer.

Note 14: norme A5.2.1, paragraphe 3

149. Les participants à la réunion ont approuvé le texte proposé par le Bureau.

Note 15: norme A5.2.1, paragraphe 4 b)

150. Sur ce point, le porte-parole des armateurs a fait part de son intention de se ranger à l'avis de la majorité des gouvernements, puisqu'il s'agit d'un sujet qui les concerne avant tout.
151. En réponse à une demande d'éclaircissement des gens de mer, la Secrétaire générale a expliqué que l'on pouvait envisager deux méthodes. La première est celle qui figure au paragraphe 2 de l'article 4 de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, et la seconde s'inspire des règles de l'OMI concernant les points de contact nationaux aux fins de la sécurité et de la prévention de la pollution (MSC/Circ.781, MEPC.6/Circ.2 (annexes 1 et 2)).
152. Un observateur (Mémorandum de Paris) a fait remarquer que le paragraphe 4 ne porte que sur les cas d'inspections approfondies suivies d'un contrat de défauts mais sans immobilisation du navire. Dans ces conditions, les inspecteurs chargés du contrôle par

l'Etat du port se bornent normalement à prendre acte de ces défauts. Cela dit, la présente proposition va au-delà de cette pratique en prescrivant d'informer expressément les Etats du pavillon. Qui plus est, elle exige des fonctionnaires responsables qu'ils indiquent quelles sont les mesures requises pour remédier aux défauts. Cette disposition s'écarte fortement de la pratique courante et transfère de facto les responsabilités de l'Etat du pavillon au fonctionnaire responsable du contrôle par l'Etat du port, qui peut de ce fait être tenu responsable.

153. Le représentant du gouvernement du Libéria a proposé de remplacer «doit» par «peut» à la fin de la partie introductive du paragraphe 4, pour permettre une plus grande souplesse et traiter les cas n'appelant pas nécessairement une immobilisation du navire.
154. La représentante du gouvernement du Danemark a fait valoir que, même si en principe toute intervention doit être signalée en vertu de la Convention SOLAS, dans la réalité seuls les cas d'immobilisation font l'objet d'une notification.
155. Le porte-parole des gens de mer a expliqué que les gouvernements doivent s'accorder sur cette disposition. Bien que favorable à la tenue d'un registre, il rappelle aux gouvernements qu'aux précédentes réunions on avait craint qu'un excès de contraintes ne freine l'inspection.
156. Le représentant gouvernement de la Norvège a jugé cette procédure gênante pour l'Etat du pavillon. Dans certains cas, il peut falloir un temps considérable au consul honoraire pour se rendre au port, et il est inutile qu'il se déplace si le navire n'est pas immobilisé. Il propose de supprimer l'alinéa *b*) du paragraphe 4 et de réintroduire la question dans le paragraphe 6.
157. De nombreux représentants gouvernementaux, notamment de l'Argentine, de l'Australie, du Canada, de la Chine, de Chypre, de l'Estonie, de la France, de l'Inde, de la République islamique d'Iran, du Libéria, de la Malaisie, de Malte, de la Namibie, de Panama, des Pays-Bas, de la Fédération de Russie, de Singapour et de la Suède ont appuyé la proposition de la Norvège.
158. La représentante du gouvernement du Brésil a appuyé la première option, qui consiste à inviter un représentant de l'Etat du pavillon à être, si possible, présent. Il laisse entendre que la suppression de l'alinéa *b*) du paragraphe 4 risque de gêner la compréhension du paragraphe 5. La représentante du gouvernement du Pakistan soutient la première option car, d'après lui, la présence d'un représentant de l'Etat du pavillon peut être utile.
159. Les représentants des gouvernements de l'Italie et de la Malaisie sont convenus qu'il faudrait réexaminer le paragraphe 5.
160. Le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran s'est rallié à la proposition du représentant du gouvernement de la Norvège, notant qu'il n'est pas fait mention au paragraphe 6 de la nécessité d'inviter un représentant de l'Etat du pavillon. Il se demande pourquoi envoyer ce représentant quand il n'y a pas de motif d'immobilisation.
161. Un observateur (Mémorandum de Paris) a fait remarquer que son organisation effectue chaque année 24 000 inspections. Il ressort du dernier relevé que la moitié des navires ne respectent pas les conventions de l'OIT en vigueur, ce qui revient à 12 000 notifications par an, les grands Etats du pavillon en recevant cinq ou six par jour.
162. Le représentant du gouvernement de la Grèce a approuvé la proposition du représentant du gouvernement de la Norvège consistant à transférer l'alinéa *b*) du paragraphe 4 au paragraphe 6 et à le placer avec les autres cas justifiant une immobilisation. Selon une

disposition de l'alinéa *a*) du paragraphe 4, l'Etat du port doit aviser le représentant diplomatique de l'Etat du pavillon. Le paragraphe 5 exprime clairement que, si l'Etat du port estime devoir informer le Bureau d'une inspection, il doit également communiquer l'opinion de l'Etat du pavillon. En conséquence, plutôt que d'inviter un représentant diplomatique à être présent, on pourrait modifier le texte pour inviter l'Etat du pavillon à présenter ses observations sur les résultats d'une inspection détaillée. Le représentant diplomatique ne devrait être invité à intervenir qu'en cas d'immobilisation.

- 163.** Le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a pris note de la préoccupation exprimée par plusieurs délégations concernant le paragraphe 5. Il propose de supprimer l'alinéa *b*) du paragraphe 4 mais d'en conserver la dernière phrase qui figurerait à l'alinéa *a*) du paragraphe 4.
- 164.** Selon la représentante du gouvernement de l'Inde, inviter l'Etat du pavillon à présenter ses observations prendrait du temps. Elle précise que le nouveau régime de contrôle de l'Etat du port dans son pays diffère du précédent et que s'initier aux législations du travail de chaque pays prendrait beaucoup de temps. Elle propose de rédiger à nouveau l'alinéa *b*) du paragraphe 4 pour donner à l'Etat du pavillon le choix entre envoyer un représentant diplomatique ou présenter des observations. En cas d'immobilisation, un représentant de l'Etat du pavillon devrait être présent.
- 165.** Le porte-parole des armateurs a constaté que la majorité des participants soutient la proposition du représentant du gouvernement de la Norvège et s'associe à l'accord général tendant à déplacer à l'alinéa *a*) du paragraphe 4 le dernier membre de phrase de l'alinéa *b*) du paragraphe 4 et à supprimer le reste de ce dernier paragraphe.
- 166.** Le porte-parole des gens de mer a souligné l'importance de l'alinéa *a*) du paragraphe 4. Les défauts n'exigeant pas d'immobilisation sont plus nombreux que les autres, mais ce qui semble mineur pour les uns peut être d'une importance primordiale pour les autres. En conséquence, son groupe considère qu'il est important de notifier les défauts, ce qui permettrait, si nécessaire, une participation des inspecteurs du travail et des armateurs. Le groupe des gens de mer est prêt à soutenir le transfert de l'alinéa *b*) du paragraphe 4 au paragraphe 6, tout en maintenant la dernière partie: «et prier l'Etat du pavillon de répondre à la notification dans un délai prescrit» à l'alinéa *a*) du paragraphe 4. Le paragraphe 5 doit être maintenu. L'orateur prend acte des chiffres élevés concernant les notifications annuelles fournis par le représentant du Mémoire d'entente de Paris, mais précise qu'il importe de notifier les défauts aux gens de mer.
- 167.** Les participants à la réunion sont donc convenus de supprimer l'alinéa *b*) du paragraphe 4, de modifier le texte de l'alinéa *a*) du paragraphe 4 en y ajoutant le dernier membre de phrase de l'alinéa *b*) du paragraphe 4, et d'inclure dans le paragraphe 6 la disposition relative à la notification (qui figure au paragraphe 4 *b*)).

**Note 16: norme A5.2.1, paragraphe 6,
principe directeur B5.2.1, paragraphe 2**

- 168.** Le porte-parole des armateurs a déclaré que le fonctionnaire de l'Etat du port chargé de l'inspection devrait pouvoir exiger, dans le cas d'un défaut majeur ou de plusieurs défauts de moindre importance, que le navire soit mis aux normes de la convention. Les armateurs souhaitent en particulier écouter le représentant du Mémoire de Paris au sujet des difficultés que comporte l'inspection relevant de l'Etat du port.
- 169.** Le porte-parole des gens de mer a rappelé le débat infructueux de la CTMP à ce sujet. Il ne faut pas craindre cette notion d'immobilisation d'un navire pour des problèmes liés au travail; les fonctionnaires chargés de l'inspection par l'Etat du port sont des spécialistes au

jugement sain. Aux yeux de son groupe, la logique des paragraphes 4 et 5 de la Note 16 est acceptable.

