

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

Genève  
14-18 octobre 2002

---

## Rapport final

### Introduction

1. Le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (ci-après dénommé «groupe de haut niveau») s'est réuni à l'occasion de sa deuxième session au Bureau international du Travail du 14 au 18 octobre 2002, à Genève. Le groupe de haut niveau a poursuivi ses travaux en application d'une décision prise par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à sa 280<sup>e</sup> session (mars 2001) et en application d'une proposition présentée à l'unanimité par la Commission paritaire maritime à sa 29<sup>e</sup> session (janvier 2001) appelant à définir une norme internationale du travail maritime unique et cohérente intégrant, autant que faire se peut, le contenu de toutes les différentes normes internationales du travail maritime qui sont suffisamment à jour.

### Composition du groupe de haut niveau

2. Ont participé à la réunion du groupe de haut niveau 48 représentants gouvernementaux, avec un total de 112 participants, 22 représentants des armateurs et 28 représentants des gens de mer. Un certain nombre de représentants d'organisations non gouvernementales étaient également présents.
3. Le groupe de haut niveau, sur la proposition du groupe gouvernemental, a élu M. Tatsuya Teranishi (membre gouvernemental, Japon) vice-président, en remplacement de M. Takeshi Nishikawa, qui ne pouvait poursuivre son mandat en raison du fait qu'il a été nommé à un autre poste au sein de son gouvernement. Par conséquent, le bureau se compose comme suit:

*Président:* M. Jean-Marc Schindler (membre gouvernemental, France)  
*Vice-présidents:* M. Tatsuya Teranishi (membre gouvernemental, Japon)  
M. Lachlan Payne (membre du groupe des armateurs, Australie)  
M. Brian Orrell (membre du groupe des gens de mer, Royaume-Uni)

Les membres des groupes sont les suivants:

#### *Groupe gouvernemental*

*Président:* M. C.H.G. Schlettwein (Namibie)  
*Vice-président:* M. Young-Moon Park (République de Corée)  
*Secrétaire:* M. Georg Smefjell (Norvège)

---

### *Groupe des armateurs*

*Président et porte-parole:* M. Dierk Lindemann (Allemagne)  
*Vice-président:* M. Joe Cox (Etats-Unis)  
*Secrétaire:* M. David Dearsley (Fédération internationale des armateurs)

### *Groupe des gens de mer*

*Président et porte-parole:* M. Brian Orrell (Royaume-Uni)  
*Vice-président:* M. Thomas Tay (Singapour)  
*Secrétaire:* M. Jon Whitlow (Fédération internationale des ouvriers du transport)

## **Déclarations d'ouverture**

4. La présidente du sous-groupe du groupe de haut niveau a donné des informations sur les résultats de la réunion qui s'est déroulée à Genève du 24 au 28 juin 2002, ces informations figurant dans le document STWGMLS/2002/12. Elle a rappelé les discussions sur quatre thèmes ayant fait l'objet de décisions au sein du groupe de haut niveau, notamment le renforcement de mécanismes de mise en application et de surveillance comprenant, entre autres, la façon dont le groupe pourrait avoir davantage de poids au niveau du contrôle, par l'Etat du port, de la délivrance de certificats, de la structure de l'instrument et de la formation des gens de mer. Elle a rappelé au groupe de haut niveau les conclusions du sous-groupe sur les conditions de mise en application, le champ d'application, la structure et la procédure d'amendement simplifiée. Elle a insisté sur la nécessité de tirer parti du capital que représentent les ratifications de la convention n° 147, qui constitue un des instruments les plus importants de l'OIT et ayant été ratifié par un grand nombre d'Etats.
5. La secrétaire générale adjointe a présenté les rapports préparés par le Bureau. Une liste complète des documents présentés au groupe de haut niveau figure dans l'annexe du présent rapport. Le document principal (TWGMLS/2002/3) présente un projet préliminaire illustrant une structure envisageable pour la nouvelle convention. Ce texte doit être développé à la lumière des décisions prises par le groupe de haut niveau dans de nombreux domaines, portant par exemple sur les définitions et le champ d'application. Une importante documentation sur la mise en application et le suivi (TWGMLS/2002/4) et sur la procédure d'amendement simplifiée (TWGMLS/2002/2) est également disponible. De plus, l'intervenante a attiré l'attention sur les ratifications survenues récemment et sur la mise en œuvre récente ou future de certains instruments de l'OIT relatifs au travail maritime, notamment le Protocole relatif à la convention n° 147 et la convention n° 180.
6. Le président du groupe gouvernemental a fait part des discussions qui ont eu lieu au cours des précédentes réunions de son groupe. Sur la question de la méthode de travail, son groupe a préféré que les travaux soient menés en plénière de façon à prendre des décisions fournissant les instructions nécessaires à la rédaction du nouvel instrument. Son groupe a accepté qu'une approche à quatre niveaux soit adoptée, c'est-à-dire une classification en articles, réglementation, règles et recommandations. Les termes peuvent varier mais les trois premiers niveaux seraient contraignants et le dernier non contraignant. Les règles et recommandations correspondraient aux codes A et B de la Convention STCW (Convention internationale de 1978, telle que modifiée en 1995, sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille) de l'Organisation maritime internationale (OMI). Certains membres de son groupe se sont prononcés en faveur de l'approche définie dans la Convention MARPOL (Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires) consistant à «comparer et choisir» avant de ratifier. Cependant, la

---

flexibilité ne devrait pas atténuer l'impact de l'instrument. Les articles devraient être modifiés au moyen d'une procédure d'amendement explicite. L'amendement tacite pourrait être envisagé pour les niveaux 3 et 4, et éventuellement pour le niveau 2, dans la mesure où l'on garantit qu'aucun principe se situant en dehors du champ d'application des articles ne soit introduit par des moyens détournés. L'organe chargé de l'amendement de la convention devrait avoir les compétences techniques requises. Des garanties devraient être prises avant d'éviter que les membres gouvernementaux ne soient mis à l'écart du processus d'amendement. La nécessité d'une mise en application et d'un contrôle efficaces a fait l'objet d'un large consensus mais les débats se sont poursuivis à ce sujet.

7. Le porte-parole du groupe des armateurs a été impressionné par les progrès réalisés en moins d'un an depuis la première réunion du groupe de haut niveau. Le groupe de haut niveau dispose déjà d'un texte préliminaire. Il s'est déclaré confiant dans le fait que les objectifs fixés à ce moment-là seront atteints. Des décisions délicates doivent être prises afin de permettre au processus de rédaction de se poursuivre.
8. Le secrétaire du groupe des armateurs a présenté le document préparé par la Fédération internationale des armateurs (FIA), qui porte tout d'abord sur l'organisation du travail et attire notamment l'attention sur les décisions techniquement complexes devant être prises dans une période relativement courte. Les armateurs ont estimé qu'il serait profitable de créer des petits groupes car il n'est pas possible d'aborder toutes les questions en séance plénière. Sur la question de la mise en application, le président a recensé trois points, qu'il estime importants et devant faire l'objet d'une discussion approfondie: *a)* la question de la délivrance d'un certificat aux navires attestant la conformité aux normes de travail établies; *b)* les procédures de vérification adoptées avant la délivrance de ces certificats; et *c)* les procédures permettant de traiter les plaintes des équipages. De plus, la FIA a attiré l'attention sur le champ d'application et les définitions. Enfin, les procédures d'amendement ont également été examinées. Le secrétaire du groupe des armateurs a conclu en insistant sur le fait que les préoccupations de son groupe étaient de nature pratique et non politique.
9. Le porte-parole du groupe des gens de mer a félicité le Bureau pour la qualité des documents mis à la disposition de la réunion. Il a fait savoir que, lors de la première réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, il avait été convenu que le futur instrument serait «clair, simple et facile à ratifier et à appliquer». Il a estimé que le groupe de haut niveau devait s'en tenir à ces objectifs. La complexité et la difficulté de compréhension de certains documents confirment en outre la nécessité de simplifier et de clarifier les informations fournies. Si l'exercice consiste simplement à consolider les textes existants, sur le modèle de la ConMarCon, qui regroupait toutes les normes du travail maritime existantes, la tâche est aisée. L'intervenant a jugé approprié de réviser l'intégralité du texte existant, en utilisant un langage clair, simple et facile à comprendre.
10. Se référant aux commentaires formulés par les membres de son groupe lors de la réunion, l'intervenant a estimé qu'il convenait de produire un instrument susceptible de recueillir un grand nombre d'adhésions. Il a fait référence à la Réunion d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires, qui s'est tenue en mai 2002, ainsi que la déclaration commune censée fournir des orientations au groupe de haut niveau, notamment au sujet des lacunes à combler en matière de travail décent dans le secteur maritime. Le groupe des gens de mer a estimé que le nouvel instrument doit améliorer la condition des gens de mer à bord des navires dans le monde entier. Autrement dit, il doit servir à éliminer les navires ne répondant pas aux normes requises. Il constitue en outre une véritable «Charte des gens de mer», sans ambiguïté, qui veille à ce que le travail décent devienne une réalité sur tous les navires. L'intervenant a recommandé que les gens de mer proposent une approche radicale qui serait plus générale et qui supprimerait de

---

nombreux détails normatifs. Pour ce qui est de la structure même du futur instrument, elle devrait s'organiser comme suit: le premier niveau regroupant les articles; le deuxième, qui contient les réglementations, énonçant les principes et droits des gens de mer; les autres niveaux de l'instrument se répartissant entre une section A obligatoire (règles) et une section B non contraignante (recommandations). L'intervenant a admis qu'il convenait peut-être de supprimer de larges extraits des conventions existantes en vue d'obtenir un texte cohérent, actualisé et clair.

11. En ce qui concerne la mise en œuvre de l'instrument, le porte-parole du groupe des gens de mer a indiqué que son groupe était tout à fait favorable à l'idée d'associer le contrôle par l'Etat du port à la délivrance d'un certificat d'inspection, fondée sur une inspection du travail, mais qu'il s'opposait à l'insertion des conditions de travail dans le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) qui, selon lui, repose sur l'autoréglementation. Les gens de mer veulent que la conformité aux normes soit certifiée plutôt que les procédures. Le fait que les Etats Membres ne prennent pas suffisamment de mesures après avoir reçu des plaintes témoigne de la nécessité d'établir un système approprié de traitement des plaintes. Si les gens de mer estiment que la méthode s'inspirant de la Convention MARPOL affaiblit l'ensemble du processus, ils jugent que l'exclusion de certains groupes de gens de mer travaillant sur certains navires est tout simplement inacceptable et serait incompatible avec la Déclaration de Philadelphie et équivaldrait à institutionnaliser un système d'apartheid maritime. En revanche, on pourrait envisager un examen au cas par cas du champ d'application de chaque famille de règles détaillées. Le groupe des gens de mer, bien que favorable au concept d'équivalence dans l'ensemble, a proposé que des orientations reposant sur l'interprétation de ce concept soient énoncées dans le nouveau libellé de l'instrument. Le porte-parole du groupe des gens de mer a insisté sur la nécessité de rechercher des critères objectifs qui permettraient la vérification, compte tenu qu'il semble plus difficile d'exercer un contrôle des conditions sociales que de déceler les lacunes en matière de sécurité. Cependant, les gens de mer ont estimé que les difficultés étaient exagérées. L'intérêt de disposer d'une charte réside dans le fait que le non-respect de la réglementation sociale, comme des normes de sécurité, peut aboutir à l'immobilisation d'un navire. Le porte-parole du groupe des gens de mer a par ailleurs signalé que son groupe était disposé à travailler, si besoin est, en collaboration avec le groupe des armateurs au cours des réunions de groupe en vue de définir clairement les principes et droits des gens de mer; cependant, il est évident que la réunion plénière est la seule instance habilitée à prendre des décisions.
12. Le porte-parole du groupe des armateurs a reçu favorablement cette proposition et s'est montré satisfait de la bonne coordination qui règne au sein du groupe gouvernemental.
13. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a attiré l'attention des participants à la réunion sur la vigilance qui s'impose au moment d'aborder les principes et droits des gens de mer, de sorte que la procédure d'amendement tacite censée s'appliquer à ce stade précis de l'instrument ne serve pas à introduire des réglementations n'entrant pas dans le champ d'application des articles. L'intervenant a proposé qu'armateurs et gens de mer examinent également le contenu des articles en vue de s'assurer que leur champ d'application est pertinent.

## **Structure de l'instrument**

14. Le secrétaire général a fait une présentation de la structure de l'instrument consolidé, conformément aux propositions formulées dans les documents du Bureau.

- 
15. Le porte-parole du groupe des armateurs a confirmé que son groupe était d'accord avec le principe selon lequel l'instrument doit être divisé en quatre niveaux, tel que l'avait proposé le Bureau. A ce stade, il a estimé qu'il fallait éviter la terminologie complexe des règles et réglementations, susceptible d'induire en erreur ceux n'étant pas familiers avec le sujet traité. Le choix des termes pourrait se faire ultérieurement. Cependant, il a voulu savoir à quels niveaux l'«équivalence dans l'ensemble» serait insérée.
  16. En réponse à une question des armateurs, le Bureau a expliqué que l'«équivalence dans l'ensemble» et que la clause visant à «ne pas faire bénéficier certains navires de conditions plus favorables» n'étaient qu'une proposition de l'article V au niveau 1. Concernant l'application de l'équivalence dans l'ensemble, c'est-à-dire à quel niveau elle s'applique, il devrait incomber au groupe de haut niveau de déterminer pour chaque famille et chaque niveau si l'«équivalence dans l'ensemble» peut s'appliquer et dans quelle mesure la souplesse est nécessaire. L'équivalence dans l'ensemble ne s'appliquerait pas à l'ensemble de la convention mais plutôt aux détails.
  17. Le porte-parole des gens de mer a expliqué que, même si son groupe estimait que les droits des gens de mer et les principes de mise en application devaient être clairement définis, les conditions d'emploi et les effectifs des navires, par exemple, devaient être réglementés comme le sont les conditions de travail et de vie. Les conditions requises pour les voyages en mer et les dispositions connexes seraient des principes. Cependant, il reste à savoir comment les amendements apportés à l'instrument seront traités. Il est nécessaire d'être à même d'aborder de futurs problèmes imprévisibles qui doivent être mis en balance avec le maintien des droits fondamentaux consacrés. On pourrait envisager de confier les amendements à une session maritime de la Conférence internationale du Travail, ce qui exigerait l'allocation de ressources considérables et constituerait une raison impérieuse de modifier la réglementation. Il reste également à envisager la possibilité d'utiliser la procédure d'amendement simplifiée par une majorité qualifiée de sorte que l'instrument puisse être souple et mis à jour, selon les besoins, tout en préservant le respect des droits fondamentaux.
  18. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni s'est déclaré satisfait du fait que la convention ne puisse pas être modifiée au moindre «caprice». L'explication du Bureau sur les niveaux et la différenciation entre les droits et les principes fondamentaux et les droits et les principes de base est également acceptable. La situation serait plus claire si l'on définissait ce qui correspond à chaque niveau ainsi que ce qui doit être amendé et dans quelles conditions.
  19. Tant le porte-parole des armateurs que celui des gens de mer ont déclaré, après avoir discuté des diverses propositions relatives à la structure de l'instrument, notamment celle du gouvernement norvégien, qu'ils préféreraient la proposition du Bureau.
  20. Le représentant du gouvernement des Bahamas a déclaré que sa délégation n'avait pas une position très arrêtée sur cette question mais a rappelé que certains gouvernements avaient suggéré une approche de type MARPOL. Il a estimé qu'aucune décision finale ne devait être prise avant qu'une discussion plus approfondie n'ait lieu.
  21. Le représentant du gouvernement de la Namibie a expliqué qu'il était nécessaire d'introduire dans le futur instrument d'autres éléments du programme d'activités de l'OIT concernant un travail décent, compte tenu que l'actuelle liste de familles n'y fait aucune référence. Il a estimé que le dialogue social et l'emploi devaient occuper une place plus importante. Il a également jugé utile d'inclure des définitions non seulement au début mais aussi à tous les niveaux de l'instrument.

