

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

Nantes  
19-23 janvier 2004

---

## Rapport final

### Introduction

1. Le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime (ci-après dénommé «le Groupe de haut niveau») s'est réuni à l'occasion de sa quatrième session à la Cité des Congrès, Nantes, du 19 au 23 janvier 2004. Cette quatrième session, tenue à la suite d'une invitation du gouvernement de la France, a bénéficié de généreuses contributions du ministère français des Transports, de la région des Pays de la Loire, du département de la Loire-Atlantique et de la ville de Nantes. 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, dans la mesure du possible, l'essentiel de toutes les différentes normes internationales du travail maritime qui étaient suffisamment à jour.

### Composition du Groupe de haut niveau

2. Ont participé à la réunion du Groupe de haut niveau 45 représentants gouvernementaux, avec un total de 126 participants, 30 représentants des armateurs et 37 représentants des gens de mer, ainsi que des conseillers. Un certain nombre de représentants d'organisations non gouvernementales étaient également présents. Une liste des participants révisée figure en annexe au présent rapport (annexe 9).
3. Le bureau se compose comme suit:

*Président:* M. J.-M. Schindler (France)

*Vice-présidents:* M. T. Teranishi (Japon)

M. S. Hajara (membre du groupe des armateurs,  
Inde)

M. B. Orrell (membre du groupe des gens de mer,  
Royaume-Uni)

---

Les membres des groupes sont les suivants:

*Groupe gouvernemental*

<i>Président:</i>	M. X. Zhang (Chine)
<i>Vice-président:</i>	M. Yeong-woo Jeon (République de Corée)
<i>Secrétaire:</i>	M. G. Smefjell (Norvège)

*Groupe des armateurs*

<i>Président et porte-parole:</i>	M. D. Lindemann (Allemagne)
<i>Vice-président:</i>	M. J. Cox (Etats-Unis)
<i>Secrétaire:</i>	M. D. Dearsley (Fédération internationale des armateurs) (FIA)

*Groupe des gens de mer*

<i>Président et porte-parole:</i>	M. B. Orrell (Royaume-Uni)
<i>Vice-président:</i>	M. T. Tay (Singapour)
<i>Secrétaire:</i>	M. J. Whitlow (Fédération internationale des ouvriers du transport)

## **Ouverture de la réunion**

4. M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports et aux Affaires maritimes (France), a ouvert la réunion. Il a, dans son allocution, souligné la tâche ambitieuse que représentent la modernisation et l'uniformisation des conventions maritimes existantes de l'OIT pour en faire un seul instrument consolidé. Il a estimé cette tâche essentielle pour garantir aux gens de mer des conditions de travail décentes, leur permettant ainsi de jouer leur rôle primordial pour assurer la sécurité maritime. Les progrès réalisés en France en matière de contrôle par l'Etat du port et également le caractère universel du secteur des transports maritimes justifient l'adoption de cette nouvelle convention. La France, qui reconnaît la nécessité d'établir des normes mondiales sur le travail maritime, vient de ratifier huit des plus récentes conventions maritimes de l'OIT, dont la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003. Elle atteste ainsi sa détermination à remplir les objectifs de l'OIT, tout particulièrement ses normes sur le travail maritime. M. Bussereau souhaite par conséquent aux participants un plein succès dans leurs travaux en vue des prochaines conférences maritimes en 2004 et 2005.
5. Un message de M. Juan Somavia, Directeur général du Bureau international du Travail, a été présenté à l'écran. M. Somavia remercie le gouvernement de la France de son invitation à tenir la présente réunion à Nantes. Il rend hommage aux réalisations du secteur maritime au BIT, à savoir l'accord de Genève et l'appui que cet accord a reçu des gouvernements. Il souligne l'importance que revêt pour le secteur mondialisé des transports maritimes le nouveau projet de convention. Il conclut que cette convention attestera, pour l'OIT, un tripartisme novateur et créatif. Il exprime sa reconnaissance au gouvernement de la France pour son appui aux activités maritimes de l'OIT et pour son invitation à accueillir à Nantes la présente session du groupe de travail de haut niveau.