- 170.** Le porte-parole des gens de mer a ensuite présenté un résumé détaillé du document (PTMC/2005/6) proposé par son groupe. Il trace un aperçu des objectifs visés en élaborant une convention du travail maritime fusionnée et il contient un tableau général du contrôle de l'Etat du port dans le contexte des instruments de l'Organisation. Ce même document analyse également le régime actuel consacré par la convention n° 147 de l'OIT et sa mise en œuvre; il a pour objet, d'une part, de tirer parti des méthodes en place et des enseignements venant d'autres contextes et, d'autre part, de préciser les attentes de son groupe s'agissant de la mise en œuvre du contrôle de l'Etat du port dans le cadre d'un projet de nouvelle convention. Le texte commence par souligner l'importance des dispositifs de mise en œuvre, avant de présenter différents points de vue sur la notion de navigation dans des conditions inférieures aux normes. Il évoque la façon dont est réalisé le contrôle par l'Etat du port, en particulier dans le cadre du système du Mémorandum de Paris, eu égard à la convention n° 147 et à divers instruments de l'OMI. Le document contient une liste des facteurs et domaines figurant dans le projet de convention qui pourraient amener les fonctionnaires responsables de l'Etat du port à immobiliser un navire. Il y est conclu, tout en reconnaissant les limitations inhérentes au contrôle de l'Etat du port, que les fonctionnaires responsables peuvent, sinon agir systématiquement dans certains cas, à tout le moins rendre compte à l'Etat du pavillon et à l'OIT des non-conformités auxquelles doit remédier l'Etat du pavillon, dont il faut saisir, en l'absence de compte rendu, le système de contrôle de l'Organisation. L'approche adoptée par le groupe des gens de mer face au principe directeur B5.2.1 est pragmatique, comme le dit le paragraphe 6 de la Note 16. La question de savoir s'il faut autoriser un navire à appareiller pour se rendre à un chantier de réparation (paragraphe 11 de la Note) est problématique, même si des insuffisances en matière de logement pourraient justifier semblable prescription.
- 171.** Un observateur (le président du Mémorandum de Paris) a déclaré apprécier le document des gens de mer. Il confirme que, dans le cas du présent projet de convention, son organisation souhaite se servir de l'approche – ou du modèle – SOLAS/MARPOL fondée sur deux grands principes: l'existence de motifs clairs et la responsabilité, en dernier recours, de l'Etat du pavillon et non du fonctionnaire de l'Etat du port; l'OIT devant être intéressée en permanence à ces procédures. La teneur de la nouvelle convention irait au-delà de celle de la convention n° 147 et le Mémorandum de Paris pourrait procéder à toute vérification nécessaire pour autant que le personnel qui en a la charge dispose bien d'indications appropriées et claires relativement à son exécution. Le paragraphe 6 de la norme A5.2.1 est moins contraignant que le paragraphe 4 et le Mémorandum de Paris est prêt à œuvrer aux côtés de l'OIT en vue d'élaborer des orientations claires, même si cela doit prendre du temps.
- 172.** Le représentant du gouvernement de la Norvège, appuyé par la représentante du gouvernement du Danemark, a déclaré apprécier le document des gens de mer. Toutefois, une question de principe se pose s'agissant du non-paiement des salaires, car il y a, à ses yeux, contradiction entre l'application de la convention sur la saisie conservatoire et le recours à une immobilisation du navire ordonnée par l'Etat du port envisagé dans la présente convention. Les dispositions actuelles, tel le dépôt par l'armateur d'une garantie auprès d'une banque, pourraient être compromises en cas d'application systématique d'une action de contrôle de l'Etat du port.
- 173.** Le représentant du gouvernement du Canada a demandé l'avis des gens de mer sur leur méthode préférée. Le porte-parole des gens de mer fait observer qu'en la matière les salaires sont un nouveau domaine. L'application de la convention sur la saisie conservatoire appelle une action ferme, telle la mise aux enchères du navire, solution extrême qui n'est pas toujours nécessaire, et le recours aux tribunaux demande toujours du

temps. La solution consistant en un contrôle de la part de l'Etat du port est plus expéditive et plus simple.

- 174.** Le représentant du gouvernement de l'Ukraine a cité certains exemples d'immobilisation possible d'un navire par les fonctionnaires responsables de l'Etat du port figurant au paragraphe 8.6 du document des gens de mer et a demandé de les hiérarchiser. En guise de réponse, le porte-parole des gens de mer déclare qu'il s'agit d'une liste des questions problématiques et qu'ils ne s'attendent pas à ce qu'elles figurent toutes dans les principes directeurs.
- 175.** Le représentant du gouvernement de la République de Corée a déclaré que, si les droits des gens de mer étaient enfreints, il fallait y remédier et que l'immobilisation du navire était la seule solution possible pour ce faire.
- 176.** Le porte-parole des gens de mer a dit que, lorsqu'un navire est sur le point d'appareiller pour une longue traversée et que son équipage n'a pas été payé, le fonctionnaire responsable de l'Etat du port peut tenter d'y porter remède, mais pas nécessairement en immobilisant le navire. La mesure à prendre devrait être laissée au jugement professionnel des fonctionnaires responsables qui, il en est sûr, assumeront rapidement les nouvelles responsabilités que l'on projette d'insérer dans la convention.
- 177.** Le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a appelé l'attention sur un problème propre aux pays en développement s'agissant des nouvelles responsabilités d'inspection qu'il est proposé de confier à l'Etat du port. A son avis, les points concernant l'inspection dans le projet de texte sont plus subjectifs que les points correspondants dans les conventions de l'OMI.
- 178.** Le porte-parole des gens de mer a rappelé aux participants que, s'agissant du contrôle par l'Etat du port, il convient d'utiliser le mot «peut» plutôt que «doit» et que l'on ne saurait attendre des pays en développement une application immédiate de la convention au niveau des Mémoires de Paris et de Tokyo.
- 179.** Le porte-parole des armateurs a déclaré que son groupe appréciait lui aussi le document des gens de mer. Par ailleurs, les exemples figurant au paragraphe 8.6 peuvent servir à distinguer les cas où l'immobilisation est souhaitable de ceux où elle ne l'est pas. Le groupe des armateurs est favorable à l'utilisation du mot «peut» plutôt que «doit» aux paragraphes 4 et 5 de la Note 16. Il ajoute que les mots «humiliants, dégradants» au paragraphe 5 devraient être remplacés. Le texte des gens de mer devrait être approfondi afin de décider les points de la proposition qu'il convient d'insérer dans le projet de convention.
- 180.** Le représentant du gouvernement de la Chine, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a marqué son accord au projet de texte pour le paragraphe 6 de la norme A5.2.1 qui tient compte de la cohérence indispensable entre le libellé et la portée du texte. Cette proposition a pour corollaire des modifications à apporter au paragraphe 2 du principe directeur B5.2.1, à savoir:

Norme A5.2.1, paragraphe 6

Lorsque, à la suite d'une inspection plus approfondie par un fonctionnaire autorisé, le navire n'est pas jugé conforme aux prescriptions de la présente convention, et que:

- a) les conditions à bord sont manifestement dangereuses pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer; ou que
- b) la non-conformité constitue une violation grave ou répétée des prescriptions de la présente convention (droits des gens de mer compris);

le fonctionnaire autorisé prend des mesures assurant que le navire demeure à quai tant que les non-conformités visées aux alinéas *a)* ou *b)* du présent paragraphe n'auront pas été rectifiées, ou encore tant qu'il n'aura pas accepté un plan visant à les rectifier et qu'il est convenu de la mise en œuvre rapide du plan. Si le navire est interdit de prendre la mer, le fonctionnaire autorisé en informe sans délai l'Etat du pavillon et invite un de ses représentants à être présent, si possible, et demande une réponse de l'Etat du pavillon dans le délai prescrit. Le fonctionnaire autorisé informe également, sans délai, les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port où a eu lieu l'inspection.

- 181.** Suite à cette proposition, le groupe gouvernemental a proposé de supprimer deux des définitions des anciens paragraphes 2 *a)* et *c)* du principe directeur B5.2.1. Par ailleurs, la définition restante devrait être renvoyée au Comité de rédaction de la CTMP pour qu'il la numérote à nouveau et qu'il décide du terme le plus approprié, «infraction» ou «violation».
- 182.** Le porte-parole des armateurs s'est déclaré, d'une façon générale, d'accord avec le texte, mais il souhaite conserver l'alinéa *c)* du principe directeur B5.2.1.
- 183.** Le porte-parole des gens de mer a proposé que l'on définisse le terme «fonctionnaire autorisé» et demandé d'insérer «forwith» après «inform» à la dernière phrase du paragraphe principal. En ce qui concerne le principe directeur, il n'accepte pas de maintenir l'alinéa 2 *c)*. Enfin, il demande que l'on réponde à la question suivante: étant donné que certaines mentions relatives à des conditions matérielles difficiles et aux salaires ont été supprimées du texte de la norme A5.2.1, l'alinéa *b)* permet-il l'immobilisation d'un navire en cas de non-conformité par rapport à la règle 2.2 et à la norme A2.2?
- 184.** La Secrétaire générale de la réunion a expliqué que l'alinéa *b)* vise des violations graves ou répétées des prescriptions de la convention. Elle fait valoir qu'au paragraphe 1 *e)* de l'article II les «prescriptions de la présente convention renvoient aux prescriptions des articles, des règles et de la partie A du code qui font partie de la présente convention». Si le fonctionnaire responsable du contrôle de l'Etat du port estime qu'un cas d'inobservation de la règle 2.2 et de la norme A2.2 (salaires) constitue une violation grave ou répétée des prescriptions, l'immobilisation devrait être autorisée. Il conviendrait d'élaborer des directives détaillées à l'intention des inspecteurs de l'Etat du port en vue de les aider à exercer leur jugement professionnel dans le cas présent et dans d'autres.
- 185.** Le porte-parole des gens de mer a interprété la réponse donnée comme étant positive, ce qu'a confirmé la Secrétaire générale. Il accepte la proposition, mais déclare que son acceptation définitive dépendra des résultats de l'examen des points figurant à l'annexe A5-III.
- 186.** Le porte-parole des armateurs a fait savoir que son groupe retire sa demande de maintien de l'alinéa *c)*.
- 187.** Le texte est envoyé au Comité de rédaction de la CTMP avec l'ajout du mot «sans délai».