- 
22. La secrétaire générale adjointe a expliqué que, pour des raisons de rédaction, le texte à produire devait s'inspirer des conventions existantes, sans pour autant négliger l'aspect du dialogue social. Ainsi, des éléments de la Déclaration ont été introduits dans le préambule. Les préoccupations portant sur le travail décent peuvent être prises en considération dans des références à la convention n° 144, tandis que celles qui concernent l'emploi peuvent être envisagées dans d'autres dispositions.
  23. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a déclaré que le groupe gouvernemental avait déjà identifié les éléments des diverses familles susceptibles de faire double emploi. Sa délégation a estimé qu'à ce stade la question des familles pouvait rester en suspens.
  24. Le représentant du gouvernement de la République de Corée a appuyé ces propos et a indiqué que plusieurs possibilités devaient être envisagées, en particulier au niveau 3, compte tenu des propositions ayant été formulées qui visent à adopter une approche du type MARPOL aux fins de favoriser la flexibilité.
  25. Le porte-parole du groupe des gens de mer est convenu qu'une décision finale ne saurait être prise à la hâte. Il a ajouté que son groupe était conscient des préoccupations exprimées par la Namibie au sujet de l'importance du dialogue social. Trop souvent, les gouvernements manifestent un intérêt de pure forme à cette question. Dans certains cas, il n'y a pas de partenaires sociaux représentatifs et les équipages multinationaux rencontrent des difficultés à cet égard. L'intervenant a souligné la nécessité d'inclure un mécanisme qui permettrait d'instaurer un véritable dialogue social dans certains Etats du pavillon dans le nouvel instrument et a suggéré que cet aspect soit examiné en détail.
  26. Le président a constaté qu'un accord semblait se dégager sur le fait que les dispositions non contraignantes devraient se limiter au quatrième niveau, les trois niveaux supérieurs ayant pour leur part force obligatoire. Il a cependant souligné qu'à ce stade les décisions n'étaient pas définitives et qu'elles pouvaient être réexaminées à la lumière des débats ultérieurs.
  27. Un document joint du groupe des gens de mer et du groupe des armateurs a été présenté à la séance plénière sur les principes et les droits qui seront inclus aux niveaux 1 et 2 de la convention. Un représentant du groupe des armateurs a déclaré que les principes définis étaient un résumé de nombreuses années de débat mais que le document présenté n'était destiné qu'à être un document de travail. Des discussions plus approfondies seraient nécessaires car un certain nombre de questions ne faisaient pas l'unanimité parmi les partenaires sociaux et restaient donc entre crochets.
  28. Un représentant du groupe des gens de mer a ajouté qu'ils s'étaient efforcés de produire un document simple qui serait, espère-t-on, utile au BIT. En ce qui concerne les points entre crochets, ceux concernant la question de l'égalité reflètent des divergences entre les armateurs et les gens de mer; par contre, la rédaction du texte sur la sécurité sociale dans lequel on indiquait qu'il fallait élaborer une liste relative aux prestations sociales avait été très difficile. La ligne du texte faisant allusion au principe n'avait pas obtenu l'accord des interlocuteurs sociaux, mais ce qui précède n'empêche aucunement la mise en place d'accords bilatéraux sur la sécurité sociale entre les Etats Membres.
  29. Le président du groupe gouvernemental a fait état des discussions s'étant déroulées au sein de son groupe au sujet du document en question. En ce qui concerne le niveau 1, le groupe n'a pas jugé opportun d'inclure les conventions clés à ce niveau; elles devraient être placées dans le préambule. Le groupe a dans l'ensemble exprimé son accord avec le texte du Bureau au niveau 1 du document TWGMLS/2002/3. Il a estimé que bon nombre des dispositions du niveau 2 du document qui l'accompagne – notamment celles de la partie I – étaient plus appropriées pour le niveau 1. En outre, si le texte devait être rédigé au présent,

---

cela signifie que la procédure d'amendement tacite ne pourrait être appliquée au niveau 2. S'agissant encore du niveau 1, une définition des gens de mer s'impose, ainsi qu'une mention du Programme d'activités de l'OIT concernant un travail décent. Au niveau 2, des ambiguïtés subsistent au sujet de la formation, tandis que la mention des papiers d'identité devrait apparaître comme un droit des gens de mer et non comme une obligation. L'égalité a été considérée par la plupart des gouvernements comme une question controversée, ayant de possibles répercussions sur la sécurité de l'emploi et les coûts. Le niveau 2, III, a fait l'unanimité alors que le niveau 2, IV, n'a pu être pleinement accepté par de nombreux gouvernements. Certains d'entre eux ont suggéré qu'un accord de type MARPOL soit appliqué au niveau 2, IV. Le niveau 2, V, concernant l'accès à la justice a également été considéré comme étant difficile et pas suffisamment précis. Plus généralement, il a été estimé que le document devrait faire l'objet d'une consultation tripartite dans les pays respectifs des participants.

30. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a estimé qu'une structure du type STCW était nécessaire et a suggéré que les articles et les réglementations fournissent un cadre juridique dans lequel la partie A (l'équivalent du niveau 3 dans le document) de l'instrument pourrait être appliquée. Le représentant a enfin signalé que l'on ne pouvait légiférer en ne se fondant que sur de simples aspirations.
31. Le porte-parole du groupe des gens de mer a réaffirmé que la position du groupe sur la procédure d'amendement n'avait pas changé et qu'elle était telle qu'elle apparaissait dans leur propre document.
32. Le porte-parole du groupe des armateurs s'est rallié à l'opinion du Royaume-Uni au sujet des amendements de niveaux 1 et 2 proposés par les participants à une conférence au moyen d'une procédure explicite.
33. La représentante du gouvernement du Danemark a fait observer que son groupe avait désormais à sa disposition un document à examiner. Son gouvernement consultera les représentants du secteur national sur ces questions. Outre le fait qu'elle a approuvé de façon générale les remarques formulées par le président du groupe gouvernemental, elle a ajouté que les procédures de mise en application devaient être précisées. Sa délégation a déjà fait part de sa préférence pour une approche STCW. Elle a signalé que, comme pour le principe des heures de travail, son gouvernement réglementerait les heures de repos, conformément à la convention n° 180 de l'OIT qui doit être prise en compte. Quant à la politique concernant le chômage, on devrait considérer le fait que, pour certaines personnes, un emploi à terre serait une solution appropriée.

## **Structure de la convention**

34. Le groupe de haut niveau a décidé d'utiliser la terminologie suggérée par le secrétariat en y apportant certaines modifications. Les termes utilisés seront les suivants: Articles (niveau 1), Règlements (niveau 2), Code, partie A (niveau 3) et Code, partie B (niveau 4).

## **Mise en œuvre et contrôle**

35. Le Bureau a présenté le document TWGMSL/2002/1, dont le contenu a déjà été examiné en juin. Ce document aborde divers éléments qui pourraient faire partie de la mise en application et du contrôle dans le cadre de la convention proposée; il définit en outre les responsabilités des Etats concernant les conditions de travail à bord d'un navire. Le document s'inspire de pratiques actuelles de mise en application et de surveillance utilisées par l'OIT mais également à l'extérieur. Ce document met en lumière la façon dont le

---

processus de délivrance de certificats et la vérification de leur validité pourraient être abordés par la convention.

- 36.** La présidente du sous-groupe a souligné que le groupe avait eu une discussion approfondie au sujet de cette question prioritaire, ayant abouti à certaines modifications du texte du Bureau. Le groupe avait estimé qu'il était nécessaire d'inclure le rôle de l'Etat fournisseur de main-d'œuvre, en se fondant sur la discussion sur les agences de recrutement. Le groupe a évoqué la nécessité de délivrer un certificat mais n'est pas parvenu à un accord sur ce point.
- 37.** Le porte-parole du groupe des armateurs a souligné que la mise en application constituait une part essentielle de la nouvelle convention qui vise à définir des conditions offrant des chances égales à tous et à établir une solide dimension sociale. Néanmoins, un certain nombre de systèmes existants pourraient être étudiés et il convient d'éviter les doubles emplois. Le secrétaire du groupe des armateurs a déclaré que la mise en application devrait s'appliquer à chaque partie qui assumera les obligations lui incombant au titre de la convention, qu'il s'agisse des Etats du pavillon, des Etats fournisseurs de main-d'œuvre ou des Etats du port, des employeurs ou des gens de mer. En outre, le système devrait être transparent. Même si la proposition consistant à disposer d'une sorte de certificat peut sembler alléchante pour les armateurs, les Etats du port et autres, il n'est pas apparu très clairement comment ce système pourrait fonctionner dans la pratique. Il n'a pas non plus été établi si les gouvernements seraient à même de satisfaire aux obligations qui leur incomberaient, particulièrement au sujet du nombre requis d'inspecteurs du travail. De plus, il reste encore à définir si la délivrance d'un certificat confirmerait le fait que les normes observées à bord sont réellement conformes aux exigences définies ou simplement, comme avec le Code ISM, confirmerait que la compagnie applique des procédures garantissant le respect des normes. Des questions pourraient être posées au sujet de la période de validité de ces certificats après les changements d'équipage et au sujet de la personne ou de l'organisme habilité à délivrer ledit certificat. Un autre point important consiste à déterminer si le système de vérification du Code ISM devrait s'appliquer aux normes du travail, tel que proposé par la Norvège. Sur cette question, le groupe des armateurs a été très sceptique concernant l'application du Code ISM, qui devrait être un instrument approprié pour traiter les questions sociales. Si ces points ne peuvent pas être résolus de façon satisfaisante, la question de la délivrance de certificats aux navires risque bien de soulever des problèmes au lieu de les résoudre.
- 38.** L'un des autres sujets ayant suscité des questions parmi les membres du groupe des armateurs est celui des plaintes émanant des équipages. Le groupe des armateurs est conscient du fait qu'un mécanisme visant à traiter les plaintes des équipages figure déjà dans la convention n° 147. De façon générale, les armateurs sont favorables à la proposition selon laquelle la nouvelle convention devrait contenir un mécanisme de ce type. Cependant, il s'agit d'une question sensible et, si la procédure n'est pas correctement et minutieusement examinée, son application pourrait se transformer en véritable cauchemar administratif, tant pour les employeurs que pour les responsables gouvernementaux des Etats du port et des Etats du pavillon.
- 39.** Le porte-parole du groupe des gens de mer s'est montré satisfait de voir le groupe des armateurs aussi ouvert au dialogue. Il a mis l'accent sur la position de son groupe concernant la mise en œuvre de l'instrument telle qu'énoncée dans la proposition faite par les armateurs à la présente réunion. Il ne fait aucun doute qu'il convient d'adopter un dispositif complet pour les procédures d'inspection du travail impliquant les Etats du pavillon, les Etats fournisseurs de main-d'œuvre et les Etats du port, ainsi que l'OIT et l'OMI. Le système doit maintenir le rôle de premier plan de l'Etat du pavillon, tel que prévu par le droit international, et un véritable lien doit être établi entre les inspections effectuées par l'Etat du pavillon et les normes du travail telles qu'énoncées dans la

---

nouvelle convention. Pour répondre aux propos du groupe des armateurs, le groupe des gens de mer a estimé que les normes du travail en cours d'élaboration constituent une «charte» pour tous les gens de mer, quelle que soit leur nationalité. Une attestation de conformité pourrait être délivrée de la même façon que sont conduites les inspections des installations et des équipements. Le Code ISM, qui repose essentiellement sur l'autoréglementation, n'est pas un mécanisme de vérification des droits des gens de mer. La convention n° 147 et, plus importante encore, la convention n° 178 (qui n'a pas été ratifiée par un grand nombre de pays) offrent un exemple de conception moderne de la vérification des conditions d'emploi.