- 
6. M<sup>me</sup> Sally Paxton, directrice exécutive, Dialogue social, responsable des activités maritimes au BIT, s'est félicitée des travaux réalisés par le Groupe de haut niveau. Elle a également remercié les autorités françaises d'avoir permis cette quatrième réunion du groupe qui a pour tâche d'achever l'élaboration du projet de convention à soumettre en septembre 2004 à la Conférence technique maritime préparatoire.
  7. Se sont également exprimés M. Jean-Marc Ayrault, maire adjoint de Nantes, M<sup>me</sup> Monique Papon, vice-présidente, Conseil général de la Loire-Atlantique, M. Jean-Luc Harousseau, président, Conseil général des Pays de la Loire, qui ont souhaité la bienvenue à tous les participants dans la ville de Nantes, le département de la Loire-Atlantique et la région du Pays de la Loire.
  8. Les débats ont eu lieu sur la base du deuxième projet préliminaire de la Convention du travail maritime consolidée présenté par le Bureau (TWGMLS/2004/2), accompagné de commentaires (TWGMLS/2004/1). La Fédération internationale des armateurs (FIA) a préparé une version trilingue (anglais – français – espagnol) du deuxième projet préliminaire (TWGMLS/2004/9) et a soumis une proposition au Groupe de travail de haut niveau. A la demande du Bureau, le gouvernement des Etats-Unis a élaboré un exemple de certificat de travail maritime national, accompagné d'un document de conformité (TWGMLS/2004/8).
  9. Le représentant du gouvernement de la Chine et président du groupe gouvernemental a exprimé ses sincères remerciements au gouvernement de la France qui parraine cette quatrième réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau, ainsi qu'au Bureau, pour l'excellente tâche effectuée pour établir le deuxième projet préliminaire. Il reste certes des efforts à accomplir pour parvenir à rédiger une convention simple à utiliser, mais le groupe gouvernemental estime que de grands progrès ont été réalisés. Les représentants gouvernementaux, tout en se félicitant de l'occasion d'aborder des problèmes définis au sein des groupes de travail, qui ont été proposés par les responsables du Groupe de haut niveau, souhaiteraient suggérer quelques modifications aux mandats desdits groupes tels que proposés. L'orateur a souligné que le groupe soutenait le principe d'égalité dans les dispositions universellement applicables moyennant un système d'exécution bien établi, tout en reconnaissant qu'il peut falloir modifier la législation nationale.
  10. De même, plusieurs autres représentants gouvernementaux ont exprimé leur gratitude au gouvernement de la France qui accueille la présente réunion. Affirmant leur plein attachement au projet de convention, ils espèrent parvenir à un texte final qui sera largement ratifié. Un certain nombre d'entre eux ont exprimé leur appui à un texte proposé par le gouvernement de la Grèce qui condamne la détention des membres de l'équipage du «Tasman Spirit» par le Pakistan.
  11. Le président, récapitulant l'historique du Groupe de haut niveau, a rappelé aux participants les priorités essentielles qui attendent la présente réunion. La réunion, qui n'est pas un exercice de style, doit permettre au Bureau d'établir une bonne base pour la conférence préparatoire qui doit avoir lieu ultérieurement cette année. Des groupes de travail seront constitués pour permettre des débats approfondis d'où sortira le document. L'orateur a fait valoir que cette réunion suscite un large intérêt tant au sein qu'à l'extérieur du BIT et félicite les représentants des progrès réalisés jusqu'ici.
  12. Le porte-parole du gouvernement de la Chine a soulevé un certain nombre de questions. Les représentants gouvernementaux sont convenus que les groupes de travail devraient s'attacher à fournir au Bureau des instructions claires et précises sur le fond plutôt qu'à s'adonner à un exercice de style de pure forme. Chaque groupe de travail doit s'attacher à la substance des recommandations qu'il présentera à la plénière plutôt qu'à mettre au point à ce stade dans le détail le texte de la convention. Les représentants gouvernementaux

---

présenteront, dans chacun des groupes de travail, un certain nombre d'observations au moment voulu. Ainsi, une coordination sera nécessaire entre le groupe de travail B pour la protection sociale et le groupe de travail D pour le Titre 4. Concernant le groupe de travail C, les représentants gouvernementaux ont précisé que l'expression «Contrat d'engagement maritime» n'était pas entre crochets dans les annexes A.5.I et A.5.II et que, en conséquence, elle n'aurait pas dû figurer parmi les questions pour lesquelles une décision est requise. Il convient également de faire la distinction entre les responsabilités de l'Etat du port et celles de l'Etat du pavillon. Quant au groupe de travail D, il s'agit principalement d'éviter tout chevauchement avec le groupe de travail B pour la protection sociale et de tenir compte des travaux du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer.