Note 17: norme A5.2.1, paragraphe 7

- 188.** Les participants ont accepté la proposition de remplacer dans le texte du Bureau le terme «inspecteurs» par «fonctionnaires autorisés» et ont invité le Comité de rédaction de la CTMP à l'examiner.

**Note 18: règle 5.2.2, norme A5.2.2
et principe directeur B5.2.2**

(Voir Note 12)

Note 19: règle 5.3, paragraphe 3

189. Le représentant du gouvernement du Libéria s'est posé la question de savoir si les Etats fournisseurs de main-d'œuvre doivent s'assurer que les agents de recrutement respectent les prescriptions de la convention, à savoir qu'ils vérifient que les contrats d'engagement sont conformes à la convention.
190. Les armateurs et les gens de mer sont convenus que cette question est traitée au Titre 2, qui établit clairement que la responsabilité incombe aux Etats du pavillon. Ajouter, dans ce titre, un texte sur le rôle des Etats fournisseurs de main-d'œuvre serait à la fois superflu et source de confusion.
191. Il a été décidé de ne pas inclure le paragraphe 3 de la règle 5.3 dans le projet de convention.

Note 20: annexes A5-I et A5-III

Annexe A5-I

192. Le porte-parole des armateurs a proposé trois modifications à apporter à l'annexe A5-I. Tout d'abord, la mention relative à la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, devrait être supprimée dans la mesure où cette convention est un instrument unique. Ensuite, il convient de supprimer la notion de recours à des services de recrutement et de placement privés agréés, car il arrive souvent que les armateurs ne soient pas les employeurs directs. De plus, cette question est déjà traitée dans le point portant sur le contrat d'engagement maritime. Enfin, afin de rendre compte des débats tenus au sujet des procédures de réclamation et des procédures disciplinaires, ces dernières devraient être ajoutées au point relatif aux procédures de plainte à bord. Si son groupe n'a pas de proposition à formuler concernant le paiement des salaires, il demande toutefois aux gouvernements d'apporter des éclaircissements sur la façon dont ils comptent vérifier la conformité des procédures avec cette prescription.
193. Le porte-parole des gens de mer a approuvé l'idée selon laquelle la mention relative à la convention n° 185 doit être supprimée et le point concernant les procédures de plainte à bord, modifié par l'adjonction de références aux procédures de réclamation et aux procédures disciplinaires, dès que celles-ci auront été adoptées. La mention relative aux services de recrutement et de placement doit être conservée en y ajoutant les termes «le cas échéant» afin de tenir compte des cas où ces services ne sont pas utilisés. Répondant à une question que les armateurs ont posée aux gouvernements, concernant la conformité de cette notion de paiement des salaires, il souligne que des fiches de paye, par exemple mensuelles, peuvent servir de preuve.
194. Un représentant des armateurs a fait part de ses observations sur la question de la surveillance par l'Etat du pavillon des services de recrutement et de placement, en indiquant que certains Etats fournisseurs de main-d'œuvre ne disposent pas nécessairement d'un système d'agrément, ce qui n'empêche pas les contrats d'engagement des gens de mer ressortissants de ces Etats d'être conformes aux prescriptions de la convention. Il ne voudrait pas que cette prescription ferme la porte de l'emploi aux gens de mer qui s'inscrivent dans cette catégorie. Concernant le paiement des salaires, même si, selon lui,

ce point devrait être conservé sur la liste, la question des salaires minimaux doit être traitée dans les principes directeurs et non dans la norme. Le gouvernement des Pays-Bas souhaite lui aussi en savoir plus sur la façon dont l'inspection du paiement des salaires est effectuée.

- 195.** Le porte-parole des gens de mer a précisé qu'en matière de salaires il se réfère à l'alinéa e) du paragraphe 4 de la norme A2.1, qui stipule que le contrat d'engagement maritime doit dans tous les cas comprendre «le montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer», ce qui peut être vérifié par l'Etat du pavillon. Pour ce qui est de la question du recrutement et du placement, il se réfère au paragraphe 8 de la norme A1.4, qui stipule que: «les Membres doivent exiger que les armateurs des navires battant leur pavillon qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas, s'assurent, dans la mesure du possible, que ces services respectent les prescriptions de la présente norme». Si un Membre a ratifié la convention, il doit répondre à ces obligations afin d'éviter toute pratique abusive, telle que le fait que des gens de mer aient à payer pour obtenir un emploi. L'Etat du pavillon doit savoir d'où est originaire chacun des gens de mer et si l'agence de recrutement répond aux prescriptions de la convention.
- 196.** Un représentant des armateurs attire l'attention des participants sur le paragraphe 2 de la norme A1.4, selon lequel: «Si des services privés de recrutement et de placement de gens de mer sont établis sur le territoire d'un Membre, ces services ne pourront exercer leur activité qu'en vertu d'un système de licence ou d'agrément.» D'après lui, les Membres peuvent avoir leur propre forme de réglementation, qui n'inclut pas obligatoirement un système de «licence ou d'agrément». Ceci peut être corrigé en modifiant le libellé par ce qui suit: «de licence ou d'agrément ou d'une autre forme de réglementation».
- 197.** Selon le représentant du gouvernement du Japon, soutenu en cela par le porte-parole des armateurs, il convient de faire une distinction entre la supervision exercée par un Membre sur les services de recrutement et de placement privés sur son territoire et la responsabilité de l'Etat du pavillon de faire en sorte que son navire soit conforme aux prescriptions de la convention. Le nouveau paragraphe 3 de la règle 1.4 tout comme le paragraphe 8 de la norme A1.4 ne concernent que la responsabilité de l'Etat du pavillon de veiller à ce que, dans la mesure du possible et en cas d'utilisation sur ses navires de services de recrutement et de placement établis dans des pays qui n'ont pas ratifié la convention, ces services soient conformes aux prescriptions de celle-ci. Il n'existe cependant pas de prescription qui accorde une telle responsabilité à l'Etat du pavillon en cas d'utilisation sur ses navires de services de recrutement et de placement établis dans des Etats ayant ratifié la convention. Le paragraphe 2 de la règle 1.4 ainsi que le paragraphe 2 de la norme A1.4 n'autorisent pas l'Etat du pavillon à inspecter des navires utilisant les services de recrutement et de placement établis dans des Etats qui ont ratifié la convention. C'est pourquoi le point concernant les services de recrutement et de placement de l'annexe A5-1, où figure la liste des postes que des Etats du pavillon doivent inspecter, devrait être, par souci d'homogénéité, soit supprimé, soit modifié pour ne porter que sur l'inspection des services de placement et de recrutement fonctionnant dans des pays qui n'ont pas ratifié la convention. Se posant la même question à propos de l'annexe A5-III, l'orateur demande au Bureau d'éclaircir la situation.
- 198.** Le porte-parole des gens de mer a demandé que soit précisé si cette responsabilité de l'Etat du pavillon relève de la règle 1.4 ou de la norme A1.4. Si tel n'est pas le cas, il faudra, pour corriger cette importante omission, ajouter un libellé à cet effet, dès lors qu'il incombe à l'Etat du pavillon de s'assurer par voie d'inspection que les gens de mer à bord ressortissants de pays ayant ratifié ou non la convention soient protégés par celle-ci.
- 199.** Le représentant du gouvernement de Singapour, appuyé par le représentant du gouvernement des Philippines, a fait observer que l'Etat du pavillon et l'armateur ont la

responsabilité de veiller à ce que les services de recrutement respectent les prescriptions de la convention. Il n'y a pas lieu de réexaminer la question, qui peut en outre se résoudre par la suppression de l'expression «recours à des services privés agréés».

- 200.** La Secrétaire générale a précisé que le représentant du gouvernement du Japon avait soulevé deux questions concernant l'inclusion, dans la liste des domaines à inspecter, d'une référence à l'utilisation des services de recrutement et de placement:

Est-il opportun d'inclure ce domaine aux fins d'inspection par l'Etat du port, compte tenu notamment du fait qu'à la règle 1.4 y relative les obligations incombant expressément aux Etats du pavillon se bornent à imposer une réglementation à leurs armateurs en matière de services de recrutement établis dans des pays n'ayant pas ratifié la convention (règle 1.4, paragraphe 3)?

Et, si ce domaine est inclus, quelle doit être la responsabilité d'un pays Membre eu égard aux navires battant son pavillon?

- 201.** L'oratrice a fait valoir que, dans le projet de convention, les règles sont normalement exprimées comme droits applicables d'une manière générale à tous les gens de mer. Ainsi, s'agissant de l'âge minimum, les inspecteurs de l'Etat du pavillon doivent veiller à ce que les prescriptions de la convention (règle 1.1) soient observées à l'égard de tous les gens de mer à bord de navires battant pavillon de leurs pays respectifs. Toutefois, les obligations fondamentales relatives aux services de recrutement et de placement ont été libellées de façon à traduire leur caractère particulier. L'obligation visée au paragraphe 1 de la règle 1.4 est de nature générale, mais les obligations découlant des paragraphes 2 et 3 sont liées au lieu où sont établis les services de recrutement et de placement concernés. A cet égard, trois cas de figure sont envisageables:

- a) armateurs qui recourent aux services privés de recrutement et de placement établis sur le territoire d'un Membre;
- b) armateurs qui recourent aux services de recrutement et de placement (établis) sur le territoire des Membres ayant ratifié la convention;
- c) armateurs qui recourent aux services de recrutement et de placement établis dans des pays n'ayant pas ratifié la convention.