40. Le représentant du gouvernement de la Norvège a présenté son document dans lequel figure un exemple pratique sur la façon dont le système défini dans le Code ISM pourrait être élargi afin de couvrir les conditions de travail et de vie. Le rôle du Norwegian Maritime Directorate (Directorat maritime norvégien) est en évolution et davantage de ressources sont consacrées à des actions de contrôle et de suivi, telles que des audits et des inspections inopinées. L'application de la convention n° 178 de l'OIT en Norvège s'effectue au moyen des systèmes définis dans le Code ISM. Ce dernier porte déjà sur la sécurité dans l'environnement du travail et pourrait être adapté de façon à ce qu'il prenne en compte d'autres éléments concernant les conditions de travail et de vie. La proposition norvégienne a fourni des exemples de documents ayant servi à la mise en œuvre du Code ISM. Des documents du même type pourraient être préparés afin de traiter les questions de l'OIT.
41. Le représentant de l'OMI a présenté le document soumis par son organisation sur le Code ISM. Au titre de ce code, la délivrance de certificats concerne les navires et les sociétés. Un certificat de gestion de la sécurité est délivré aux navires et un document de conformité est délivré aux compagnies. Le Code ISM facilite l'application de tous les instruments obligatoires et pas uniquement celle des conventions de l'OMI. Néanmoins, même si certains instruments de l'OIT relatifs à la sécurité correspondent aux objectifs du code, ce n'est pas le cas pour toutes les dispositions de l'OIT. Par conséquent, la portée du Code ISM, concernant la sécurité en mer et la prévention des dommages causés à l'environnement marin, devrait peut-être être élargie afin que toutes les questions devant faire partie du nouvel instrument consolidé de l'OIT puissent être prises en considération.
42. Le représentant du gouvernement du Canada a souligné qu'à l'heure actuelle très peu d'inspecteurs chargés du contrôle par l'Etat du port, ou d'inspecteurs chargés du contrôle par l'Etat du pavillon, avaient toutes les compétences requises tant pour les questions de sécurité que pour les questions sociales. Cependant, il a rappelé au groupe qu'en vertu du Memorandum d'entente de Paris des inspecteurs étaient actuellement formés en matière de gestion des ressources humaines afin de combler cette lacune. Cela indique que, dans la mesure où des indications claires sont données, une formation appropriée peut être assurée. Pour conclure, il a déclaré que la délivrance de certificats relatifs à des questions traitées par l'OIT et des inspections pertinentes étaient des objectifs réalisables.
43. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a estimé qu'au vu des informations fournies la délivrance de certificats constituait un bon moyen pour avancer, étant donné que les questions posées par le groupe des armateurs avaient reçu une réponse. Les principes du contrôle par l'Etat du port mis au point dans le projet préliminaire du secrétariat sont acceptables, à une exception près concernant les coûts de l'inspection des navires. Selon lui, cela pourrait mener à des abus. Il a ensuite commenté les trois types d'audits (ou vérification de la qualité) ayant été définis, à savoir le type ISM, le type Liste blanche de la Convention STCW et le type OACI (Organisation de l'aviation civile internationale). A ce stade, l'intervenant a estimé que l'audit de type OACI n'était pas approprié car il n'est pas encore complètement mis au point. Si la Liste blanche de la Convention STCW a servi un objectif bien précis, elle s'est toutefois résumée à un simple

---

exercice théorique; c'est pourquoi elle a été jugée inappropriée. Les audits de type ISM sont plus prometteurs mais ils relèvent d'un instrument de l'OMI, si bien qu'on peut difficilement les convertir en instruments de l'OIT, à moins que cette dernière ne mette en place une procédure équivalente. L'intervenant a exprimé des doutes au sujet de la faisabilité d'un tel exercice et de la mise en pratique d'un processus d'audit.

44. Le représentant du gouvernement de Chypre a mis l'accent sur l'efficacité des procédures de type ISM, sans pour autant les considérer comme la panacée. Il a proposé que soient examinées les questions susceptibles d'être traitées efficacement au moyen de la méthode de type ISM, les autres pouvant ensuite être examinées dans le cadre d'une procédure distincte, telle que la délivrance de certificats. Il a également relevé que, si la procédure de délivrance de certificats consiste en une évaluation portant sur le navire lui-même, le système de type ISM s'applique à un niveau supérieur, celui de la compagnie dans son ensemble.
45. Le représentant du gouvernement des Bahamas a insisté pour que seuls certains de l'ensemble des points de détail couverts par le futur instrument soient contrôlables (d'un point de vue de l'OIT) et, partant, remplissent les conditions requises pour se voir délivrer un certificat. Même dans ce cas, la subjectivité joue un rôle important et aboutit à des divergences d'interprétation selon les ports ou les pays considérés. Le groupe gouvernemental a jugé que la formule des audits nationaux n'était pas à retenir car ceux-ci impliquent un trop grand nombre d'acteurs. La méthode de type ISM permet une action au niveau de la compagnie, et une version de cette méthode adaptée par l'OIT pourrait être envisagée. Pour finir, l'intervenant a indiqué que, compte tenu que les procédures existantes ne sont pas à même de couvrir tous les aspects du nouvel instrument, il convient d'envisager de nouvelles solutions.
46. La représentante du gouvernement de l'Égypte a déclaré qu'une formation appropriée devait être dispensée aux inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port ou par l'État du pavillon. Elle a constaté que la délivrance de certificats était un moyen efficace de traiter une partie des questions examinées, mais pas la totalité d'entre elles. Elle a ajouté qu'une version du système de type ISM adaptée par l'OIT pouvait être envisagée.
47. Le représentant du gouvernement de la Norvège a estimé que le Code ISM, ou tout système équivalent, constituait pour l'État du pavillon le meilleur moyen d'exercer une surveillance efficace et sans entrave. Sa mise en œuvre ne pose pas de problème compte tenu qu'il n'a de secrets ni pour les armateurs ni pour les gens de mer. La Norvège a ratifié la convention n° 178 en pensant qu'elle serait appliquée au moyen du système ISM. Avec une flotte de 750 à 1 000 navires à surveiller, la Norvège n'avait d'autre choix pour garantir la mise en œuvre de l'instrument. La qualité des systèmes d'inspection est essentielle, que ce soit au moyen d'un certificat autonome, d'un processus nouveau de délivrance des certificats ou d'un processus associé au Code ISM. Eu égard aux questions soulevées par le groupe des armateurs, on peut formuler les commentaires suivants:
  - a) le fait d'opter pour la solution ISM permet de produire un document attestant que les procédures suivies par la compagnie sont en vigueur et garantissent la conformité aux normes relatives à l'exploitation et aux conditions à bord;
  - b) la période de validité devrait être la même que pour d'autres sujets traités dans le cadre du système ISM;
  - c) un seul système doit prévaloir qui s'applique à la fois au propriétaire/opérateur et au navire;

- 
- d) les conditions auxquelles s'applique le système doivent être celles qui relèvent du domaine de compétence de l'armateur, à savoir les conditions de travail et de vie à bord;
  - e) les procédures appliquées pour les points énumérés ci-dessus doivent être les mêmes que celles qui s'appliquent aux sujets traités par le Code ISM; et
  - f) les documents ne sauraient être mis en doute sauf s'il existe de bonnes raisons de les contester.

La responsabilité de l'application doit incomber à l'Etat du pavillon, à l'Etat du port, aux Etats fournisseurs de main-d'œuvre et aux armateurs. L'engagement systématique des partenaires sociaux dans la procédure d'inspection est également essentiel. Il convient toutefois de poursuivre les débats en vue de comprendre toutes les questions liées à la mise en œuvre de l'instrument.

- 48.** Malgré tout le respect que lui inspire la position du précédent intervenant, le représentant du gouvernement des Philippines s'est déclaré opposé à l'idée d'intégrer les questions touchant les gens de mer dans le Code ISM, dont le préambule énonce en effet qu'il a pour objet d'établir des normes internationales sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, deux sujets qui relèvent clairement du domaine de compétence de l'OMI. Bien que disposé à entendre d'autres arguments destinés à contredire ses propos, l'intervenant a estimé que le Code ISM n'était pas l'instrument approprié pour traiter des conditions de travail et de vie.
- 49.** La représentante du gouvernement du Danemark s'est prononcée en faveur d'un système visant à garantir la conformité effective et non la simple attestation d'une procédure ou de l'émission d'un document de type ISM. Il convient de définir clairement quel doit être l'objet de la délivrance de certificats, dont le but devrait consister à faciliter le contrôle par l'Etat du port et à garantir la protection des gens de mer au plan international. Quant aux questions soulevées par le groupe des armateurs, l'intervenante n'a pas jugé opportun qu'une nouvelle inspection du navire soit effectuée à chaque changement d'équipage; il conviendrait davantage que l'armateur assume la responsabilité de la conformité, y compris entre deux inspections. Des orientations doivent être fournies sur l'objet des inspections – qu'elles soient effectuées par l'Etat du pavillon ou par l'Etat du port – ainsi que sur le contenu effectif de tout certificat délivré (point restant à définir). Le paragraphe 51 du document TWGMSL/2002/1, préparé par le Bureau, contient de nombreux éléments auxquels adhère l'intervenante et qu'elle juge utiles aux fins de rédaction. Cette dernière a toutefois estimé qu'une disposition relative au coût des inspections serait une source de préoccupations car elle pourrait déboucher sur une utilisation abusive. Les mesures de mise en application doivent prévoir plusieurs catégories de sanctions, les fautes mineures devant être punies moins sévèrement que les fautes graves, en l'occurrence celles qui ont pour effet de mettre les gens de mer et leurs familles dans une situation matérielle particulièrement difficile. De même, les récidivistes doivent être punis plus sévèrement que les délinquants primaires. Pour finir, l'intervenante a ajouté que sa délégation préconisait le concept du système de l'audit, y compris par les Etats du pavillon, et celui des sociétés de classification si les domaines définis dans la nouvelle convention sont confiés par un Etat à ces entités.
- 50.** Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a estimé que le certificat devait être délivré par l'Etat du pavillon, en premier lieu, afin d'attester de la conformité aux exigences définies dans la nouvelle convention consolidée, mais aussi en vue de clarifier d'éventuelles incertitudes pendant le contrôle par l'Etat du port. Au sujet du contrôle par l'Etat du port, il a déclaré que, dans la pratique, cette procédure ne pouvait s'appliquer qu'aux éléments de la convention relevant de la responsabilité de l'Etat du pavillon

---

consistant à veiller à la mise en application. Il s'est également fait l'écho du représentant du gouvernement des Etats-Unis au sujet de la question du coût. Or l'inspection initiale ne devrait induire aucun coût. En ce qui concerne la vérification de la mise en œuvre de la nouvelle convention, il convient de déterminer à qui incombe les responsabilités, ce qui doit être vérifié et par qui cela doit être fait. Jusqu'à ce jour, le débat a porté sur la surveillance des navires et des compagnies par les Etats du pavillon soit en fonction d'un système d'audit de type Code ISM, soit par la délivrance d'un document de conformité ou d'un certificat. Cependant, il est nécessaire de surveiller toutes les parties engagées dans la mise en œuvre de la nouvelle convention. On dispose de trois modèles à cet égard: la Liste blanche STCW de l'OMI, le programme de surveillance de type OACI et le système de l'OIT. En l'état actuel des choses, le représentant du Royaume-Uni n'est pas favorable à l'exclusion d'un de ces modèles avant qu'ils n'aient été examinés en détail. Enfin, pour ce qui est des plaintes déposées par les équipages, la proposition du groupe des gens de mer présente l'intérêt de consacrer le droit de porter plainte directement auprès des autorités gouvernementales, de sorte que toute pression éventuelle susceptible d'être exercée au niveau du navire ou de la compagnie soit prise en compte. Toutefois, on pourrait conseiller, peut-être sur le plan non contraignant du nouvel instrument, un ensemble de recommandations relatives aux procédures et aux niveaux de progression, concernant le navire, la compagnie, l'Etat du pavillon ou l'Etat du port.

- 51.** Le représentant du gouvernement de l'Allemagne a fait observer que les inspecteurs allemands sont des experts du domaine technique mais ne connaissent pas bien les questions relatives au travail ni le droit social. En Allemagne, le système des inspections du travail n'existe pas. L'inspection ne couvre pas les aspects du travail et du droit social, ce qui est également le cas dans d'autres pays. Il a suggéré que davantage de possibilités soient explorées afin de faciliter l'accès des tribunaux nationaux du travail à tous les gens de mer.
- 52.** Le représentant du gouvernement de la Namibie a signalé que sa délégation était en principe favorable à la délivrance d'une attestation de conformité, qu'il estime être un outil de prévention. Cependant, les capacités des experts maritimes de son pays à cet égard sont à l'heure actuelle relativement limitées et une formation appropriée serait nécessaire. Au sujet de l'audit, il aurait besoin d'en savoir plus sur les questions de délivrance de certificats avant de donner son opinion. Il a fait remarquer que le capitaine devrait faire partie du processus. En ce qui concerne les plaintes de l'équipage, il a estimé qu'il s'agissait essentiellement d'une question tripartite, dans laquelle l'intervention de l'Etat devrait être limitée à des situations mettant la vie en danger.
- 53.** Le représentant du gouvernement du Japon s'est rallié aux Etats-Unis au sujet de l'utilisation du Code ISM en tant qu'outil de mise en application. Après avoir remercié le gouvernement de la Norvège pour son excellent document, il a toutefois exprimé son désaccord avec les suggestions formulées. Il a signalé que la finalité de la Convention SOLAS (Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) à laquelle le Code ISM est annexé est très différente de celle de l'OIT. Un autre code devrait être mis au point si l'on souhaite suivre cette voie. Il conviendrait également de signaler que les sociétés de classification n'ont que peu d'expérience sur le plan des conditions de travail et de vie des gens de mer. En ce qui concerne l'engagement des Etats fournisseurs de main-d'œuvre, il convient de fournir davantage de précisions au niveau de la rédaction du nouvel instrument. A l'image du mécanisme complexe actuellement utilisé pour l'emploi des gens de mer, la relation de responsabilité des parties concernées semble être très compliquée. Par exemple, l'Etat dans lequel le contrat a été effectivement signé doit-il toujours être considéré comme l'Etat fournisseur de main-d'œuvre? La délégation a demandé au Bureau de fournir davantage de raisons justifiant le choix présenté dans le document au cours de la prochaine réunion du sous-groupe.

- 
54. Le représentant du gouvernement de la Grèce a estimé que la mise en application et le contrôle étaient des questions fondamentales. Sa délégation a soutenu le concept de la délivrance de certificats et a même suggéré qu'un modèle de certificat soit mis au point en temps utile. Au sujet de la question des qualifications des inspecteurs, sa délégation a également suggéré que des directives spécifiques soient mises au point, afin que les approches subjectives soient éliminées.
55. Le représentant du gouvernement du Nigéria a déclaré que, tout en reconnaissant que l'Etat du pavillon est responsable de la fixation des salaires, ces derniers devraient être déterminés dans le cadre des politiques nationales existantes. Il est nécessaire de simplifier les normes en tenant compte des particularités locales. Considérant que de nombreux pays ont des difficultés à assumer les coûts inhérents à l'engagement des experts maritimes et à leur formation, les armateurs devraient assumer les coûts liés aux inspections. Le représentant gouvernemental est favorable à la délivrance de certificats, qui permettrait de renforcer la sécurité des transports maritimes. La procédure relative aux plaintes des équipages devrait être dûment expliquée dans le texte, en prenant soin d'éviter qu'un grand nombre de plaintes peu sérieuses ne soient déposées.
56. Le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré que le document présenté par le Bureau constitue une bonne base de discussion. Plus précisément, les membres de son groupe ont souscrit aux points *a)* à *h)* du paragraphe 51. Cependant, ils estiment que la délivrance de certificats temporaires, au nom de l'Etat du pavillon, tel qu'énoncé au point *g)*, ne présente que peu d'intérêt et risque surtout de soulever des problèmes considérables. Ils ont jugé qu'il y avait un lien trop étroit entre les points *k)* et *j)* et les dispositions d'application du strict contrôle par l'Etat du port, actuellement définies dans la convention n° 147. Le point relatif au non-respect systématique devrait faire l'objet d'un développement. En outre, ils ont estimé que les points *a)* et *b)* du paragraphe 52 conviennent, contrairement au point *c)* au sujet duquel, selon eux, les principales obligations d'un Etat du pavillon, qui ont été expressément définies par le droit international et dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, devraient être maintenues. Cependant, il serait nécessaire de mettre en place un système d'audit qui démontrerait que les Etats fournisseurs de main-d'œuvre exercent une surveillance efficace des agences de recrutement. Au point *d)*, il faut élargir les possibilités de détention d'un navire étant définies de façon trop restrictive dans la convention n° 147, ainsi que les propositions du Bureau.
57. Le porte-parole du groupe des armateurs a remercié les gouvernements ayant répondu aux questions posées dans leur présentation. Il a demandé à la délégation de la Norvège si sa proposition concernant le Code ISM devait être considérée *stricto sensu*, ou si l'on pouvait envisager d'utiliser une procédure similaire.
58. Le représentant du gouvernement de la Norvège a répondu que le principal objectif consistait à disposer d'un système de vérification de la qualité, et que le système défini dans le Code ISM ou un système équivalent pouvait être envisagé de la même manière.
59. Le président du groupe gouvernemental a informé les participants à la réunion que son groupe était parvenu à un consensus sur un document de travail ayant été distribué à l'ensemble du groupe. Ce document sera peaufiné ultérieurement. Il a également signalé que la nécessité de la délivrance d'un certificat avait fait l'objet d'un large consensus, mais qu'il était nécessaire de revenir sur les détails. Le membre gouvernemental des Etats-Unis, sur la proposition du président, a présenté le document de travail qui ne devrait être considéré que comme un outil facilitant les travaux.
60. Le porte-parole du groupe des armateurs a rendu compte des discussions qui se sont déroulées au sein de son groupe au sujet des opinions du groupe gouvernemental sur le

---

document présenté par le Bureau et au sein d'un groupe de haut niveau mixte de partenaires sociaux chargé de clarifier leurs approches relatives aux principes et aux droits qui devraient être classés dans le niveau 2 du nouvel instrument. Même si l'on décide de prendre une mesure de standardisation, des incertitudes subsistent sur les questions constitutionnelles. En ce qui concerne les procédures de plaintes, le groupe des armateurs a estimé qu'un texte fondé sur une pratique commune était préférable. Quant aux procédures d'amendement, il s'agit là d'une question relativement technique qui mérite davantage de réflexion.