13. Le porte-parole du groupe des armateurs a rappelé les sept points essentiels et principes contenus dans le document de la FIA, à savoir: le texte ne sera utile que largement ratifié; il est trop long et contient des obligations superflues; les liens entre les réglementations et les parties A et B devraient être clairs et précis; la définition des gens de mer nécessite d'être élaborée; les armateurs doutent de la nécessité de rappeler les conventions et expriment des réserves au sujet de plusieurs articles; il reste beaucoup à faire au sujet de la protection sociale et une mise au point de nombreux titres est nécessaire.
14. Le groupe des gens de mer a remercié l'OMI et le BIT pour le courrier qu'ils ont envoyé au gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, le priant de prendre en considération les besoins spécifiques des gens de mer à qui il convient de faciliter les permissions à terre et les autorisations de transit navire-terre. Il espère que les Etats-Unis étudieront favorablement cette demande et qu'une solution satisfaisante pourra être trouvée.
15. Le groupe des gens de mer confirme son engagement dans les objectifs initiaux: adoption d'une nouvelle convention qui soit claire, facile à ratifier et à mettre en œuvre, un instrument comportant des normes minimales valables qui puissent être appliquées efficacement et mise en place de conditions identiques pour tous dans les transports maritimes. Une charte des gens de mer devrait leur garantir des conditions de vie et de travail décentes. Les gens de mer jouissent actuellement des droits et principes conférés par les instruments obligatoires en vigueur. Le processus de consolidation ne devrait pas les priver de ces droits. Si la nouvelle convention a pour but de favoriser le programme de travail de l'Organisation en matière de travail décent, il est aussi nécessaire qu'elle permette d'améliorer la situation actuelle et qu'elle n'accorde tout simplement pas une légitimité au statu quo actuel selon lequel de nombreux marins sont des travailleurs marginaux subissant une exploitation flagrante.
16. Le groupe des armateurs a reconnu les efforts que les gens de mer ont faits pour accepter qu'un nombre considérable de points de détail – supérieur, en fait, à ce qu'il avait pu espérer – passent dans la partie non obligatoire de la convention. Les gens de mer ont fait d'importantes concessions. Toutefois, certains points leur paraissent tellement essentiels qu'ils ne sauraient être négociables. Les droits des gens de mer ne peuvent être abandonnés ou compromis sur des principes de base. En échange de la souplesse dont ils ont fait preuve, les gens de mer comptaient sur la mise en place d'une norme uniforme réellement appliquée et qui représenterait une amélioration certaine des conditions des gens de mer les plus défavorisés. Cette souplesse ne devrait pas rendre la nouvelle convention vaine et inapplicable. S'il s'avère impossible de trouver un lien satisfaisant entre la partie A et la partie B, il faudra peut-être envisager de replacer certains points dans la partie A de façon à ne pas retirer aux gens de mer des droits dont ils bénéficient aujourd'hui. Les gouvernements doivent se préparer à modifier leur législation. Un dénominateur commun dont la barre serait placée très bas et l'adoption de dispositions sans signification sont tout simplement inacceptables.

- 
17. Le Groupe de haut niveau est convenu de la constitution des quatre groupes de travail. Après adoption de leurs mandats respectifs (jointes en annexes 1 à 4), les groupes ont été invités à les considérer avec souplesse pour que les débats soient aussi fructueux que possible.
18. Le Groupe de haut niveau a approuvé la composition suivante des bureaux respectifs des groupes de travail:

*Groupe de travail A pour le logement*

<i>Président:</i>	Capitaine D. Bell (Bahamas)
<i>Porte-parole du groupe des armateurs:</i>	M. P. Sprangers
<i>assisté par:</i>	M. D. Tongue
<i>Porte-parole du groupe des gens de mer:</i>	M. T. Tay
<i>assisté par:</i>	M. A. Verhoef

*Groupe de travail B pour la protection sociale*

<i>Présidente:</i>	M <sup>me</sup> B. Solling-Olsen (Danemark)
<i>Porte-parole du groupe des armateurs:</i>	M. T. Springett
<i>assisté par:</i>	M. G. Hollaar
<i>Porte-parole du groupe des gens de mer:</i>	M. H. Berlau
<i>assisté par:</i>	M <sup>me</sup> S. James