- 202.** La situation indiquée à l'alinéa a) ci-dessus est visée au paragraphe 2 de la règle 1.4: «Les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire d'un Membre doivent se conformer aux normes énoncées dans le code.» C'est là une obligation intrinsèque de chaque Membre, à quelque titre que ce soit. Par conséquent, si ces services sont inclus dans la liste des domaines à vérifier, l'obligation s'inscrira dans le cadre des inspections par l'Etat du pavillon du Membre, qui peuvent naturellement se fonder sur le contrôle des services de recrutement et de placement déjà effectué par le Membre.

- 203.** La situation indiquée à l'alinéa c) ci-dessus est visée au paragraphe 3 de la règle 1.4: «En ce qui concerne les gens de mer qui travaillent à bord de navires battant leur pavillon, les Membres doivent exiger que les armateurs qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas s'assurent que ces services se conforment aux prescriptions énoncées dans le code.» Les obligations du Membre, en tant qu'Etat du pavillon, consisteront essentiellement à s'assurer que ses armateurs disposent d'un système leur permettant de vérifier que ces services respectent les prescriptions du code, ce que précise le paragraphe 8 de la norme A1.4.

- 204.** Enfin, la situation indiquée à l'alinéa b) ci-dessus correspond implicitement au fait que l'obligation prévue au paragraphe 3 se limite aux pays qui n'ont pas ratifié la convention.

L'Etat du pavillon est par conséquent censé n'effectuer, dans cet exemple, aucun autre contrôle que de vérifier si les services de recrutement et de placement qu'utilise l'armateur sont établis dans un pays Membre qui a ratifié la convention et s'ils figurent sur la liste fournie périodiquement au BIT par l'Etat Membre concerné. Il va de soi que, si tout porte à croire que les droits fondamentaux énoncés au paragraphe 1 de la règle n'ont pas été observés à l'égard des gens de mer à bord d'un navire battant pavillon de ce Membre, il peut être nécessaire d'examiner plus avant la situation.

205. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni, appuyé par le porte-parole des gens de mer, a proposé d'aligner les termes utilisés dans la liste de l'annexe A5-I et ceux correspondants utilisés dans les titres des règles et normes de la convention. Cela permettrait d'éviter certains des problèmes soulevés par les armateurs et des gouvernements. Cette proposition a suscité un long débat sur l'effet possible d'un tel changement sur les obligations de l'Etat du pavillon. Il est conclu que cette question doit être traitée par le groupe de rédaction tripartite.

Annexe A5-III

206. Les porte-parole des armateurs et des gens de mer ont suggéré d'aligner l'annexe A5-III, relative aux vérifications effectuées par les fonctionnaires de l'Etat du port chargés des contrôles, sur l'annexe A5-I.

207. Le représentant du gouvernement de l'Allemagne a demandé comment ces fonctionnaires traiteront les questions salariales, en particulier lorsqu'elles ne découlent pas d'une plainte.

208. Le porte-parole des gens de mer a rappelé que l'approbation, par son groupe, du paragraphe 6 de la norme A5.2.1, dépend d'un accord sur les annexes. Il est manifeste que les fonctionnaires de l'Etat du port chargés des contrôles n'ont pas à vérifier les questions salariales sans motif valable. Ce n'est pas une tâche difficile à accomplir et la question des salaires doit demeurer dans la liste de l'annexe.

209. Le représentant du gouvernement de la République de Corée a attiré l'attention sur la question de la vérification des contrats d'engagement maritime, qui peut faire double emploi avec d'autres points à vérifier. Le rôle d'équipage ne contient pas tous les détails du contrat. En conséquence, seules les indications énumérées au paragraphe 4 de la norme A2.1 doivent faire l'objet d'un contrôle par l'Etat du port.

210. Il est convenu de soumettre l'annexe A5-III au groupe de rédaction tripartite.

Note 21: annexes A5-II et B5-I

211. La représentante du gouvernement du Danemark a proposé qu'une note de bas de page soit ajoutée au certificat de travail maritime tel qu'il figure à l'annexe A5-II afin de tenir suffisamment compte des navires qui, au titre de la Convention internationale sur le jaugeage des navires, 1969, ont un jaugeage provisoire. Cette proposition reçoit l'appui des participants, qui prient le Comité de rédaction de la CTMP de l'étudier.

Annexe A

212. Le représentant du gouvernement de l'Argentine a donné lecture de la déclaration suivante:

S'agissant de la mention faite des îles Malouines à l'annexe A du document PTMC/2005/1, l'Argentine réaffirme ses droits souverains sur les îles Malouines, Géorgie du

Sud, et Sandwich du Sud, ainsi que sur l'espace maritime les environnant, qui font partie de son territoire national et au sujet desquelles existe un différend en matière de souveraineté reconnu dans les résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies n^{os} 2065, 3160, 31/49, 37/9, 38/12, 39/6, 40/21, 41/40, 42/19, 43/25. Il est regrettable que ces faits n'aient pas été correctement reflétés dans le document précité.

- 213.** Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni, en réponse à la déclaration faite par le représentant du gouvernement de l'Argentine, a lu la déclaration suivante:

La position du Royaume-Uni a été exposée pour la dernière fois dans le détail par le représentant permanent du Royaume-Uni auprès des Nations Unies, Sir Emyr Jones Parry, dans un droit de réponse écrit, en date du 30 septembre 2004, à la déclaration faite par le Président de la République d'Argentine, M. Nestor Carlos Kirchner, devant l'Assemblée générale des Nations Unies le 21 septembre 2004. Le Royaume-Uni n'entretient aucune doute quant à sa souveraineté sur les îles Falkland, Géorgie du Sud et Sandwich du Sud, ainsi que sur les espaces maritimes environnants.»

Examen des projets d'amendement au projet de convention du travail maritime consolidée, 2005

- 214.** La réunion tripartite d'intersession a examiné 159 projets d'amendement qui avaient été présentés à la CTMP sans avoir pu être examinés à l'époque; ils sont résumés dans le *Recueil des amendements proposés au projet de convention du travail maritime consolidée, 2006* (document PTMC/2005/2) dont est saisie la réunion. Le rapport ci-après aborde les amendements selon leur ordre d'apparition dans le document et non selon l'ordre de leur examen par la réunion. Il rend compte de la discussion des propositions jugées acceptables, ainsi que d'autres propositions qui ont été longuement examinées sur le fond.
- 215.** Le président a rappelé aux participants que, conformément à la résolution pertinente de la CTMP, seuls les amendements obtenant un soutien tripartite à la réunion figureront dans le rapport que le Bureau soumettra à la Conférence.

Amendement 5: C.1/D.14 Préambule, neuvième paragraphe

- 216.** Le représentant du gouvernement du Venezuela s'est vigoureusement opposé à toute mention d'un instrument que les Etats Membres qui seront parties à la convention consolidée n'auront peut-être pas tous ratifié. Cette mention doit être retirée du Préambule au nom de questions de souveraineté.
- 217.** La Secrétaire générale, se référant aux notes explicatives figurant dans le document PTMC/2005/2, a précisé que maintes conventions de l'OIT mentionnent d'autres instruments dans leur préambule. Le texte de ce dernier, sans être contraignant, traduit l'esprit et le contexte du nouvel instrument. Seules les références figurant dans le dispositif lient les Etats Membres qui ratifient une convention.
- 218.** Le porte-parole des armateurs a rappelé un débat sur l'article III, où le conseiller juridique a confirmé que les références citées dans le Préambule ne créent aucune obligation contraignante.
- 219.** L'amendement n'a pas obtenu de consensus tripartite.

Amendement 8: C.1/D.12
Article II, paragraphe 1 c)

220. L'amendement a obtenu un soutien tripartite.

Amendement 12: C.1/D.19
Article II, paragraphe 4

221. L'amendement a obtenu un soutien tripartite.

Amendement 25: C.2/D.2
Règle 1.2, Objet

222. Les représentants des gouvernements du Brésil, de la Chine, de la République de Corée, des Etats-Unis, du Ghana, de l'Indonésie, du Japon, du Libéria, de Malte, du Nigéria, du Pakistan, des Philippines et de Singapour ont exprimé leur soutien à l'amendement.

223. Le porte-parole des armateurs a précisé que le fait que des gens de mer se trouvent à terre durant un congé ou pour se rendre dans les bureaux d'une organisation d'armateurs ne relève pas de la convention. Celle-ci vise l'aptitude physique des gens de mer alors qu'ils exercent leurs fonctions en mer, comme l'atteste le certificat médical.

224. Le porte-parole des gens de mer a fait valoir que l'objet de cet amendement – garantir l'aptitude physique de tous les gens de mer – «à exercer leurs fonctions en mer» est fondé, et a déclaré que son groupe l'appuie.

225. Après quelques échanges, le représentant du gouvernement des Pays-Bas, s'exprimant au nom des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne et des Etats adhérents présents ainsi que de la Norvège, s'est associé à ce sujet au consensus tripartite.

226. L'amendement a obtenu un soutien tripartite.

Amendement 30: C.2/D.7
Norme A1.2, paragraphe 9

227. L'amendement a été appuyé par les groupes des armateurs et des gens de mer, ainsi que par les représentants de gouvernements, notamment du Canada, de la République de Corée, des Etats-Unis, de l'Inde, de la République islamique d'Iran et des Etats membres de l'Union européenne et des Etats adhérents présents ainsi que de la Norvège.