- 61.** Le porte-parole des gens de mer a signalé que son groupe avait délibéré sur le document du groupe gouvernemental portant sur les rôles respectifs des Etats du pavillon, des Etats dont les gens de mer sont ressortissants et des Etats du port. Il a en outre signalé que son groupe était préoccupé par le fait que le rôle premier revenant à l'Etat du pavillon puisse être réduit. Ils travaillent avec les armateurs sur un document relatif aux principes et aux droits qui devraient être classés dans le niveau 2.
- 62.** Le président du groupe gouvernemental a déclaré que des progrès avaient été faits concernant la délivrance de certificats et le système d'assurance-qualité. La délivrance de certificats tout comme le système complémentaire d'assurance de la qualité sont nécessaires. Une combinaison de ces deux approches aboutirait à un système de mise en œuvre efficace mais simple qui contiendrait tous les éléments nécessaires à la mise en œuvre de la convention. Le risque de double emploi inhérent à la coexistence de systèmes parallèles serait ainsi éliminé. L'examen des autres questions de mise en application est également en cours.
- 63.** Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a présenté une proposition émanant de son gouvernement ayant adopté une approche relativement radicale sur la question de savoir comment les Etats du pavillon et les navires se conformeront aux exigences définies dans la convention consolidée. Cette proposition consiste à utiliser une déclaration plutôt qu'un certificat. Une première version de cette déclaration a défini 11 points au sujet desquels l'Etat du pavillon exigera l'adhésion de l'armateur, du capitaine et de l'équipage. Dans la pratique, cela signifie que chacun des points énumérés devrait être formulé selon un énoncé déclaratoire. Par exemple, un point pourrait être énoncé comme suit: «aucune personne employée à bord d'un navire n'aura moins de 16 ans...», alors qu'un certificat emploierait «a». Il a été estimé que ce type de déclaration serait conforme à la conception tripartite des relations consistant à veiller à des conditions de travail et de vie satisfaisantes à bord des navires. Afin d'éviter les doubles emplois, certains points de la déclaration porteraient sur la nécessité de délivrer des certificats de compétence et des certificats médicaux devant être amenés à bord par exemple, mais il ne serait cependant pas nécessaire de fournir davantage de détails car ces dispositions seraient couvertes d'une autre manière. Par ailleurs, lorsque des précisions doivent être fournies, par exemple au sujet des heures de travail et de repos, la déclaration devrait établir que «les heures de travail et de repos seront fixées conformément au calendrier joint et que les informations pertinentes seront maintenues». Ainsi, un calendrier figurerait en annexe de la déclaration, détaillant les exigences spécifiques relatives au navire devant être maintenues. Une vérification annuelle, effectuée par un responsable de l'Etat du pavillon, du respect des dispositions par exemple énoncées dans la convention n° 178, pourrait être faite et certifiée dans la déclaration. Cette dernière qui serait de la même nature qu'une déclaration de droits et de principes serait propre au navire, délivrée par l'Etat du pavillon, et viserait à faciliter le contrôle par l'Etat du port. Au sujet de ce dernier point concernant le contrôle par l'Etat du port, la déclaration établirait clairement quelles sont les conditions convenues par l'Etat du pavillon étant conformes à celles de la nouvelle convention, même si l'Etat du pavillon a accepté une disposition fondée sur le principe de l'«équivalence dans l'ensemble» satisfaisante, ou si la convention n'est pas en soi définitive sur une question particulière, telle que l'âge minimum des gens de mer et le matériel médical à bord d'un

---

navire. La déclaration serait affichée à bord dans un endroit visible. Les points de contact de l'Etat du pavillon y figureraient au cas où des dépôts de plaintes seraient nécessaires. Cette proposition n'a pas fait l'objet de l'approbation du groupe gouvernemental mais elle visait à fournir des informations au groupe de haut niveau.

- 64.** Le représentant du gouvernement de la Norvège a déclaré que le système d'assurance-qualité devait énoncer des mesures et procédures claires visant à garantir la conformité à la convention. Les représentants des équipages et des compagnies doivent participer aux audits d'assurance-qualité. Des audits internes doivent être réalisés chaque année par les compagnies, et les résultats mis à la disposition des équipages et des employés à terre. Il convient également de mener des audits externes. L'autorité compétente de l'Etat du pavillon, ou toute autre instance dûment habilitée, doit procéder à des inspections régulières, y compris des bureaux à terre, et veiller à ce que l'objet de l'inspection soit en conformité avec les dispositions de la convention, en délivrant des attestations de conformité si nécessaire. Les compagnies, dont les navires se sont vu délivrer des certificats en vertu du Code ISM, devront inclure dans leur système ISM des mesures et procédures telles qu'énoncées dans la convention. Lorsque l'autorité compétente est satisfaite du niveau de conformité, elle peut délivrer un certificat qui sera annexé au certificat ISM. En cas de contrôle effectué par l'Etat du port, un certificat ou une déclaration doit être produit au titre de preuve à première vue de la conformité avec les dispositions pertinentes de la convention. C'est aux Etats Membres de décider s'il convient d'adopter un système d'assurance-qualité de type ISO (Organisation internationale de normalisation) ou d'associer le système d'assurance-qualité choisi au système ISM.
- 65.** Le porte-parole du groupe des gens de mer s'est félicité de la possibilité qui leur a été offerte d'examiner le contenu de la déclaration. La position du groupe des gens de mer sur les systèmes de type ISM est largement connue et présentée dans leur proposition. L'intervenant ne saurait en aucun cas se résoudre à adopter des systèmes de ce type, quels que soient les critères sur lesquels ils se fondent, car cela s'apparenterait à une autoréglementation de facto. Les audits doivent servir à vérifier dans quelle mesure l'Etat du pavillon se soustrait à ses responsabilités et également servir à vérifier que les Etats fournisseurs de main-d'œuvre assurent une surveillance efficace des agences de recrutement. Pour procéder à un contrôle efficace, il peut être nécessaire de se fonder, par exemple, sur des systèmes d'approbation et de reconnaissance, tels qu'énoncés par la Règle I/10 de la Convention STCW. Pour ce qui est des rôles respectifs de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port, le groupe des gens de mer s'est montré perplexe au sujet de l'étendue de la responsabilité conjointe. C'est à l'Etat du pavillon qu'incombe la responsabilité au premier chef de se conformer au droit international. La portée du contrôle par l'Etat du port pourrait être élargie pour couvrir les contrats d'emploi, la cessation des contrats et le bien-être des gens de mer à bord. Les questions de sécurité sociale sont pour leur part plus complexes. Cependant, la responsabilité des questions liées aux conditions à bord et des questions non régies par les contrats incombe à l'Etat du pavillon et non uniquement à l'Etat fournisseur de main-d'œuvre. Tous ces points auront beau être débattus plus en détail, le groupe des gens de mer ne changera pas d'avis pour autant sur la question des systèmes d'assurance-qualité. L'intervenant émet une réserve formelle sur ce point.
- 66.** Eu égard à la proposition de déclaration émanant du représentant du gouvernement du Royaume-Uni, le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré que son groupe avait des vues similaires sur la question. Pour les besoins de l'inspection, une déclaration doit être produite qui indique dans quelle mesure les pays ont ratifié la convention. L'Etat du port doit connaître l'objet sur lequel porte l'inspection, et la réponse à cette question dépend des conditions que l'Etat du pavillon doit remplir. Il convient à cet égard de documenter la législation nationale existante.

- 
- 67.** Le secrétaire du groupe des armateurs a évoqué l'intérêt attentif qu'a porté son groupe au système des certificats et des déclarations. Si un système de ce type était mis en place, il devrait faire l'objet d'un audit. Des problèmes de terminologie ont été soulevés qui portent sur les critères de qualité tels que mentionnés aux paragraphes 51 et 52 du document TWGMLS/2002/1 préparé par le Bureau, qui fait état de critères différents de ceux contenus dans la Liste blanche de l'OMI. Selon l'OIT, des normes de qualité devraient être en vigueur, et c'est aux gouvernements d'en décider. Une évaluation indépendante de ces normes a été effectuée et les résultats ont été transmis à l'OMI. Le système d'assurance-qualité mentionné par certains représentants gouvernementaux, notamment par celui de la Norvège, est différent d'un système de critères de qualité tel que défini dans la Convention STCW de l'OMI. Pour ce qui est de la conformité avec la convention en matière d'audit, les membres armateurs, bien qu'intéressés par les propos du représentant du gouvernement de la Norvège, sont restés sur la réserve. A ce stade, ils n'avaient pas encore pleinement adhéré au concept de la délivrance de certificats, ils n'étaient pas non plus convaincus de la nécessité d'un système d'audit et se sont montrés très sceptiques vis-à-vis de la procédure d'audit ISM.
- 68.** Le président du groupe gouvernemental a indiqué que son groupe avait tenu une seconde séance de discussion sur les propositions des représentants du Royaume-Uni et de la Norvège en matière de délivrance des certificats et d'assurance-qualité. Selon les membres de son groupe, le meilleur moyen de traiter de ces questions serait de mettre sur pied un groupe de haut niveau qui demanderait au Bureau de fusionner les éléments des deux propositions en un seul bloc, qui comprendrait également les paragraphes 51 à 53 du document préparé par le Bureau, et de soumettre le document obtenu à la prochaine réunion du sous-groupe pour examen.
- 69.** Le porte-parole du groupe des armateurs a saisi la difficulté de parvenir à un consensus sur ces questions. Il s'est montré confiant dans la capacité du Bureau à rédiger un projet de texte qui donne satisfaction à tous. Le porte-parole du groupe des armateurs et celui du groupe des gens de mer ont tous deux signalé que leur groupe respectif était disposé à accepter la proposition visant à demander au Bureau de soumettre au sous-groupe un projet de document pour examen.
- 70.** Le porte-parole du groupe des armateurs a fait les observations suivantes sur les paragraphes 51 et 52 du document préparé par le Bureau: les membres de son groupe ont réservé leur décision sur la question de la délivrance des certificats (paragraphe 51, c)); ils ont appuyé le système des critères de qualité tels que mentionnés au paragraphe 51 f) qui correspond à la version énoncée dans la Convention STCW selon laquelle il revient aux Etats du pavillon de déterminer le système précis qu'ils ont adopté. Les armateurs ne sont pas favorables à l'approche du Code ISM; ils se sont opposés à ce que l'inspection soit effectuée entièrement aux frais de l'armateur (paragraphe 51 i)); ils ont souhaité débattre plus en profondeur de la procédure de traitement des plaintes (paragraphe 51 j)); ils ont estimé que le paragraphe 51 l) méritait un examen plus approfondi; enfin, ils ont jugé que le paragraphe 52 devait lui aussi être discuté plus en profondeur et se sont opposés à ce que les Etats fournisseurs de main-d'œuvre contrôlent entièrement les contrats d'emploi. En outre, les armateurs et les agences de recrutement ne devraient pas être conjointement responsables mais séparément responsables dans le cas d'une infraction à des obligations, car un tel concept serait contraire au droit dans de nombreux pays.
- 71.** Le président du groupe gouvernemental a réaffirmé que la plupart des aspects abordés dans ces paragraphes ne pouvaient pas être étudiés séparément et qu'effectivement les paragraphes 51 à 53 devaient être considérés comme un ensemble, comme cela a été dit précédemment. Son groupe a ajouté que la question des coûts d'inspection ne devrait être qu'une option proposée aux Etats Membres qui ne devrait pas être mentionnée dans la convention. De plus, la question de l'immobilisation devrait être davantage développée.