Amendement 33: C.2/D.23
Règle 1.3

228. Le porte-parole des armateurs n'a pas appuyé cet amendement.

229. Le représentant du gouvernement du Libéria a déclaré que cet amendement est devenu sans objet à la suite des travaux de la Conférence technique maritime préparatoire. Les représentants des gouvernements des Etats-Unis et du Royaume-Uni appuient cette décision.

230. L'amendement n'a pas obtenu de soutien tripartite.

Amendement 34: C.2/D.25
Règle 1.3, paragraphe 2

231. Le représentant du gouvernement de la Grèce s'est dit favorable à l'amendement, car la définition des «gens de mer» comprend les personnes à bord qui ne sont pas des marins qualifiés mais ont besoin d'un stage de familiarisation. L'amendement est censé rendre le texte conforme aux normes internationales agréées.
232. Le représentant du gouvernement du Libéria a rappelé que le stage de familiarisation est une pratique courante déjà prévue par la Convention STCW. Il est appuyé par les représentants des gouvernements de la Namibie, du Pakistan et de Singapour.
233. La représentante du gouvernement des Etats-Unis a fait sienne la déclaration du représentant du gouvernement de la Grèce, mais, étant donné que le projet de convention établit à juste titre une distinction nette entre stage de familiarisation et formation, ne saurait appuyer l'amendement.
234. Le représentant du gouvernement de l'Indonésie, mentionnant les chapitres 6.1.1 et 6.1.2 de la Convention STCW qui portent sur les différents types de formation, a proposé de substituer «et» à «ou» dans le texte de l'amendement.
235. Le représentant du gouvernement de Chypre a déclaré que le texte doit contenir tant la formation que le stage de familiarisation. L'amendement devrait par conséquent se lire comme suit «... formation complète et un stage de familiarisation ...».
236. La représentante du gouvernement des Pays-Bas a approuvé l'adjonction du stage de familiarisation pour les personnes à bord qui ne sont pas des marins qualifiés.
237. Le porte-parole des gens de mer a souligné que certains membres de l'effectif à bord d'un navire doivent être formés en matière de sécurité pour qu'ils puissent faire face aux situations d'urgence. Il n'approuve pas les termes «ou un stage de familiarisation», ne voyant pas comment le suivre «avec succès», mais son groupe préfère l'expression «et un stage de familiarisation». Le porte-parole des armateurs accepte la nouvelle version de l'amendement.
238. Le représentant du gouvernement de Chypre a proposé d'ajouter «si nécessaire» avant «un stage de familiarisation».
239. Le représentant du gouvernement des Bahamas a fait remarquer qu'il faudrait tenir compte des circonstances et du type de travailleurs concernés. Certains ne nécessitent qu'un stage de familiarisation, mais non en lieu et place de la formation.
240. Le porte-parole des armateurs a retiré l'amendement, annonçant qu'une nouvelle version tenant compte de ce qui a été dit à la réunion sera soumise à la Conférence.

Amendement 37: C.2/D.31
Règle 1.4

241. Le représentant du gouvernement du Japon a appuyé la promotion de services publics de placement gratuits qui existent déjà dans son pays. Toutefois, il s'inquiète de ce que la prescription parle de «continuer» à offrir ces services après l'entrée en vigueur de la convention, ce qui pourrait créer une obligation permanente. Les gouvernements pourraient donc interrompre ces services avant de ratifier la convention. Si le but visé est

d'empêcher une multiplication non souhaitable des intermédiaires privés dans le domaine de l'emploi, le paragraphe 2 de la norme A1.4 règle déjà cette question.

242. Le porte-parole des gens de mer s'est déclaré d'accord avec l'intervention et a retiré l'amendement.

Amendement 47: C.2/D.41
Norme A2.1, paragraphe 1 a)

243. Un sous-amendement a été proposé aux fins de préciser que le contrat d'engagement maritime soit «signé à la fois par le marin et par l'armateur ou par un représentant de l'armateur». La version sous-amendée de l'amendement obtient un soutien tripartite.

Amendement 48: C.2/D.42
Norme A2.1, paragraphe 1 d)

244. L'amendement a obtenu un soutien tripartite.

Amendement 51: C.2/D.45
Norme A2.2, paragraphe 1

245. Le représentant gouvernemental de la Grèce a proposé d'ajouter: «... sauf disposition contraire dans toute convention collective applicable.» Cette proposition tend à éviter une contradiction entre une périodicité mensuelle et des intervalles plus longs souscrits dans d'autres conventions collectives.

246. Le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a proposé la modification suivante: «ou conformément aux dispositions des conventions collectives applicables» qui remplacerait «et conformément aux ...» de façon à tenir compte de la préoccupation exprimée par le représentant du gouvernement de la Grèce.

247. L'amendement a obtenu un appui tripartite, sans sous-amendement.

Amendement 53: C.2/D.47
Principe directeur B2.2.2, paragraphe 1 d)

248. L'amendement a obtenu un appui tripartite.

Amendement 55: C.2/D.49
Norme A2.3, paragraphe 5

249. Le représentant du gouvernement du Japon a appuyé l'amendement car il est conforme à la Convention STCW qui prescrit une période de repos de 10 heures. Il reçoit l'appui des représentants des gouvernements du Libéria, des Etats-Unis, des Philippines, de Chypre, du Danemark et des Pays-Bas, ce dernier s'exprimant au nom de la majorité des Etats membres de l'Union européenne présents et de la Norvège.

250. Le porte-parole des gens de mer s'est opposé à la notion de «conditions d'exploitation exceptionnelles» et a demandé qu'elle soit définie. Les navires reçoivent fréquemment l'ordre d'appareiller avant l'heure prévue sans que soit tenue en compte la période de repos

des gens de mer concernés. Il fait allusion à un rapport relatif à la fatigue des gens de mer publié au Royaume-Uni; la fatigue est la cause de bien des décès et est donc une question cruciale. Il en appelle aux gouvernements pour qu'ils reconsidèrent leur position étant donné que la question sera évoquée à nouveau à la Conférence.

251. L'amendement n'a pas obtenu un appui tripartite.

Amendement 58: C.2/D.52

Norme A2.7, paragraphe 2

252. Le représentant du gouvernement des Pays-Bas, s'exprimant au nom de la majorité des Etats membres de l'Union européenne présents à la réunion et de la Norvège, a appuyé la proposition car elle tient compte des besoins en effectif des services d'alimentation et de table à bord des navires.

253. Le représentant du gouvernement du Japon s'est opposé à l'amendement au motif que la norme A2.7 porte sur le niveau d'effectif nécessaire pour assurer la sécurité, l'efficacité et la sûreté de l'exploitation des navires. L'alimentation et les services de table n'ont rien à voir avec l'exploitation du navire et ne doivent pas être pris en compte lorsque l'on fixe les niveaux d'effectif.

254. Le représentant du gouvernement des Pays-Bas a fait valoir que l'alimentation et les services de table demandent temps et travail et qu'ils doivent être pris en compte en vue de respecter la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

255. Le représentant du gouvernement de la République de Corée s'est dit d'accord étant donné que les niveaux d'effectif dont il est question dans le cadre de l'OIT dépassent le contexte de ceux envisagés dans le cas de l'OMI.

256. Le porte-parole des armateurs, après avoir écouté les argumentations, a accepté l'amendement qui a reçu un appui tripartite.

Amendement 59: C.2/D.12

Règle 3.1, paragraphe 1

257. Le porte-parole des gens de mer a présenté un sous-amendement visant à remplacer les mots «gens de mer travaillant et vivant à bord» par «gens de mer vivant et/ou travaillant à bord». Le sous-amendement proposé est nécessaire pour englober les gens de mer qui travaillent à bord mais n'y vivent pas.

258. L'amendement, tel que sous-amendé, a obtenu un soutien tripartite.

Amendement 61: C.2/D.13

Règle 3.1, paragraphe 2

259. Même en l'absence d'un consensus au sujet de cet amendement, le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a souhaité débattre de son principe. Les nouveaux navires seraient visés par la convention qui sera adoptée; en revanche, les navires existants doivent être visés par la convention sous l'angle des prescriptions des conventions n^{os} 92 et 133. Au cas où l'amendement serait repoussé, les dispositions de la nouvelle convention ne porteraient pas sur les navires construits jusqu'à la veille de son entrée en vigueur. Le

porte-parole des gens de mer a déclaré qu'une opinion juridique en la matière serait la bienvenue.

260. La représentante du gouvernement des Etats-Unis s'est déclarée en faveur de l'amendement et s'est demandée s'il y avait lieu de citer, dans le nouvel instrument, les obligations assumées par les Membres en vertu des conventions n^{os} 92 et 133.
261. Les représentants des gouvernements de la Corée et de la Suède ont fermement appuyé la proposition faite par le représentant du gouvernement du Royaume-Uni.
262. Le conseiller spécial a déclaré que la nouvelle convention pouvait établir des prescriptions du type envisagé. Même si les anciennes conventions cessent de lier les Membres qui les ont ratifiées dès lors qu'ils adhèrent à la nouvelle, cette dernière peut contenir une disposition prévoyant qu'ils doivent continuer de s'acquitter de leurs obligations au titre des conventions n^{os} 92 et 133, dans le cas des navires existants.
263. La représentante du gouvernement des Etats-Unis a noté que l'amendement proposé semblait inutilement large puisqu'on pouvait comprendre qu'il concernait aussi les pays n'ayant pas ratifié les conventions n^{os} 92 et 133. Elle a indiqué qu'il fallait s'assurer que les navires construits avant l'entrée en vigueur de la nouvelle convention répondaient encore aux prescriptions des conventions qui leur étaient applicables au moment de l'entrée en vigueur.
264. Le représentant du gouvernement du Japon a fait siennes les questions posées par la représentante du gouvernement des Etats-Unis et s'est associé au représentant du gouvernement du Canada pour appuyer le principe à l'origine de l'amendement.
265. Les porte-parole des gens de mer et des armateurs étaient plutôt favorables au principe de l'amendement, mais ont jugé possible d'améliorer son libellé. Le Comité de rédaction de la CTMP pourrait examiner la question, avec l'aide du Conseiller juridique.
266. Il a été décidé qu'à ce stade on pouvait estimer que l'amendement n'avait pas obtenu de consensus tripartite, mais que remanié, en suivant les conseils du Bureau, il pourrait être réexaminé à la Conférence de février 2006.

Amendement 63: C.2/D.14

Norme A3.1, paragraphe 1 a)

267. Le porte-parole des gens de mer a présenté le sous-amendement ci-après (en caractères gras dans le texte):

a) respectent les normes minimales pour que les installations mises à la disposition des gens de mer qui doivent **travailler et/ou** vivre à bord ...

et déclaré que les modifications étaient les mêmes que pour l'amendement 59, dont il découlait et qui avait obtenu un consensus tripartite.

268. Les armateurs n'ont pas appuyé le sous-amendement qui n'a pas obtenu de consensus tripartite.
269. Il a été admis que l'amendement n'avait pas obtenu d'appui tripartite, mais qu'il pourrait être rédigé à nouveau en bénéficiant des conseils du Bureau et présenté à la Conférence de février 2006.

Amendement 65: C.2/D.15
Norme A3.1, paragraphe 1

270. La représentante du gouvernement des Pays-Bas, s'exprimant au nom des Etats membres de l'UE présents à la réunion, a déclaré qu'ils n'avaient pas de position commune sur la question. Les petits navires et les navires spéciaux, tels les dragueurs, sont au centre de bien des préoccupations. Elle propose de former un petit groupe de travail pour étudier cette question.
271. Le porte-parole des armateurs et le représentant du gouvernement de la Grèce ont donné leur accord au renvoi de la question à un groupe de travail restreint.
272. Les représentants des gouvernements des Bahamas, du Danemark, de l'Allemagne, de la République de Corée, du Libéria, de la Norvège et de la Suède se sont également déclarés favorables à l'amendement étant donné que la prescription ne s'appliquerait qu'aux nouveaux navires.
273. Le représentant du gouvernement du Japon a attiré l'attention sur la signification ample du terme «logement». Les emplacements sur un pont découvert, visés par la norme A3.1, paragraphe 13, du projet de convention tel que révisé par le Comité de rédaction de la réunion d'intersession, pourraient être également assimilés au logement. Il n'appuie pas l'amendement.
274. Le représentant du gouvernement de l'Indonésie a approuvé et demandé des éclaircissements sur la façon de traiter la question dans le cas de navires où le logement est situé à la poupe.
275. Le porte-parole des gens de mer a déclaré que l'espace libre ne peut être manifestement considéré comme logement et se demande la raison de la position du groupe des armateurs.
276. Le porte-parole des armateurs a répondu que cet amendement créerait des problèmes du fait que les dragueurs sont construits différemment des autres navires de la marine marchande.
277. Selon le porte-parole des gens de mer, la convention s'appliquera à un nombre très restreint de dragueurs. Le terme «navire» désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire.
278. La représentante du gouvernement du Danemark est convenue que la plupart des dragueurs n'entreront pas dans le champ d'application de la convention. Les conventions en vigueur se bornent à indiquer que les cabines ne doivent pas se situer au-delà de la cloison d'abordage.
279. Le conseiller spécial a précisé que le terme «logement» n'inclut pas les installations de loisirs.
280. Le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a déclaré que les dragueurs ne sont pas toujours confinés dans les eaux abritées; ils effectuent des voyages internationaux pour effectuer des dragages dans le monde entier.
281. L'amendement n'a pas obtenu de consensus tripartite.

Amendement 69: C.2/D.21**Principe directeur B3.1.5, paragraphe 11**

282. Le représentant du gouvernement de la République de Corée a proposé un sous-amendement visant à ajouter les termes «d'un fond ou d'un sommier élastique, ainsi que» au milieu de la première phrase. Qualité et confort des couchettes doivent être améliorés, mais autrement que par de simples fonds ou sommiers élastiques.
283. Le porte-parole des gens de mer a approuvé l'amendement tel que sous-amendé, lequel a obtenu le soutien tripartite.

Amendement 76: C.3/D.27**Règle 4.1, paragraphe 2**

284. La représentante du gouvernement du Danemark a expliqué que la proposition, qui doit se lire de concert avec l'amendement 80, vise à préciser l'étendue de la protection sanitaire dans la règle. Une partie de la norme a par conséquent été transférée dans la règle, ce qui rend le texte plus court et précis. Si cette proposition est repoussée, l'amendement 80 sera retiré.
285. Les gens de mer ont désapprouvé et l'amendement n'a pas obtenu de soutien tripartite.

Amendement 82: C.3/D.9**Norme A4.1, paragraphe 4 a)**

286. Le porte-parole des gens de mer, eu égard aux décisions prises pour le Titre 3, à savoir placer entre crochets la limite de 200 tonnes de jauge brute (voir paragraphe 39 ci-dessus) a pu appuyer l'amendement.
287. L'amendement a obtenu un soutien tripartite.

Amendement 83: C.3/D.24**Norme A4.1, paragraphe 4 a)**

288. L'amendement 83 étant, quant au fond, analogue à l'amendement 82, a également obtenu un soutien tripartite.

Amendement 84: C.3/D.8**Norme A4.1, paragraphe 4 e)**

289. Le représentant du gouvernement de la Norvège a fait observer que le texte de l'alinéa e) du paragraphe 4 de la norme A4.1 du projet de convention se fonde sur la convention n° 164 qui a été ratifiée par 14 Etats Membres, dont aucun ne dispose d'une grande flotte. Les obligations créées par la convention n° 164 établissent que l'Etat se chargera de dépenses qui devraient revenir aux armateurs. Les services médicaux et les télécommunications sont de plus en plus des services commerciaux et non des services publics, il propose donc d'amender le texte comme suit: «En vue de garantir un traitement médical aux marins lorsqu'ils sont en mer, les Membres adopteront une législation et une réglementation propres à assurer que, sur les bateaux battant leur pavillon, des consultations médicales par radio ou par satellite sont accessibles, conseils de spécialistes à toute heure du jour ou de la nuit compris. Tout conseil médical donné de la sorte sera

gratuit pour le marin concerné.» La représentante du gouvernement des Pays-Bas appuie l'amendement.

290. Le porte-parole des armateurs a rappelé que cette question avait été débattue longuement au cours de réunions antérieures. Son groupe ne saurait appuyer le transfert de ces coûts aux armateurs et s'oppose donc à l'amendement.

291. L'amendement n'a pas obtenu de consensus tripartite.

Amendement 92: C.3/D.10

Principe directeur B4.1.4, paragraphe 1 c)

292. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a affirmé qu'il est peu aisé pour un Etat d'établir une liste des médecins car elle devrait être modifiée sans cesse. Les représentants des gouvernements de l'Allemagne, des Bahamas, de Chypre, du Danemark, de la Grèce, du Libéria, de Malte, des Pays-Bas et du Portugal appuient cette déclaration.

293. Le porte-parole des gens de mer a fait valoir que la disposition actuelle s'inspire de la convention n° 164. Un médecin ne fait pas toujours partie des membres de l'équipage, il importe donc d'établir et d'actualiser une liste de médecins.

294. L'amendement n'a pas obtenu de consensus tripartite.

Amendement 98: C.3/D.35

Norme A4.2, paragraphe 1 d)

295. La représentante du gouvernement des Pays-Bas a appuyé l'amendement.

296. Le représentant du gouvernement de l'Inde a observé que des cas peuvent se produire où il n'existe aucune descendance susceptible de se charger de faire enlever le corps ou de procéder aux arrangements nécessaires à l'inhumation. Dans semblables cas, l'armateur devrait assumer les frais d'une inhumation au port le plus proche et l'amendement devrait tenir compte de cette éventualité.

297. Le représentant du gouvernement du Libéria se dit d'accord et, appuyé par le groupe des armateurs, propose de modifier le texte pour qu'il se lise: «Les armateurs assumeront les frais d'inhumation ou le rapatriement du corps ou des cendres en respectant les souhaits du descendant le plus direct en cas de décès à bord ou à terre au cours de la période d'engagement.» Le membre gouvernemental de l'Inde déclare pouvoir appuyer ce libellé s'il signifie que les armateurs feront face aux frais funéraires, qu'ils soient ou non responsables également du rapatriement du corps ou des cendres.

298. Les représentants des gouvernements de la Namibie et des Etats-Unis ont affirmé qu'un problème juridique peut se poser lorsque les dernières volontés figurant dans le testament du marin décédé ne correspondent pas à celles de son descendant le plus direct s'agissant du transport du corps et des dispositions à prendre pour l'inhumation.