- 
72. Le représentant du gouvernement du Canada a demandé que l'on tienne compte, en temps utile, des Résolutions A 931 (22) et A 930 (22) dans le débat sur le futur instrument.
73. Le représentant du gouvernement de la France a souscrit à l'opinion du Canada et s'est déclaré satisfait du travail déjà réalisé. La France est favorable à la délivrance de certificats car les Etats du pavillon sont ainsi davantage responsabilisés et les contrôles facilités. Le certificat devrait garantir le respect de certaines conditions ou être complété par d'autres documents appropriés. Sur la question de la sécurité sociale, le représentant du gouvernement de la France a ajouté que l'Etat fournisseur de main-d'œuvre et l'Etat du pavillon avaient des responsabilités différentes et que la question de la confidentialité des plaintes de l'équipage était extrêmement importante. Il est également nécessaire de clarifier certaines définitions juridiques qui ont parfois une portée différente selon les systèmes juridiques.
74. Le représentant du gouvernement du Libéria a souligné qu'en rédigeant le texte concernant le regroupement des paragraphes 51 et 52 le Bureau devrait utiliser les divers documents relatifs à la délivrance de certificats de conformité, le document de la Norvège sur l'assurance-qualité ainsi que les autres aspects définis dans le document préparé par le Bureau. Les problèmes devraient être soumis au nouveau comité tripartite mentionné dans le cadre de la procédure d'amendement et de la surveillance de l'efficacité de la nouvelle convention.
75. La représentante du gouvernement de l'Égypte a souligné que le contrôle de la qualité – que ce soit au moyen du Code ISM ou d'un autre système – devrait compléter le système de délivrance de certificats afin de veiller au respect des normes internationales. Elle préférerait ne pas aborder la question de l'assurance responsabilité civile et du rapatriement tant que le groupe de haut niveau mixte OMI/OIT n'aura pas résolu ce point qui est en cours d'examen, notamment au sujet d'un mécanisme nécessaire à la mise en œuvre. Néanmoins, à l'heure actuelle, le rapatriement est possible par la voie diplomatique et devrait être fondé sur un processus objectif.
76. Le représentant du gouvernement du Panama a déclaré qu'il arrive souvent qu'un navire soit immobilisé, puis que les autorités le laissent repartir après avoir constaté que tout est en règle. En pareil cas, il semble juste que l'armateur soit indemnisé par l'Etat du port. En outre, une deuxième inspection devrait avoir lieu avant qu'une décision d'immobilisation ne soit prise.
77. Le représentant de Malte a fait référence au paragraphe 51 *c)* et *f)* portant sur la délivrance de certificats, la définition d'objectifs clairs et de normes de qualité, ainsi que sur la mise en œuvre des normes maritimes de l'OIT concernant la sécurité de l'équipage et du navire. La proposition de la Norvège concernant la vérification des conditions de vie et de travail vient compléter la proposition novatrice du Royaume-Uni qui vise à assurer le respect à bord des droits et des principes.
78. Le représentant du gouvernement de Chypre a déclaré que toutes les parties avaient accepté que l'Etat du port devait se charger du contrôle des navires, en vertu de la mise en œuvre des instruments de l'OMI et de l'OIT. Il ne pense pas qu'il convient d'examiner la mise en application des résolutions OMI/OIT sur l'abandon et la responsabilité pour les créances. Les assurances de protection et d'indemnisation (P&I), les souscripteurs et les compagnies d'assurance ne veulent pas couvrir les risques associés à l'abandon. Il a attiré l'attention du groupe de haut niveau sur deux points importants qui pourraient être traités dans la convention: les gens de mer sont souvent retenus en otage et le rapatriement leur est refusé lorsqu'il y a un conflit entre l'armateur/opérateur et l'Etat du port; de plus, ils sont traités comme des criminels dans le cas d'un accident de mer. Il ne fait pas confiance aux audits de type ISO mis en œuvre par certains Etats du pavillon ni à d'autres exercices

---

d'«évaluation» semblables à celui défini dans la Convention STCW, car il estime que cette approche ne permet pas aux Etats du pavillon de veiller, de façon sûre, à la conformité institutionnelle avec les instruments de l'OIT. L'intervenant a donné l'exemple des Etats du pavillon qui ne disposent même pas de l'infrastructure de base. Ces derniers sont cependant disposés à accepter l'enregistrement d'un navire le même jour que la présentation de la demande et peuvent faire jusqu'à trois audits par jour. Il a fait remarquer que les Etats du pavillon concernés n'étaient pas souvent présents aux réunions de l'OIT ni à celles de l'OMI. Le Bureau devrait prendre en compte ces aspects et devrait traiter la question de l'infrastructure des Etats du pavillon nécessaire à la mise en œuvre de la convention.

- 79.** Le représentant du gouvernement des Bahamas a exprimé son désaccord au sujet de la question des frais induits par l'inspection, tels que mentionnés au paragraphe 51 *i*). Bien qu'un certain nombre d'éléments aient été identifiés comme relevant de la compétence des Etats fournisseurs de main-d'œuvre, on ne mentionne à aucun moment qui doit en assurer le contrôle et la surveillance. L'intervenant a fait valoir qu'il émettait des réserves sur les propositions faites par les représentants des gouvernements du Royaume-Uni et de la Norvège au sujet des attestations de conformité et, bien que les partenaires sociaux n'aient pas encore abordé la question, il semblerait qu'il n'existe aucune disposition relative à la surveillance ou à l'inspection par l'Etat du pavillon. La proposition du représentant du gouvernement de la Norvège, qui porte sur l'assurance-qualité et vise à étendre la surveillance en vue de couvrir l'Etat du pavillon dans les domaines relevant de sa compétence, mérite d'être examinée.
- 80.** Le représentant du gouvernement de la République de Corée a fait part de ses difficultés à comprendre le libellé du paragraphe 52 *c*). Les agences de recrutement ne doivent pas être responsables en cas de faillite de l'armateur. Ce dernier doit veiller à assurer sa propre sécurité financière ainsi que la protection des gens de mer qui, à leur tour, doivent pouvoir bénéficier de cette sécurité financière.
- 81.** La représentante du gouvernement du Brésil s'est prononcée en faveur de la proposition mentionnée au paragraphe 41 du document préparé par le Bureau, qui vise à faciliter l'accès aux recours offerts par les tribunaux de l'Etat du port en cas d'abandon ou de non-paiement du salaire des gens de mer. En ce qui concerne le paragraphe 51 *c*), l'intervenante a estimé que la validité du certificat, plutôt que de couvrir uniquement la durée du voyage, devait durer un à trois ans, conformément aux dispositions de la convention n° 178.
- 82.** Le secrétaire du groupe des gens de mer a souhaité associer les membres de son groupe aux observations formulées par les représentants des gouvernements de l'Egypte et de Chypre au sujet des travaux du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer. Il conviendrait que la tâche de ce groupe mixte soit menée à bien avant d'introduire dans la convention consolidée le concept d'attestation de responsabilité financière. L'intervenant s'est également associé aux remarques du représentant du gouvernement de la République de Corée concernant l'accès direct aux compagnies d'assurance, sans être pour autant convaincu de l'opportunité du moment choisi pour traiter de cette question, compte tenu des difficultés en suspens liées à la mise en application et à la délivrance de certificats. Le groupe des gens de mer s'en est tenu à sa position initiale, tout comme le gouvernement de Chypre s'est montré sceptique quant à la validité des audits purement théorique, en particulier ceux fondés sur les normes ISO. Il a par ailleurs appuyé la proposition du représentant du gouvernement des Bahamas visant à réaliser des audits de l'Etat du pavillon. Il a déclaré vouloir se procurer une copie de la proposition du représentant du gouvernement du Royaume-Uni. Si l'intervenant est convenu que l'obligation de conformité s'applique aux Etats fournisseurs de main-

---

d'œuvre, qui devraient faire l'objet d'un audit, la responsabilité au premier chef demeure du ressort de l'Etat du pavillon.

- 83.** Le porte-parole du groupe des armateurs a admis que les résolutions traitant de l'abandon, du décès et de l'invalidité des gens de mer sont essentielles, comme l'a mentionné le représentant du gouvernement du Canada. En raison du nombre d'instruments de l'OIT existants relatifs aux droits de rapatriement des gens de mer, le problème de l'abandon, du décès et du handicap ne pouvait manquer d'être abordé en vue de mettre à jour les anciens textes avant de les intégrer à l'instrument consolidé. Aussi, une liste des résolutions de l'OMI/OIT ayant le statut de recommandations à l'OIT doit-elle être établie afin que ces textes soient examinés.
- 84.** Le représentant du gouvernement de la République de Corée a fermement appuyé la proposition du représentant du gouvernement du Canada, selon laquelle la présente convention est inadaptée, et il a indiqué qu'il jugeait nécessaire d'élaborer des orientations sur ce point.
- 85.** Le groupe des armateurs et celui des gens de mer ont présenté un document sur les positions exprimées au cours des précédentes discussions. Les secrétaires de chacun des deux groupes respectifs ont déclaré que, s'ils avaient disposé de davantage de temps, ils auraient pu conjointement préparer un document sur ce sujet et demander au secrétariat de prendre leurs propositions en considération dans la préparation du projet d'instrument. En particulier, le secrétaire du groupe des armateurs a déclaré que la mise en application devait comprendre les éléments suivants: 1) une attestation de conformité délivrée par l'Etat du pavillon après inspection; 2) une déclaration ou un document délivré au navire par l'Etat du pavillon, dont le contenu serait plus complet que celui du certificat et donnant davantage d'orientations susceptibles d'être nécessaires dans le cadre du contrôle par l'Etat du port; et 3) un mécanisme visant à veiller à ce que les conditions de vie et de travail à bord soient en permanence conformes aux normes énoncées dans la convention. L'Etat du pavillon devra déterminer le mécanisme précis à adopter.
- 86.** Les participants à la réunion ont convenu que les deux documents devraient servir de guide, tout comme les précédentes conclusions du groupe de haut niveau.

### **Procédure d'amendement simplifiée**

- 87.** La secrétaire générale adjointe a présenté le document TWGMLS/2002/2 préparé par le Bureau, qui porte sur la procédure d'amendement simplifiée, en insistant sur les propositions concernant la participation de tous les Etats Membres, le droit de vote, ainsi que les procédures d'amendement tacites et explicites, selon le niveau de la convention auquel se situent les amendements considérés.
- 88.** La présidente du sous-groupe a déclaré que les débats approfondis qui se sont déroulés au sein du sous-groupe sur la question de la procédure d'amendement simplifiée sont reproduits en substance aux paragraphes 108 à 123 du présent rapport. Une grande partie des participants s'est prononcée en faveur d'une procédure d'amendement simplifiée pour la nouvelle convention proposée, qui en ferait un instrument vivant contrairement aux autres conventions maritimes de l'OIT. Il a auparavant déjà été fait un bon usage de cette procédure pour d'autres instruments. Le sous-groupe a lui aussi largement préconisé l'approche soulignée dans le document préparé par le Bureau.
- 89.** Le président du groupe gouvernemental a fait part de l'accord général de son groupe sur la nécessité d'une procédure d'amendement simplifiée. Les dispositions du niveau 1, à savoir les articles, doivent être amendées selon une procédure explicite, tandis que celles du

---

niveau 4, qui sont non contraignantes, peuvent l'être selon une procédure tacite. Les amendements apportés aux niveaux 2 et 3 peuvent être explicites ou tacites, selon leur contenu. L'essentiel des textes du niveau 2 requiert un amendement explicite, tandis que la plupart des règles énoncées au niveau 3 peuvent être amendées selon une procédure tacite. Lorsqu'une procédure d'amendement est examinée, il convient de considérer les dispositions prises par l'OMI. Or les dispositions de l'OMI prévoyant que les Etats qui n'ont pas ratifié la convention ne peuvent présenter des propositions d'amendements devraient être annulées, le droit de vote demeurant toutefois l'apanage des Etats qui l'ont ratifiée. Il convient d'envisager la création d'un comité permanent tripartite constitué d'experts et, dans la mesure du possible, équilibré au plan régional, destiné à traiter des amendements et autres questions connexes. Les procédures d'amendement ne doivent pas contribuer à mettre les gouvernements en minorité lors de l'examen desdits amendements. Enfin, il doit être fait appel à la compétence technique nécessaire au sein des comités qui examinent les amendements.

- 90.** Le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré que les amendements aux dispositions du niveau 2 ne peuvent être entérinés que par une session maritime de la Conférence internationale du Travail. L'approbation tacite est appropriée pour le libellé du niveau 3. Le groupe des armateurs a accepté le modèle proposé par le Bureau, qui prévoit de garantir les points importants, en particulier de faire appel à la compétence technique du secteur maritime et de mettre en place un comité tripartite, la Commission paritaire maritime étant pour sa part maintenue. Le fait d'accepter le principe d'une procédure d'amendement tacite ne doit pas signifier que cette dernière devienne une succession permanente de petits amendements. Une convention doit être un instrument vivant, certes, mais les amendements doivent être justifiés. Le groupe des armateurs a appuyé la position du groupe gouvernemental.
- 91.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a mis l'accent sur les commentaires formulés par les membres de son groupe contenus aux paragraphes 4 à 6 de leur rapport. Le modèle de la Convention SOLAS se révèle être approprié pour autant que les différences notables soient prises en considération, notamment en ce qui concerne les amendements au chapitre 1. C'est pourquoi on peut envisager la possibilité d'utiliser les sessions maritimes de la Conférence internationale du Travail pour entériner de manière flexible les amendements tacites apportés aux dispositions du niveau 2 de la convention. Or cette procédure ne doit pas devenir un phénomène courant, il s'agit plutôt d'un filet de sécurité destiné à réagir rapidement aux événements imprévus. Le groupe des gens de mer a globalement appuyé les observations faites par le groupe gouvernemental et il s'est montré désireux de veiller à ce qu'une certaine discipline soit imposée lors de la soumission des amendements proposés. Il a également largement soutenu la proposition faite par le Bureau.
- 92.** Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a déclaré que les articles de la convention ne pouvaient être amendés que par une procédure explicite, tout comme les réglementations relatives aux principes et droits des gens de mer. Les règles concernant l'application détaillée peuvent, en général, être amendées selon une procédure tacite, sauf exception, par exemple lorsqu'il s'agit de dispositions relatives à la mise en application, qui requièrent une procédure d'amendement explicite. Quant au libellé du niveau 4, il peut être amendé selon une procédure tacite. Le fait de s'inspirer du modèle de la Convention SOLAS permet de prendre un bon départ. Or, à l'OMI, on est de moins en moins enclin à recourir aux procédures d'amendement tacites. Une convention récemment adoptée par l'OMI, la Convention internationale pour lutter contre les effets nocifs des peintures antisalissure (2001), contient des garanties destinées à raviver l'intérêt pour la procédure d'amendement tacite. Les nouvelles dispositions suivantes devraient être ajoutées au sous-paragraphes 8 de l'article 44 du paragraphe 25 du document préparé par le Bureau: au cours de la période d'acceptation, un gouvernement peut notifier à l'Organisation que

---

l'amendement ne s'appliquera pas à son propre cas tant qu'il n'aura pas donné expressément son accord. De plus, lorsqu'une partie soumet l'instrument de ratification de la convention, elle peut notifier à l'Organisation qu'elle ne se conformera pas aux amendements adoptés au moyen de la procédure d'amendement simplifiée, à moins qu'elle ne les ait expressément acceptés.