299. Le porte-parole des gens de mer a rappelé que les dispositions actuelles s'inspirent des prescriptions de la convention n° 55, ratifiée par 17 Etats. Les frais funéraires ne devraient pas revenir à la famille endeuillée du marin. Les représentants des gouvernements de Chypre et de Singapour appuient la position du groupe des gens de mer.

-
- 300.** La représentante du gouvernement des Pays-Bas a proposé d'amender le texte comme suit:
«Les armateurs assumeront les frais de rapatriement du corps ou des cendres en respectant les souhaits du descendant le plus direct et/ou les frais d'inhumation en cas de décès à bord ou à terre au cours de la période d'engagement.»
- 301.** Le porte-parole des gens de mer a fait savoir que son groupe n'appuierait la proposition que si le terme «et/ou» était remplacé par «et». En revanche, le vice-président des armateurs, appuyé par le représentant du gouvernement du Libéria, déclare que son groupe ne peut appuyer que la variante «et/ou».
- 302.** L'amendement n'a pas obtenu de consensus tripartite.

Amendement 100: C.3/D.15
Norme A4.2, paragraphe 3 b)

- 303.** L'amendement a obtenu un soutien tripartite.

Amendement 109: C.3/D.15
Norme A4.4, paragraphe 2

- 304.** A la suite d'une demande de précision faite par les armateurs, le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a expliqué que l'objet de la proposition est de tenir compte de situations où il n'existe aucun comité de bien-être chargé de vérifier les installations.
- 305.** Le groupe des gens de mer n'a pas appuyé l'amendement qui n'obtient pas de consensus tripartite.

Amendement 112: C.3/D.3
Norme A4.6 (nouvelle)

- 306.** Le représentant du gouvernement des Philippines a appuyé l'amendement dans son principe mais s'est déclaré inquiet des problèmes que pourrait poser son adoption par rapport à la norme A4.5. Le représentant gouvernemental du Nigéria appuie également l'amendement et demande qu'il soit consigné que son gouvernement a récemment mis en place un système de pensions destiné aux gens de mer et aux dockers.
- 307.** Le porte-parole des gens de mer a rappelé que le texte de l'amendement provient de la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946, ratifiée par 13 Etats. Au cas où la nouvelle convention ne reprendrait pas ledit texte, la protection offerte par la convention n° 71 disparaîtrait. Il invite les représentants des gouvernements des Etats qui ont ratifié cette convention à se déclarer en faveur du texte.
- 308.** Le représentant du gouvernement de la Grèce a fait savoir que, bien que son gouvernement ait ratifié et appliqué intégralement la convention, il n'appuiera pas la proposition au motif que plusieurs gouvernements ont déjà fait savoir qu'elle entraverait la ratification. Le représentant du gouvernement de la Suède confirme ce propos et déclare que, en cas d'adoption de cet amendement, il serait extrêmement difficile à son gouvernement d'adopter la convention.

-
309. Le porte-parole des gens de mer a déclaré qu'au cas où l'amendement ne serait pas accepté la convention ne devra pas figurer dans la liste des conventions figurant à l'article X et seront révisées lors de l'entrée en vigueur de la convention du travail maritime consolidée.
310. L'amendement n'a pas obtenu de consensus tripartite.

Amendement 113: C.1/D.65

Titre 5, paragraphe 1

311. Le porte-parole des armateurs a présenté l'amendement en expliquant qu'il rendrait le texte anglais plus précis.
312. A la question de savoir si cet amendement changera le sens du texte une fois traduit en français, le représentant du gouvernement du Canada a répondu que cela ne posera aucune difficulté. Le groupe des gens de mer et le représentant du gouvernement des Pays-Bas, au nom des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne et des Etats adhérents présents ainsi que de la Norvège ont approuvé cet amendement, qui a donc obtenu un soutien tripartite.

Amendement 118: C.1/D.11

Règle 5.1.1, nouveau paragraphe

313. Le porte-parole des gens de mer a expliqué que cette question, qui concerne les droits fondamentaux des gens de mer, revêt de l'importance pour son groupe.
314. Selon le représentant du gouvernement du Canada, il serait préférable d'aborder ce principe au préambule. L'insérer dans le Titre 5 en réduit le champ d'application. Les représentants des gouvernements de la République de Corée, du Japon et du Libéria en conviennent.
315. Le représentant du gouvernement de la Suède s'est opposé à l'amendement, soulignant que le principe en question est consacré dans la Déclaration universelle des droits de l'homme et le Pacte international des droits civils et politiques. Etant donné l'ample ratification de ces instruments, il n'est pas nécessaire de réaffirmer le principe. Les représentants des gouvernements du Danemark et de la Fédération de Russie partagent cette opinion.
316. Le porte-parole des gens de mer a expliqué que les accords bilatéraux n'autorisent pas les gens de mer à exercer leurs droits. L'amendement n'ayant pas obtenu de consensus tripartite, le groupe des gens de mer présentera à ce sujet un nouvel amendement à la Conférence.

Amendement 131: C.1/D.18

Norme A5.1.4, paragraphe 4

317. Le représentant du gouvernement de la République de Corée, un des auteurs de l'amendement, a déclaré ne plus l'appuyer.
318. Le représentant du gouvernement du Libéria a également souhaité retirer son soutien. Il suggère toutefois de traiter la question des intervalles relatifs aux inspections. Au vu des points à vérifier, une inspection annuelle est préférable aux inspections bi ou triennales.

-
319. Le représentant du gouvernement du Japon s'est opposé aux inspections annuelles qui augmentent la charge financière et administrative.
320. Selon la représentante du gouvernement du Danemark, les inspections au sens de la nouvelle convention doivent s'aligner sur les prescriptions ISM et ISPS.
321. Le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a souligné que le libellé actuel autorise les Etats du pavillon à effectuer des inspections plus fréquentes, les dispositions ne prévoyant que des prescriptions minima. Le représentant gouvernemental du Royaume Uni approuve et fait remarquer que les Etats du pavillon devraient s'attacher aux navires susceptibles d'être non conformes plutôt que de devoir inspecter des navires que l'on ne soupçonne pas d'infraction.
322. Les représentants des gouvernements des Bahamas, des Etats-Unis et du Libéria ont en outre suggéré que l'OIT s'entende avec l'OMI sur la façon de coordonner les vérifications ISPS et ISM avec les inspections relevant de la nouvelle convention.
323. A une demande d'éclaircissement, la Secrétaire générale a répondu qu'il existe un accord-cadre entre l'OIT et l'OMI et que les deux institutions entretiennent déjà des relations de travail bien établies. Si la Conférence approuve les suggestions, on pourrait songer sur ce point à des modalités ad hoc. L'oratrice informe les participants que les résolutions ne concernent pas le point à l'ordre du jour – soit la convention – ne seront pas examinées à la Conférence, la Commission des résolutions ne devant pas siéger. Toutes résolutions concernant ce point de l'ordre du jour pourront être élaborées et soumises à la Conférence.

Amendement 133: C.1/D.23
Norme A5.1.4, paragraphe 9

324. Le représentant du gouvernement du Japon a relevé que le texte du paragraphe 9 de la norme A5.1.4 provient du paragraphe 2 de l'article 7 de la convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996, mais dans une version bien plus stricte et rigide. Il ne donne pas aux inspecteurs la même latitude en matière d'avertissements et de conseils. Le fait que les inspecteurs se sentiraient tenus d'entamer des poursuites chaque fois qu'il existe des antécédents de violations, quelle qu'en soit la nature, est un sujet de préoccupation.
325. S'exprimant au nom des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne et des Etats adhérents présents ainsi que de la Norvège, la représentante du gouvernement des Pays-Bas a appuyé l'amendement.
326. Les gens de mer ne l'ont pas appuyé. Aucun consensus tripartite n'a été obtenu.

Amendement 134: C.1/D.35
Norme A5.1.4, paragraphe 9

327. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a fait valoir que l'enregistrement de tous les cas de poursuites constitue non seulement une forte charge administrative, mais peut également amener les inspecteurs à donner moins d'avertissements et de conseils pour éviter les tâches administratives qui en découlent.
328. Les gens de mer n'ont pas appuyé l'amendement. Aucun consensus tripartite n'a été obtenu.

Amendement 135: C.1/D.42
Norme A5.1.4, paragraphe 10

329. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni, appuyé par le représentant du gouvernement du Libéria, a estimé que, même s'il convenait de déployer tous les efforts possibles pour assurer la confidentialité aux gens de mer dans certains cas, il peut se révéler extrêmement difficile d'y arriver. Par ailleurs, certains pays ont également des lois en matière de liberté d'information susceptibles d'être en conflit avec la prescription en question. L'amendement reçoit également le soutien du représentant du gouvernement des Pays-Bas, s'exprimant au nom des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne et des Etats adhérents présents ainsi que de la Norvège.
330. Le porte-parole des gens de mer s'est demandé ce que signifiait l'expression «raisonnablement possible» qu'il juge subjective. Son groupe n'appuie pas l'amendement et il n'y a donc pas de consensus tripartite.

Amendement 137: C.1/D.38
Principe directeur B5.1.4, paragraphe 10 a)

331. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a déclaré que cet amendement visait à décharger les pouvoirs publics d'un fardeau inutile. Il serait extrêmement difficile de répertorier toutes les lois pouvant se rapporter aux gens de mer d'autant que cela ne se limiterait pas à la législation maritime. Par ailleurs, la liste devrait être révisée et actualisée sans cesse ce qui alourdirait plus encore la tâche des pouvoirs publics. Il reçoit l'appui du représentant du gouvernement des Pays-Bas, s'exprimant au nom des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne et des Etats adhérents présents ainsi que de la Norvège.
332. Le représentant du gouvernement du Canada a ajouté que lorsqu'un pays dépose son instrument auprès de l'OIT, il serait tenu à ce moment-là de présenter cette liste; toutefois, il n'est nullement nécessaire d'actualiser sans cesse ladite liste.
333. Le porte-parole des gens de mer a estimé que dans bien des pays établir une liste de ce genre ne serait pas excessivement compliqué puisque la majorité des législations exclut les gens de mer. Il appuie l'observation faite par le représentant du gouvernement du Canada selon laquelle semblable liste devrait être établie de toute façon au moment de la ratification.
334. Le groupe des gens de mer n'a pas appuyé l'amendement. Aucun consensus tripartite n'a été obtenu.

Amendement 139: C.1/D.40
Principe directeur B5.1.4, paragraphe 10 d)

335. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a déclaré que l'amendement en question traitait également d'aspects pratiques. La convention a élargi la définition des personnes considérées comme étant des gens de mer, et les pouvoirs publics ne disposent pas de renseignements à leur sujet. Le recueil de ces données serait une tâche ardue. Le représentant du gouvernement des Pays-Bas, s'exprimant au nom des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne et des Etats adhérents présents ainsi que de la Norvège, déclare que la majorité de ces pays appuie l'amendement. Le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie manifeste également son appui.

-
336. Le groupe des gens de mer n'a pas appuyé l'amendement. Aucun consensus tripartite n'a été obtenu.

Amendement 140: C.1/D.41

Principe directeur B5.1.4, paragraphe 10 f)

337. Le représentant du gouvernement de l'Allemagne, s'exprimant au nom des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne et des Etats adhérents présents ainsi que de la Norvège, a proposé un sous-amendement qui se lirait comme suit: «les statistiques relatives aux lésions et maladies professionnelles enregistrées, à tout le moins celles relevant du règlement sanitaire international de l'OMS, dont souffrent les gens de mer». Ceci permettrait de préciser le sens de la disposition tout en élargissant sa portée.
338. Le porte-parole des gens de mer a fait savoir que son groupe ne connaissait pas avec bien ce règlement sanitaire international. Qui plus est, la présente convention ne traite pas de maladies appelant une mise en quarantaine mais des maladies professionnelles influant sur la santé et la sécurité ainsi que de leur prévention. Les dispositions ne sont donc pas appropriées.
339. Aucun consensus tripartite n'a pu être obtenu pour cet amendement.

Amendement 147: C.1/D.30

Règle 5.2.1

340. Le porte-parole des gens de mer, appuyé par le représentant du gouvernement de la République de Corée, a estimé que le présent amendement a été abordé lors des précédents débats sur l'immobilisation de navires. Les gouvernements ont proposé un compromis sur la façon de modifier la norme A5.2.1, qui porte aussi sur la question des immobilisations. L'amendement n'a pas obtenu de soutien.

Amendement 151: C.1/D.13

Norme A5.2.1, paragraphe 3

341. Le porte-parole des gens de mer a déclaré que la question relative à cette norme a été abordée lors de précédents débats.
342. La représentante du gouvernement du Danemark a souligné la nécessité de faire référence à la règle énonçant la prescription respective. Les inspecteurs ne sauraient prétendre à des défauts sans en indiquer l'origine. La représentante du gouvernement des Pays-Bas, au nom des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne présents, exprime son approbation.
343. Cet argument n'ayant pas convaincu les gens de mer, aucun consensus tripartite n'est atteint.

Amendement 153: C.1/D.25

Norme A5.2.1, paragraphe 4

344. Le représentant gouvernemental du Japon a appuyé le nouvel alinéa e). Il importe, compte tenu de la question d'équité, de mettre les informations à la disposition de toutes les parties en cause. Son gouvernement publie déjà sur son site Web les informations concernant

l'immobilisation de navires, mais non des renseignements personnels. Un accord s'est fait sur la règle 5.2.2 concernant les procédures de traitement des plaintes. L'information doit rester disponible, mais de façon équitable.

345. Un observateur (président du Mémorandum de Paris) a précisé que toutes les inspections menées dans le cadre dudit mémorandum sont mises à disposition dans la base EQUASIS. Dans les autres cas, elles seront publiées sur le site Web.
346. La représentante du gouvernement des Pays-Bas, au nom des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne présents et avec l'appui du représentant du gouvernement de l'Ukraine et du groupe des armateurs, a soutenu l'amendement, moyennant un sous-amendement visant à substituer à l'expression «dans la mesure nécessaire» les termes «sur demande et dans la mesure nécessaire».
347. Le porte-parole des gens de mer n'ayant pas été convaincu, l'amendement n'a pas obtenu de consensus tripartite.

Amendements 154 et 155: C.1/D.8 et C.1/D.37 **Principe directeur B5.2.1, paragraphe 2 b)**

348. La représentante du gouvernement des Pays-Bas, s'exprimant au nom des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne présents, a souligné l'importance du présent amendement. Elle le soutient avec l'appui des représentants des gouvernements du Brésil, de la République de Corée, du Nigéria, du Pakistan, des Philippines et de Singapour. L'amendement a obtenu un consensus tripartite.

Autres amendements

349. Tous les autres amendements ont fait l'objet, soit d'un retrait soit d'un désistement faute de soutien tripartite et de débat de fond.

Clôture

350. Le représentant du gouvernement du Libéria a regretté la rapidité avec laquelle les travaux de la réunion se sont déroulés. La recherche nécessaire d'une acceptation tripartite a pour corollaire le rejet de nombre d'amendements, il espère simplement qu'ils ne réapparaîtront pas. A l'inverse des gouvernements, les partenaires sociaux peuvent se rencontrer régulièrement. C'est pourquoi il demande de convoquer une réunion des représentants de gouvernements avant la Conférence maritime de février 2006, qui leur permettra de se concerter sur certaines questions, et facilitera grandement l'obtention de consensus en plénière. Le membre du gouvernement des Bahamas se dit d'accord et formule l'espoir que la Conférence alloue le plus de temps possible aux réunions du groupe gouvernemental.
351. La Secrétaire générale a reconnu l'intérêt d'une réunion de gouvernements préalable à la Conférence; malheureusement, le Bureau ne dispose pas de ressources suffisantes à cet effet; elle invite les gouvernements à donner leur appui financier à ladite réunion.
352. Le porte-parole des gens de mer a déclaré que son groupe serait déçu si tous les amendements rejetés à la présente réunion étaient présentés à nouveau en 2006. Le groupe des gens de mer ne soumettra que peu de nouveaux amendements, même si nombre de ceux qu'il avait présentés n'ont pas été appuyés à la présente réunion.

-
- 353.** Le représentant du gouvernement du Mexique, s'exprimant au nom des pays d'Amérique latine enregistrés à la réunion, s'est dit satisfait des progrès réalisés; malheureusement, bien que l'espagnol soit une langue de travail, leur participation s'est vue gênée, pour certaines propositions importantes, par l'absence de document et de services d'interprétation simultanée dans cette langue par suite des restrictions budgétaires connues de tous. Conscients de ces limitations, ils remercient le Bureau de tous les efforts accomplis et espèrent qu'à l'avenir ces restrictions disparaîtront. Animés par le désir de faciliter l'avancement des négociations, ils ne s'opposeront pas à l'adoption des documents dérivés de la réunion, mais souhaitent qu'il soit consigné que leurs délégations réservent leur position et pourraient revenir sur certains des points traités à la présente réunion lors de la prochaine Conférence maritime.
- 354.** Le conseiller spécial, s'exprimant au nom de la Secrétaire générale, a pris acte de la participation à la réunion tripartite d'intersession de 162 représentants gouvernementaux venant de 68 pays, de 44 représentants des armateurs, de 35 représentants des gens de mer et de représentants de douze organisations internationales, soit 253 participants au total. Le projet de rapport de la réunion sera adressé à tous les participants pour qu'ils y apportent d'éventuelles corrections, accompagné d'une version du projet de convention qui incorpore le résultat des travaux réalisés à ce jour. Se référant en particulier aux préoccupations exprimées par le gouvernement du Mexique, au nom des pays d'Amérique latine, le conseiller spécial a indiqué que le libellé des dispositions restées en suspens sur lesquelles un consensus tripartite s'était maintenant dégagé sera envoyé à tous les mandants en français, anglais et espagnol, et que le résumé des commentaires reçus sera inclus dans le rapport soumis à la Conférence. S'agissant de la Conférence maritime en soi, qui se tiendra du 7 au 23 février 2006, elle comprendra une Commission de vérification des pouvoirs mais pas de Commission des résolutions. Conformément à la pratique suivie habituellement pour les sessions maritimes de la Conférence internationale du Travail, le Directeur général élaborera un rapport sur les développements enregistrés dans l'industrie maritime; ce texte ne sera pas examiné tant que la convention n'aura pas atteint le stade d'une version définitive. Conformément au Règlement de la Conférence, le Bureau fera en sorte que le rapport parvienne aux Etats Membres, dans toute la mesure possible, quatre mois avant l'ouverture de la session.
- 355.** La Secrétaire générale, le président de la CTMP, le président de la réunion et les vice-présidents représentant les gouvernements, les armateurs et les gens de mer ainsi que tous les autres participants ont remercié tout ceux qui ont travaillé pour cette réunion de leurs efforts, leur dévouement et leur collaboration.

(Signé) B. Carlton,
président.