- 93.** Le représentant du gouvernement de la Norvège a soutenu les efforts de l'OIT en faveur d'un instrument vivant, qui ne saurait être obtenu sans une procédure d'amendement simplifiée. L'OIT doit avoir à la fois l'intention et les moyens de créer l'organe maritime nécessaire pour y parvenir. En outre, toute disposition de la convention portant atteinte à la législation nationale ou au budget des Etats Membres devrait nécessiter une procédure d'amendement spécifique. Le libellé des niveaux 3 et 4 peut être amendé selon une procédure tacite.
- 94.** Le représentant du gouvernement du Panama a déclaré que tous les Etats Membres ont le droit de voter, qu'ils aient ou non ratifié la convention, et que c'est l'essence même des principes qui garantissent la participation des Etats Membres à l'Organisation. Un équilibre régional doit être respecté dans tout organe, quel qu'il soit. En outre, les Etats qui n'ont pas ratifié devraient pouvoir s'opposer à des amendements soumis aux gouvernements pour examen.
- 95.** Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a mis l'accent sur deux points. Tant qu'aucun nouveau texte n'a été établi, il est difficile de déterminer si telle ou telle partie doit être soumise à une procédure d'amendement tacite ou explicite. Compte tenu de ce postulat et pour autant que les articles incluent une disposition qui soit conforme à celles de la partie III du projet préliminaire (TWGMLS/2002/3), l'intervenant peut envisager d'accepter les procédures d'amendement tacites pour les niveaux 2, 3 et 4. Cependant, plus tard dans la semaine, après que les partenaires sociaux ont préparé un projet de texte préliminaire portant sur ce qui pourrait être inclus aux niveaux 1 et 2 du nouvel instrument, il a déclaré que le texte en question l'amènerait à revoir sa position et que les niveaux 1 et 2 devraient être amendés par une procédure explicite. Cela pourrait même s'appliquer à des parties du niveau 3. Les autres points, non moins importants, auxquels a fait référence le représentant du gouvernement des Etats-Unis, visent à faire en sorte que la convention consolidée soit ratifiée et appliquée par le plus grand nombre de pays possible. Au sujet du texte révisé de la convention, préparé par le Bureau, le texte du niveau 2 est trop détaillé, et certains extraits peuvent être renvoyés au niveau 3.
- 96.** La représentante du gouvernement du Danemark s'est montrée favorable au texte du Bureau eu égard à la procédure d'amendement tacite, qui devrait s'appliquer aux niveaux 3 et 4. Elle s'est dite intéressée par la proposition du représentant du gouvernement des Etats-Unis, tout en précisant qu'elle souhaiterait voir un projet de texte. Il convient de créer un comité maritime spécial composé d'experts issus d'une grande variété de pays, ouvert à tous les Etats Membres, où le droit de vote serait toutefois réservé aux Etats ayant ratifié la convention. Compte tenu qu'en matière d'amendements à la convention la décision finale sera prise à la Conférence internationale du Travail, où tous les Etats Membres ont le droit de vote, il est certain qu'une influence s'exercera au stade ultime à l'échelle de l'Organisation. L'intervenante a confirmé les propos de ses prédécesseurs au sujet des détails excessifs contenus dans les réglementations du niveau 2, et elle a signalé qu'elle avait hâte de découvrir le projet de texte établi par les partenaires sociaux.
- 97.** La représentante du gouvernement de l'Egypte a appuyé le principe d'une procédure d'amendement simplifiée, qui contribuerait largement à maintenir à jour la convention. L'acceptation tacite des amendements devrait s'appliquer aux niveaux 3 et 4 de l'instrument. Tout comité mis en place devrait être tripartite et respecter une répartition

---

géographique appropriée. L'intervenante a corroboré les propos de son homologue du Danemark au sujet du rôle important que joue la Conférence internationale du Travail.

- 98.** Le porte-parole des gens de mer a déclaré que le document du Bureau portant sur le niveau 2 était très satisfaisant mais cependant trop détaillé. Les gens de mer et les armateurs travaillent actuellement sur une proposition commune dans laquelle la plupart des droits seront présentés de façon plus concise.
- 99.** Le représentant du gouvernement de la France a signalé que sa délégation était favorable à une procédure d'amendement simplifiée dont les dispositions seraient définies par les partenaires sociaux. La délégation estime également que le vote sur les amendements devrait être réservé aux pays ayant ratifié l'instrument. L'application de la procédure aux niveaux 2 ou 3 risque de poser des problèmes constitutionnels, mais non au niveau 4. La délégation espère cependant obtenir davantage de détails.
- 100.** Le représentant du gouvernement de Malte a déclaré qu'il approuvait en principe la procédure d'amendement simplifiée et qu'il émettait des réserves au sujet des droits accordés aux membres n'ayant pas ratifié l'instrument.
- 101.** Le représentant du gouvernement des Philippines s'est prononcé en faveur de la déclaration précédemment faite par le représentant du gouvernement du Panama. Les pays n'ayant pas ratifié l'instrument ne devraient être autorisés ni à présenter des amendements ni à voter. Le comité de surveillance devrait être composé en fonction d'une représentation géographique et tripartite et en tenant compte du principal type d'activités des pays.
- 102.** Le représentant du gouvernement de l'Italie a reconnu la pertinence de la procédure d'amendement simplifiée. Il s'est déclaré en faveur de la procédure d'amendement tacite appliquée aux niveaux 3 et 4. Un élargissement au niveau 2 soulèverait des problèmes constitutionnels. Le comité qui devrait être créé pour amender la convention devrait être tripartite.
- 103.** Le représentant du gouvernement des Bahamas s'est rallié à l'opinion du président du groupe gouvernemental. Il a également expliqué que la suggestion de la délégation des Etats-Unis consistant à établir un parallèle entre le futur instrument et la nouvelle Convention de l'OMI sur la peinture antifouling risquait de semer le trouble, étant donné que l'objet et la complexité de ces deux instruments sont très différents sur un certain nombre de points.
- 104.** Le représentant du gouvernement de la République de Corée a signalé que sa délégation approuvait la procédure d'amendement simplifiée uniquement au sujet des dispositions non contraignantes et détaillées, mais peut-être pas au sujet des dispositions relatives à la délivrance de certificats ou au champ d'application qui devrait être introduit dans les dispositions détaillées.
- 105.** Le représentant du gouvernement de la Grèce a fait part de l'approbation de sa délégation au sujet de la procédure d'accord tacite, telle qu'elle est décrite dans le document du Bureau. Il a également souscrit aux déclarations du président du groupe gouvernemental et a déclaré qu'il estimait essentiel que chaque Etat Membre ait le droit de proposer des amendements.
- 106.** Le représentant du gouvernement de la Turquie a déclaré que sa délégation soutenait la procédure d'amendement simplifiée et que les amendements approuvés par les participants à la Conférence devraient être soumis à tous les Etats Membres, qui devraient avoir le droit de soulever des objections.

- 
- 107.** La secrétaire générale adjointe de la réunion a confirmé les remarques du représentant du gouvernement du Danemark et a, en outre, déclaré que la Conférence internationale du Travail devra adopter les amendements (devant faire l'objet d'une acceptation tacite) avec une majorité de deux tiers, mais ne pourrait pas y apporter de changements. Quant aux propositions des gens de mer, elle a indiqué que le Bureau étudierait toute solution novatrice fondée sur le document actuellement préparé par les partenaires, en tenant compte, comme il se doit, des exigences constitutionnelles, tant aux niveaux international que national.

## **Définitions et champ d'application**

- 108.** La secrétaire générale adjointe de la réunion a brièvement présenté le document du Bureau.
- 109.** La présidente du sous-groupe a expliqué qu'au cours de la réunion du sous-groupe de juin les participants avaient accepté que le secteur de la pêche soit traité séparément, en étant conscients du fait que le secteur serait réglementé en fonction de ses qualités propres dans une nouvelle convention de l'OIT, et a précisé qu'à plusieurs reprises le maintien de la convention n° 147 avait été évoqué.
- 110.** Le porte-parole des armateurs a rappelé les mentions appropriées faites dans leur proposition à la page 7, paragraphe 2.7. Il a stipulé que son groupe avait un problème concernant les services nationaux, côtiers et à proximité des côtes, qui devraient être exclus du champ d'application de la convention.
- 111.** Le porte-parole des gens de mer a apprécié le document très détaillé présenté par le Bureau et a déclaré qu'il était inacceptable et inapproprié d'exclure des groupes entiers de gens de mer du champ d'application du futur instrument, créant ainsi un apartheid maritime institutionnalisé. Il a cependant reconnu que les cas particuliers pouvaient être examinés individuellement.
- 112.** Le président du groupe gouvernemental, se faisant l'écho de l'opinion de son groupe, a déclaré que le champ d'application des instruments existants devait être maintenu et que les navires de pêche devaient en être exclus. Au sujet des voyages nationaux, tous les gens de mer devraient effectivement être pris en compte, mais avec une certaine souplesse, qui dépendrait des décisions des Etats Membres prises en fonction des négociations tripartites. Des catégories spécifiques de navires pourraient également être examinées afin de bénéficier d'éventuelles exemptions.
- 113.** La secrétaire générale adjointe de la réunion a confirmé qu'un nouvel instrument concernant la pêche était en cours d'élaboration, un premier examen étant prévu pour juin 2004, suivi de son adoption en juin 2005. La nouvelle convention tiendrait compte des instruments existants concernant la pêche, ainsi que de nouveaux éléments.
- 114.** Le représentant du gouvernement du Panama a indiqué que le secteur de la pêche devrait être exclu du champ d'application de la convention. Par ailleurs, le niveau d'application de la convention au travail dans les eaux intérieures ou nationales devrait être laissé à l'appréciation de chaque pays étant donné que, dans bien des cas, la ratification risque de se heurter dans ce domaine à des problèmes constitutionnels. Enfin, il serait utile de donner une définition peut-être plus précise de ce qu'il faut entendre par «navire».

---

## Flexibilité, y compris équivalence dans l'ensemble

115. La présidente du sous-groupe a indiqué que les questions relatives à la flexibilité et à l'équivalence dans l'ensemble n'avaient pas fait l'objet d'une discussion détaillée mais avaient été considérées comme étant essentielles.
116. Le porte-parole des armateurs a mentionné la proposition de la FIA et a déclaré que son groupe souhaitait une convention réussie qui devrait être flexible. A cette fin, il est nécessaire d'adopter le principe de l'équivalence dans l'ensemble et d'avoir la possibilité de comparer et de choisir en se fondant sur l'approche MARPOL. Cependant, les textes correspondant aux différents niveaux de la convention étant en cours d'élaboration, on peut espérer que le texte posant actuellement problème sera amendé ou déplacé du niveau 3 au niveau 4 et que cela permettra de réduire le degré de flexibilité du texte de la convention.
117. Le porte-parole des gens de mer, mentionnant la proposition de son groupe, a réaffirmé son opposition fondamentale et inébranlable à une approche de type MARPOL qui n'est pas conforme aux aspirations des gens de mer. Des orientations concernant l'équivalence dans l'ensemble pourraient être incluses, en se fondant sur le rapport sur l'article 19 (OIT, 1990), précédemment réalisé par la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations.
118. Le représentant du gouvernement du Panama a rappelé que la question de l'«équivalence substantielle» a été abordée en décembre 2001 à la demande de la République du Panama et que, à cette occasion, les gouvernements, les gens de mer et les armateurs ont approuvé l'utilisation de ce concept dans la convention. Comme l'a indiqué le Conseiller juridique à la 62<sup>e</sup> session de la Conférence internationale du Travail, cette expression signifie que «l'Etat s'engage à tenir compte de l'objectif général des instruments: leur conformité absolue avec les normes nationales n'est donc pas exigée». C'est ainsi que l'entend la République du Panama.
119. Le président du groupe gouvernemental a réaffirmé que son groupe adhère pleinement au concept de flexibilité. Cependant, la transparence doit être de mise. Les Etats du pavillon doivent indiquer ce qu'ils veulent dire par équivalence dans l'ensemble afin de faciliter le contrôle par l'Etat du port.
120. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a indiqué que l'équivalence dans l'ensemble était nécessaire afin d'obtenir un grand nombre de ratifications de la convention.
121. Le représentant du gouvernement de la République de Corée a souscrit aux propos de la délégation des Etats-Unis et a précisé qu'il était nécessaire de disposer de directives sur l'équivalence dans l'ensemble. Ce concept existe dans la présente convention mais les conventions existantes n'ont pas recueilli beaucoup de ratifications en Asie. Il aurait une application différente dans la nouvelle convention.
122. La représentante du gouvernement de l'Egypte s'est déclarée favorable au concept de l'équivalence dans l'ensemble. Elle a estimé que le rôle des Etats du pavillon devait être défini et que la transparence devait être observée. On pourrait parvenir à une certaine flexibilité au moyen de l'approche MARPOL.
123. Le représentant du gouvernement de la République de Corée s'est fait l'écho des préoccupations d'autres membres gouvernementaux au sujet de la nécessité de garantir que la nouvelle convention soit suffisamment flexible, tout au moins plus flexible que la convention n° 147 qui, bien qu'énonçant le principe d'«équivalence dans l'ensemble», n'a pas été ratifiée par un grand nombre de pays. Il a donc proposé que soient pris en

---

considération les points suivants lors de la rédaction de l'instrument, aux fins de garantir une plus grande flexibilité:

- a) la flexibilité doit s'appliquer aux quatre niveaux;
- b) tout Etat qui ratifie le nouvel instrument doit pouvoir déroger à certaines règles des niveaux 3 et 4, tandis que les articles et réglementations concernant les principes et droits des gens de mer tels qu'énoncés aux niveaux 1 et 2 sont obligatoires; et
- c) il est possible d'opter soit pour la méthode spécifique dite de la famille de règles – avec une famille consacrée aux règles posant problème –, soit pour la méthode spécifique de la règle, cette dernière étant préférable.

**124.** Compte tenu que les dispositions de la convention n° 147 et des conventions qui figurent en annexe à ladite convention ont été largement acceptées, il ne devrait être possible de ne déroger qu'aux dispositions de l'instrument mentionnées à l'annexe B au Protocole de 1996 à la convention n° 147. Certaines dispositions d'autres instruments de l'OIT peuvent aussi poser problème et pourraient être proposées au titre de possibilités supplémentaires, à savoir celles qui portent sur le bien-être, la protection de la santé et les soins médicaux, la sécurité sociale, les pensions, la délivrance de certificats, le recrutement et le placement, les congés payés, ainsi que l'identité des gens de mer. Les impératifs liés au temps n'ont permis ni de débattre de ces questions de manière approfondie ni de faire des propositions concrètes. Il a été suggéré que les gouvernements transmettent à la prochaine réunion du sous-groupe, programmée en février 2003, des informations précises sur les difficultés que leur posent certaines dispositions de conventions bien spécifiques, étant entendu que cette échéance sera sans doute la dernière occasion de prendre en considération leurs observations dans le cadre de ce processus de consolidation. Ainsi, la flexibilité de la nouvelle convention consolidée pourrait s'en trouver renforcée, ce qui garantirait un taux plus élevé de ratifications.

## **Formations professionnelles et délivrance de certificats**

**125.** La présidente du sous-groupe a déclaré que le sous-groupe avait débattu du futur des instruments de l'OIT concernant ces sujets, notamment de la convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, et la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946. Il a été demandé à l'Organisation maritime internationale (OMI) de fournir des informations sur l'éventuelle intégration de ces deux conventions dans la Convention internationale de l'OMI sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW).

**126.** Le représentant de l'Organisation maritime internationale (OMI) a présenté un document d'information portant sur l'éventuelle intégration de la convention n° 69 et de la convention n° 74 dans la Convention STCW. Il a ajouté que les deux conventions de l'OIT étaient quelque peu anciennes et ne précisaient pas quelles étaient les compétences requises pour obtenir les brevets concernés, une caractéristique de la Convention STCW, ce point devrait donc être défini. La Convention STCW porte essentiellement sur le personnel de veille et non sur le personnel auxiliaire. Cela étant dit, l'intégration de ces deux conventions offrirait la possibilité de définir les conditions relatives au personnel de soutien et de combler ainsi les lacunes existantes.

**127.** Se référant à la proposition de la Fédération internationale des armateurs, le secrétaire du groupe des armateurs a fait des observations sur ce point. Il a déclaré qu'il partageait les préoccupations du représentant de l'OMI au sujet de la convention n° 69 concernant les

---

cuisiniers de navire. Pour ce qui est de la convention n° 74 sur la capacité des matelots qualifiés, il reste à déterminer si les matelots mentionnés dans ladite convention sont les mêmes que ceux qui constituent le personnel de veille auquel fait référence la Convention STCW. Eu égard à la question du personnel auxiliaire, la Convention STCW ne couvre que le personnel de quart. Il conviendrait donc de déterminer si l'instrument couvre également les matelots qualifiés et, si tel est le cas, quelles sont leurs compétences requises. Les membres du groupe des armateurs ont proposé de ne pas intégrer dans l'immédiat les conventions n°s 69 et 74 dans le nouvel instrument de l'OIT. Le Comité mixte OMI/OIT sur la formation pourrait examiner cette question en détail avant que ne soit prise une décision claire sur l'inclusion ou non du contenu desdites conventions dans la Convention STCW.

- 128.** Le secrétaire du groupe des gens de mer a attiré l'attention des participants sur les paragraphes 15 et 16 de la proposition des gens de mer, qui reflètent la position de son groupe sur ces questions. Il a également remercié l'OMI pour avoir préparé des documents d'information. En outre, il a rappelé la recommandation du groupe des gens de mer selon laquelle «le groupe de travail de haut niveau devrait inviter le Conseil d'administration du BIT à demander au Directeur général de se mettre en rapport avec le secrétaire général de l'OMI pour lui demander si l'OMI serait disposée à incorporer dans la Convention STCW les dispositions contenues dans les conventions n°s 69 et 74 de l'OIT et, si tel est le cas, à veiller à ce que l'OIT participe activement au processus de révision». Le groupe des gens de mer s'est opposé, d'une part, à la proposition du groupe des armateurs visant à renvoyer la question au Comité mixte OMI/OIT sur la formation au motif qu'aucune réunion dudit comité n'était prévue à ce jour et ne semblait pas l'être prochainement, ce qui, par conséquent, constitue une lacune. Si l'OMI n'était pas à même d'intégrer les dispositions mentionnées précédemment dans la Convention STCW, cela signifierait qu'il faudrait d'emblée apporter des amendements au nouvel instrument de l'OIT. Il s'agit donc de prendre d'urgence une décision sur ce qu'il convient de faire avec ces conventions.
- 129.** Le président du groupe gouvernemental a déclaré que les membres de son groupe avaient examiné la question de l'avenir des conventions n°s 69 et 74, conscients du problème soulevé par le groupe des armateurs concernant la question de la capacité de matelot qualifié, qui n'est pas traitée dans la Convention STCW. Les membres de son groupe se sont montrés désireux de recommander au Directeur général de collaborer avec l'OMI sur la question de l'incorporation des dispositions de cette convention. Ils ont cependant admis la nécessité de prévoir une mention générale à cette question dans la nouvelle convention à l'intention des Etats Membres dans lesquels la convention n° 74 reste en vigueur. Le nouvel instrument de l'OIT pourra continuer à faire référence à la question de la formation professionnelle, bien qu'il faille veiller à ce que les instruments de l'OIT et ceux de l'OMI ne fassent pas double emploi eu égard aux questions de formation des gens de mer en matière de santé et de soins médicaux. Les dispositions relatives à la formation concernant les cuisiniers de navire et le bien-être doivent être traitées dans une section appropriée de la convention consolidée.

## **Mandat du sous-groupe**

- 130.** La secrétaire générale adjointe de la réunion a proposé le mandat présenté ci-après pour le sous-groupe de la réunion de février 2003; ce mandat a été accepté après que les délégations de la Grèce, de la Namibie, du Canada et des Philippines ont formulé quelques commentaires et demandes à cet égard:
- 1) envisager un projet de convention devant être préparé par le secrétariat, tenant compte des opinions exprimées par les participants à la deuxième réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau;

- 
- 2) définir tout éventuel élément manquant dans le projet de texte et tout problème relatif à la ratification et à la mise en application, susceptible d'être soulevé par le nouveau texte;
  - 3) indiquer les préférences parmi les diverses options qui ont été proposées et examiner toute autre proposition;
  - 4) formuler des suggestions relatives à la rédaction du texte;
  - 5) fournir au secrétariat toute autre orientation nécessaire à l'élaboration d'un projet révisé qui sera présenté à la troisième réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau.

**131.** Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni ayant demandé que le projet d'instrument soit préparé aussi rapidement que possible, la secrétaire générale adjointe de la réunion a proposé d'envoyer une version électronique de la version anglaise d'ici le 15 janvier 2003.

### **Autres questions**

**132.** Le président a mentionné aux participants une réunion d'une délégation tripartite du groupe avec le Directeur général du BIT, ce dernier accordant pleinement son soutien. Il a ajouté que le Directeur général avait également promis de favoriser la mise en œuvre de l'instrument une fois adopté.

**133.** Un représentant du Bureau a fourni un document d'information sur l'évolution du travail en cours concernant la préparation d'un instrument sur la pêche. Sa présentation a déclenché des commentaires favorables de la part de la délégation danoise et de la part du groupe des gens de mer.

**134.** Le groupe de haut niveau est convenu que le groupe des armateurs et celui des gens de mer devraient être représentés, lors de la prochaine réunion du sous-groupe, par un plus grand nombre de délégués et de conseillers, de façon à pouvoir travailler plus efficacement avec les nombreuses délégations gouvernementales attendues à cette occasion.

### **Clôture de la réunion**

**135.** L'ordre du jour ayant été mené à son terme, le président a remercié les participants et les membres du Bureau et a déclaré la clôture de la réunion après que les porte-parole du groupe des armateurs et du groupe des gens de mer, ainsi que le président du groupe gouvernemental, lui ont adressé leurs remerciements et exprimé leur gratitude, et que M. Oscar de Vries, directeur du Département des activités sectorielles du BIT et secrétaire général de la réunion, a prononcé un discours de clôture.

---

## Annexe

### Liste de documents concernant le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime

#### *Deuxième réunion du groupe de travail, Genève (14-18 octobre 2002)*

1. Considérations relatives aux dispositions concernant l'inspection et le contrôle d'une convention sur le travail maritime consolidée (TWGMLS/2002/1).
2. Procédure d'amendement simplifiée pour la nouvelle convention du travail maritime proposée (TWGMLS/2002/2).
3. Premier projet préliminaire de dispositions pour la convention du travail maritime consolidée (TWGMLS/2002/3).
4. Définitions et dispositions relatives au champ d'application dans les instruments maritimes de l'OIT et les textes connexes (TWGMLS/2002/4).
5. Glossaire (TWGMLS/2002/5).
6. Deux documents d'information établis par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la réunion (en anglais).
7. Note du gouvernement norvégien à l'intention du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (en anglais).
8. Proposition de structure pour la nouvelle convention consolidée, présentée par le gouvernement norvégien (en anglais).
9. Proposition de la Fédération internationale des armateurs (ISF) au Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (en anglais).
10. Proposition de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) au Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (en anglais).

#### *Première réunion du sous-groupe, Genève (24-28 juin 2002)*

1. Deux projets de documents portant respectivement sur l'exécution et sur une procédure d'amendement simplifiée (STWGMLS/2002/1).
2. Structure du nouvel instrument: place respective des principes et des points de détail (STWGMLS/2002/2).
3. Les conséquences de la nouvelle convention proposée pour la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima) (STWGMLS/2002/3).
4. Dispositions répétitives ou contradictoires des instruments maritimes existants (STWGMLS/2002/4).
5. Analyse des aspects essentiels du travail décent dans le contexte maritime (STWGMLS/2002/5).
6. Compilation des dispositions applicables des conventions et recommandations du travail maritime et des textes connexes (STWGMLS/2002/6).
7. Note soumise par le gouvernement de la Norvège à la première réunion du sous-groupe du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime.
8. Rapport final (STWGMLS/2002/12).

---

**Première réunion du groupe de travail, Genève**  
(17-21 décembre 2001)

1. Note d'information soumise pour discussion au Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (TWGMLS/2001/1).
2. Document de travail soumis pour discussion au Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (TWGMLS/2001/2).
3. Communication de la Fédération internationale des armateurs au Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes de travail maritime.
4. Rapport final (TWGMLS/2001/10).

**Commission paritaire maritime, 29<sup>e</sup> session, Genève**  
(22-26 janvier 2001)

1. Examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT (JMC/29/2001/1).
2. Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer (JMC/29/2001/3).
3. Rapport final (JMC/29/14).

---

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

---

Government representatives  
Représentants des gouvernements  
Representantes de los gobiernos

**ALGERIA ALGÉRIE ARGELIA**

M. Djillali GUELLIL, Chef du Bureau des gens de mer, ministère des Transports, Direction de la marine, Alger  
*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Nor-Eddine BENFREHA, Permanent Mission of Algeria in Geneva

M. Abdallah HAFSI, Administrateur des affaires maritimes, Administration maritime algérienne,  
Commandement des forces navales, Alger

**BAHAMAS**

Captain Douglas BELL, Deputy Director, Bahamas Maritime Authority, London

**BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA**

M. Leo HUYLEBROECK, Conseiller, ministère des Communications, Administration de la marine, Bruxelles

**BENIN BÉNIN**

M. Hémianon KAKPO, Directeur de Cabinet, ministère des Travaux publics et des Transports, Cotonou  
*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

M. A. Anatole NOUNAWON, Administrateur des affaires maritimes, Directeur de la marine marchande,  
Direction de la marine marchande, Cotonou

**BRAZIL BRÉSIL BRASIL**

Sra. Vera ALBUQUERQUE, Labour Inspector, Ministry of Labour and Employment, Rio de Janeiro

**BULGARIA BULGARIE**

Ms. Iliana HRISTOVA, Senior Expert, Bulgarian Maritime Administration, Ministry of Transport and  
Communications, Sofia

**CANADA CANADÁ**

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

**CHINA CHINE**

Mr. ZHANG Xiaojie, Director, Department of International Cooperation MOC, Beijing  
*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. XU Yi, Consultant, Department of Personnel and Labour, Beijing

---

Mr. ZHUO Li, Department of Seafarers, Maritime Safety Administration of P.R.C, Beijing

**COLOMBIA COLOMBIE**

Ms. Victoria GONZALEZ ARIZA, Permanent Mission of Colombia in Geneva

**CUBA**

Sr. Alberto REYES RUIZ, Director Nacional de Recursos Humanos del Ministerio del Transporte, La Habana

**CYPRUS CHYPRE CHIPRE**

Captain Andreas A. CONSTANTINO, Senior Marine Surveyor, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Work, Lemesos

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

Ms. Chryso DEMETRIOU, Merchant Shipping Officer A, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Work, Lemesos

**DENMARK DANEMARK DINAMARCA**

Ms. Birgit SØLLING OLSEN, Director of Shipping Policy, Danish Maritime Authority, Copenhagen

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

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

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

Mr. Arne ULSTRUP, Head of Centre, Danish Maritime Authority, Copenhagen

**EGYPT EGYPT EGIPTO**

Ms. Fatma ABDEL HAMID, General Manager of Maritime Transport, Ministry of Transport, Alexandria

*Adviser/Conseiller technique/Consejera técnica*

Ms. Nadia EL-GAZZAR, Labour Counsellor, Permanent Mission of Egypt in Geneva

**ESTONIA ESTONIE**

Ms. Hene LEHT, Third Secretary, Permanent Mission of Estonia in Geneva

**FRANCE FRANCIA**

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

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

M. Alain MOUSSAT, Chef du Bureau de l'inspection du travail maritime, Secrétariat d'Etat aux transports et à la mer, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, Bureau de l'inspection du travail, Paris

---

M. Xavier MARILL, Assistant du Président du groupe de travail de haut niveau, Secrétariat d'Etat aux transports et à la mer, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, ministère de l'Equipelement, des Transports, du Tourisme, du Logement et de la Mer, Paris

M. Philippe ILLIONNET, Sous-directeur des gens de mer, ministère de l'Equipelement, des Transports, du Tourisme, du Logement et de la Mer, Paris

M<sup>me</sup> Bernadette FOUGEROUSE, Adjointe au Chef du Bureau de l'inspection du travail maritime, Paris

M. Jean-Charles CORNILLOU, Coordinateur national du contrôle par l'Etat du port, ministère de l'Equipelement, des Transports, du Tourisme, du Logement et de la Mer, Sous-direction de la sécurité maritime, Paris

M. Jean-François JOUFFRAY, Sous-directeur des affaires juridiques et internationales, Etablissement national des invalides de la marine, Paris

M. Fabien JORET, Bureau des relations internationales, ministère de l'Equipelement, des Transports, du Tourisme, du Logement et de la Mer, Paris

M. Jérôme SADDIER, Premier secrétaire, Mission permanente de la France à Genève

### **GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA**

Mr. Ralf DEMBKOWSKY, Referat, Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung, Berlin

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Dr. Jan DIRKS, Forschungszentrum Arbeit, Umwelt, Technik, Universität Bremen, Bremen

Mr. Peter ESCHERICH, Bundesministerium für Verkehr-, Bau und Wohnungswesen, Bonn

Mr. Valentin KLOTZ, Social Counsellor, Permanent Mission of Germany in Geneva

Mr. Peter PÄEFFGEN, Transport Attaché, Permanent Mission of Germany in Geneva

### **GREECE GRÈCE GRECIA**

Mr. George BOUMPOPOULOS, Head of Seamen's Labour Division, Ministry of Mercantile Marine, Piraeus

### **INDIA INDE**

Ms. Neera MALHOTRA, Deputy Director-General of Shipping, Directorate General of Shipping "Jahaz Bhawan", Mumbai

### **INDONESIA INDONÉSIE**

Ms. Zulmiar YANRI, Ph.D., Director of Occupational Safety and Health Standards, Ministry of Manpower and Transmigration, Jakarta

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

Mr. Ade Padmo SARWONO, First Secretary, Permanent Mission of the Republic of Indonesia in Geneva

### **ITALY ITALIE ITALIA**

Sr. Luigi TRENTO, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Direzione Generale della Tutela delle Condizioni di Lavoro, Roma

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Sr. Giuseppe ALATI, Direzione Generale per la Navigazione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma

---

Sra. Stefania MOLTONI, Head of Maritime Work, Direzione Generale per la Navigazione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma

**JAPAN JAPON JAPÓN**

Mr. Tatsuya TERANISHI, Director, Seafarers' Labour Standards Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Shinobu NOGAWA, Legal Adviser, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

Mr. Ichiro TAKAHASHI, First Secretary, Permanent Mission of Japan in Geneva

**KENYA**

Mr. Raha M. JILO, Senior Legal Officer, Kenya Ports Authority, Mombasa

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

Mr. Young-Moon PARK, Director, Seafarers and Labour Policy Division, Shipping and Logistic Bureau, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, Seoul

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Sang-Won JI, Professor, Maritime Sciences College, Korea Maritime University, Busan

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

**LIBERIA LIBÉRIA**

Mr. Joseph KELLER, Vice-President and General Manager, Liberian International Ship and Corporate Registry, Monrovia

Mr. Jeremy M.S. SMITH, Maritime Policy Advisor, Liberian International Ship and Corporate Registry, New York

**LITHUANIA LITUANIE LITUANIA**

Mr. Evaldas ZACHAREVICIUS, Head of Ships' Registration and Seafarers' Certification Office, Lithuanian Maritime Safety Administration, Klaipeda

**LUXEMBOURG LUXEMBURGO**

M. Marc SIUDA, Commissariat aux affaires maritimes, Luxembourg

**MALAYSIA MALAISIE MALASIA**

Mr. Khairudin ABBAS, Assistant Principal Director, Marine Department, Port Klang

*Adviser/Conseiller technique/Consejera técnica*

Ms. Fuziah SHARIFAH, Counsellor, Labour Affairs, Permanent Mission of Malaysia in Geneva

---

## **MALTA MALTE**

Mr. L.C. VASSALLO, Executive Director, Merchant Shipping Directorate, Malta Maritime Authority, Valletta  
*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

Mr. Anthony MANGION, Registrar of Ships, Merchant Shipping Directorate, Malta Maritime Authority,  
Valletta

## **MAURITANIA MAURITANIE**

M. Moulaye Driss OULD GUIG, Direction régionale maritime, ministère des Pêches et de l'Economie maritime,  
Nouakchott

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

M. Cheick OULD MOHAMED EL MOCTAR, Contrôleur du travail, ministère des Pêches et de l'Economie  
maritime, Nouakchott

## **MEXICO MEXIQUE MÉXICO**

Sr. Pablo MUÑOZ y ROJAS, Director General de Asuntos Jurídicos, Secretaría del Trabajo y Previsión Social,  
México

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Sra. Socorro ROVIROSA, Ministro, Misión Permanente de México en Ginebra

Sr. Angel SUAREZ VALLEJO, Agregado Marítimo, Dirección General de Marina Mercante, México

## **NAMIBIA NAMIBIE**

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

Mr. B.M. SHINGUADJA, Labour Commissioner, Ministry of the Labour Commissioner, Windhoek

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

Mr. Cornelius MBUDJE, Marine Superintendent, Ministry of Fisheries and Marine Resources, Walvis Bay

## **NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS**

Mr. Rob DE BRUÏJN, Senior Policy Adviser, Public Works and Water Management, Ministry of Transport and  
Waterworks, The Hague

*Adviser/Conseiller technique/Consejera técnica*

Ms. Ingeborg VAN GASTEREN, Senior Policy Adviser, Ministry of Transport, Public Works and Water  
Management, The Hague

## **NIGERIA NIGÉRIA**

Prof. B.M. BARKINDO, Permanent Secretary, Federal Ministry of Transport, Abuja

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

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

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

Mr. O. Clement ILLOH, Assistant Director, Federal Ministry of Labour and Productivity, Inspectorate  
Department, Abuja

---

Mr. Olujimi OSINUSI, Senior Administration Officer, PA to Permanent Secretary, Federal Ministry of Transport, Abuja

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

### **NORWAY NORVÈGE NORUEGA**

Mr. Georg Trzebinski SMEFJELL, Assistant Director of Department, Norwegian Maritime Directorate, Oslo  
*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Haakon STORHAUG, Principal Surveyor, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

Ms. Wenche RØED, Executive Officer, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

### **PANAMA PANAMÁ**

Sr. Juan Antonio LEDEZMA, Secretario General, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá  
*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Sr. Arsenio DOMINGUEZ, Jefe de la Oficina Regional – Europa, Autoridad Marítima de Panamá, Londres

Sra. Verónica VALLARINO, Cónsul General y Agregado Comercial, Consulado de Panamá, Londres

### **PHILIPPINES FILIPINAS**

Mr. Roy SEÑERES, Chairman and Presiding Commissioner, National Labour Relations Commission, Las Piñas City

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Ms. Rosalinda D. BALDOZ, Administrator, Philippine Overseas Employment Administration, San Fernando City

Ms. Yolanda PORSchWITZ, Permanent Mission of the Philippines in Geneva

### **PORTUGAL**

Sr. António CANECO PEREIRA, Chefe do Departamento do Pessoal do Mar, Instituto Marítimo Portuário, Lisboa

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

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

### **SINGAPORE SINGAPOUR SINGAPUR**

Ms. TANG Meen-Er, Senior Legal Counsel, Maritime and Port Authority, Policy Division, Singapore

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Ms. Irene GOH, Manager, Maritime and Port Authority, Policy Division, Singapore

Prof. Alan TAN, Lecturer, National University of Singapore, Singapore

---

**SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA**

Ms. F. Lindiwe N. LUSENGA, Counsellor, Permanent Mission of South Africa in Geneva

**SWEDEN SUÈDE SUECIA**

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

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Olle WADMARK, Principal Administrative Officer, Swedish Maritime Administration, Norrköping

Mr. Leif REMAHL, Senior Administrative Officer, Swedish Maritime Administration, Stockholm

**SWITZERLAND SUISSE SUIZA**

M. Jean HULLIGER, Directeur de l'Office suisse de la navigation maritime, Berne

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

M. Jacques DUCREST, Collaborateur diplomatique, Office suisse de la navigation maritime, Berne

**SYRIAN ARAB REPUBLIC RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE REPÚBLICA ARABE SIRIA**

Dr. Mohamad KHAFIF, Counsellor, Permanent Mission of the Syrian Arab Republic in Geneva

**THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA**

Mr. Pakorn AMORNCHWIN, Minister Counsellor, Permanent Mission of Thailand in Geneva

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

Mr. Nikordej BALANKURA, First Secretary, Permanent Mission of Thailand in Geneva

**TUNISIA TUNISIE TÚNEZ**

M. Karem MANSOUR, Directeur des gens de mer, ministère des Technologies de la communication et du transport, Office de la marine marchande et des ports, La Goulette

**TURKEY TURQUIE TURQUÍA**

Mr. Mustafa DINÇ, Head of Department, Ankara

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Bahtiyar GENEL, Director of Section, Under-Secretariat for Maritime Affairs, Ankara

Mr. Suleyman BAYAR, Deputy General Director, Under-Secretariat for Maritime Affairs, Ankara

Mr. Okay KILIC, Ship Surveyor, Under-Secretariat for Maritime Affairs, Ankara

---

**UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO**

Mr. Paul SADLER, Head of International Liaison Branch, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Christopher ELLIS, Policy Adviser, International Shipping Policy 1B, Department of Transport, Local Government and the Regions, London

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

Mr. David ROWE, Department of Transport, Local Government and the Regions, London

**UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS**

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

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Joseph J. ANGELO, Director of Standards Directorate, United States Coast Guard, Washington

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

Mr. Christopher KRUSA, Maritime Training Specialist, Maritime Administration, Washington

**Shipowners' representatives  
Représentants des armateurs  
Representantes de los armadores**

Capt. Koichi AKATSUKA, General Manager, Japanese Shipowners' Association, London

Mr. Arthur BOWRING, Hong Kong Shipowners' Association, Hong Kong

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

Mr. Sabyasachi HAJARA, Director, The Shipping Corporation of India Ltd., Mumbai

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

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

Mr. Dierk LINDEMANN, Managing Director, German Shipowners' Association, Hamburg

Mr. John LUSTED, Consultant, United Kingdom Chamber of Shipping, London

Ms. Edith MIDELFART, Attorney-at-Law, Norwegian Shipowners' Association, Oslo

Sr. Hernan MORALES VILLAMOR, Asesor Laboral, Asociacion Nacional de Armadores, Valparaíso

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

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

**Shipowners' advisers  
Conseillers techniques des armateurs  
Consejeros técnicos de los armadores**

Mr. Roberto AGLIETA, Executive for Labour Affairs, Confitarma, Roma

Mr. David DEARSLEY, Secretary of the Shipowners' Group to the Joint Maritime Commission, Deputy Secretary-General, International Shipping Federation, London

---

Mr. Svilen DOYKOV, Head of Safety of Navigation Department, Navibulgar Ltd., Varna  
Mr. Guido HOLLAAR, Secretary, Royal Association of Netherlands Shipowners, Rotterdam  
Mr. Chris HORROCKS, Secretary-General, International Shipping Federation, London  
Mr. Kazuki INOUE, The Japanese Shipowners' Association, Seafarers' Chamber Captain, Tokyo  
Mr. Tim MARKING, Deputy Secretary-General, ECSA, Brussels  
Mr. Tim SPRINGETT, United Kingdom Chamber of Shipping, London  
Mr. Yasuhisa TSUJIMOTO, Managing Director, The Japanese Shipowners' Association, London  
Sr. Rubén VIDAUD MARQUEZ, Vice Director, Unión Navieras de Cuba, Grupo Empresarial ANTARES,  
La Habana

**Seafarers' representatives**  
**Représentants des gens de mer**  
**Representantes de la gente de mar**

Sr. Severino ALMEIDA, Presidente Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), Rio de Janeiro  
Mr. Jacek CEGIELSKI, Vice-President, National Maritime Section of "Solidarnosc", Gdynia  
Mr. Abdulrahman CHANDE, General Secretary, Tanzania Seamen's Union (TASU), Zanzibar  
Mr. Pdraig CRUMLIN, National Secretary, Maritime Union of Australia (MUA), Sydney  
Mr. Thulani DLAMINI, Collective Bargaining Secretary, South African Transport and Allied Workers' Union, Johannesburg  
Mr. David HEINDEL, Secretary-Treasurer, Seafarers' International Union of North America, Camp Springs  
Mr. Sakae IDEMOTO, President All Japan Seamen's Union, Tokyo  
Mr. Brian ORRELL, General Secretary NUMAST, London  
Ms. Jacqueline SMITH, Secretary, Norwegian Seamen's Union, Miami  
Mr. Thomas TAY, General Secretary, Singapore Maritime Officers' Union, Singapore  
Mr. Agapios TSELENTIS, Director, International Department, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus

**Seafarers' advisers**  
**Conseillers techniques des gens de mer**  
**Consejeros técnicos de la gente de mar**

Ms. Claudia BENNETT, Assistant Legal Adviser, International Transport Workers' Federation, London  
Mr. Henrik BERLAU, Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD), Copenhagen  
Mr. Mark DICKINSON, Executive Officer, NUMAST, London  
Mr. John EPSOM, Council Chairman, NUMAST, London  
Mr. Goran HANSSON, SEKO Facket för Service Och Kommunikation, Göteborg  
Mr. Yuji IJIMA, All Japan Seamen's Union (JSU), Tokyo  
Mr. Hideo IKEDA, Director of International Affairs, All Japan Seamen's Union, Tokyo  
Sr. José Luis JUSTO VILLAMIL, Secretario General, Sindicato Nacional de Marina Mercante, Puertos y Pesca, La Habana

---

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

Ms. Wai Man LEE, Assistant Administrator, Merchant Navy Officers' Guild, Hong Kong

Ms. Mary LIEW, Singapore Maritime Officers' Union, Singapore

Mr. Konstantin MAKAROV, International Transport Workers' Federation, London

Mr. Peter McEWEN, NUMAST, London

Mr. Chi Kwok POON, Hong Kong Seamen's Union, Hong Kong

Mr. Katsuji TAKI, International Transport Workers' Federation, London

Mr. Arie Leenderf VERHOEF, Consultant, Federatie van Werknemers in de Zeevaart (FWZ), Gorinchem

Mr. Jon WHITLOW, Secretary of the Seafarers' Group to the Joint Maritime Commission, International Transport Workers' Federation (ITF), London

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

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

Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados  
y de otras organizaciones internacionales oficiales

**EUROPEAN UNION (EU)**

**UNION EUROPÉENNE**

**UNIÓN EUROPEA**

Ms. Christina VARTSOS TZANNETAKIS, Official Administrator, Brussels

**INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)**

**ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE**

**ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL**

Mr. Andrew WINBOW, Head, STCW and Human Element Section, Maritime Safety Division, International Maritime Organization, London

Representatives of non-governmental international organizations

Représentants d'organisations internationales non gouvernementales

Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

**INTERNATIONAL CONFEDERATION OF FREE TRADE UNIONS (ICFTU)**

**CONFÉDÉRATION INTERNATIONALE DES SYNDICATS LIBRES**

**CONFEDERACIÓN INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES**

Ms. Anna BIONDI, Assistant Director, ICFTU, Geneva

---

**INTERNATIONAL CHRISTIAN MARITIME ASSOCIATION**  
**ASSOCIATION MARITIME CHRÉTIENNE INTERNATIONALE**  
**ASOCIACIÓN MARÍTIMA CRISTIANA INTERNACIONAL**

Mr. Berend VAN DIJKEN, General Secretary, ICMA, Rotterdam

Mr. Ken PETERS, Justice and Welfare Secretary, ICMA, London

Mr. Douglas STEVENSON, Director, Centre for Seafarers' Rights, Seamen's Church Institute, New York

Sr. Domingo GONZALEZ JOYANES, ICMA, Barcelona

**INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION**  
**ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION**  
**ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE NORMALIZACIÓN**

Mr. François ABRAM, Technical Programme Manager, Standards Department, ISO Central Secretariat, Geneva

**WORLD FEDERATION OF TRADE UNIONS**  
**FÉDÉRATION SYNDICALE MONDIALE**  
**FEDERACIÓN SINDICAL MUNDIAL**

Ms. Aida AVELLA, Consejera, WFTU, Geneva