*Groupe de travail C pour le système de certification et d'inspection*

<i>Président:</i>	M. E. Sommer (Etats-Unis)
<i>Porte-parole du groupe des armateurs:</i>	M. S. Hajara
<i>assisté par:</i>	M <sup>me</sup> N. Wiseman
<i>Porte-parole du groupe des gens de mer:</i>	M. B. Orrell
<i>assisté par:</i>	M. J. Whitlow

*Groupe de travail D pour les autres points difficiles*

<i>Coprésidents:</i>	M. M. Shinguadja (Namibie) M. T. Smefjell (Norvège)
<i>Porte-parole du groupe des armateurs:</i>	M. D. Lindemann
<i>assisté par:</i>	M. D. Dearsley
<i>Porte-parole du groupe des gens de mer:</i>	M. P. Crumlin
<i>assisté par:</i>	M. J. Bainbridge

19. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a brièvement présenté le document intitulé *United States comments on the preliminary second draft for a consolidated maritime labour Convention* (observations des Etats-Unis sur le deuxième projet préliminaire d'une convention consolidée sur le travail maritime).

---

## Groupe de travail A: Logement

20. Le président du groupe de travail A pour les «Logement, loisirs, alimentation et service de table» a relevé trois problèmes concernant le champ d'application: a) disposition établissant une exception pour les navires existants; b) dérogations concernant le jaugeage des navires de faible tonnage; c) dérogations pour les navires à passagers.
21. Les participants ont affirmé qu'une disposition établissant une exception s'impose pour les navires existants. Dans la mesure du possible, et sans efforts excessifs, les dispositions devraient s'appliquer aux navires existants. Le groupe de travail est convenu que, lors de l'examen du texte, les prescriptions seront censées ne s'appliquer qu'aux nouveaux navires. Les domaines où des dispositions s'appliqueraient également aux navires existants seront précisés ultérieurement. Il a été décidé d'insérer dans la réglementation 3.1 une disposition établissant une exception dont le Bureau proposera le libellé.
22. Les participants sont également convenus de la nécessité de prévoir, dans certains cas, des dérogations concernant le jaugeage des petits navires. Toutefois, le nouvel instrument devrait préciser que les limites de jaugeage sont exprimées non en GRT (jaugeage brut enregistré) conformément à la Convention d'Oslo du 10 juin 1947 sur un système harmonisé de jaugeage des navires, mais en GT (jaugeage brut) en vertu de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, qui a été reconnue à l'échelon international. Il est suggéré d'adopter des dispositions provisoires de la Convention SOLAS pour fixer la conversion du GRT en GT selon laquelle 1 600 GRT équivalent à 3 000 GT. Le groupe de travail de haut niveau a déjà recommandé une disposition établissant une exception en matière de limites de jaugeage. Selon le groupe des gens de mer, il convient d'éviter de faire référence au jaugeage. Si des limites de jaugeage doivent être exprimées, il faut appliquer la nouvelle convention sur le tonnage qui emploie les termes de jaugeage brut (GT).
23. Le groupe de travail a ensuite affirmé la nécessité de prévoir, dans certains cas, des dérogations pour les navires à passagers. A ce titre, il a demandé l'avis juridique du Bureau sur la question de savoir si, d'un point de vue juridique, certaines dispositions de la partie A obligatoire du code s'appliquent à tous les navires, revêtant donc un caractère plus strict, alors que la partie B non obligatoire du code, qui prévoit des dérogations pour les navires à passagers, est, partant, plus souple. Le Bureau précise qu'il s'agit là d'une erreur de rédaction, l'intention ayant toujours été d'établir dans la partie A une plus grande latitude; il demande au groupe de travail de signaler les dispositions contradictoires.

### **Réglementation 3.1 – Logement et loisirs**

24. Le groupe de travail est convenu que le logement devait être fourni et maintenu en bon état.
25. Le groupe des armateurs a demandé que le terme «décentes» figurant dans la réglementation et la norme soit changé, au motif qu'il semble trop subjectif et imprécis; il a suggéré de le remplacer par «appropriées». Selon les participants, il semble difficile de le supprimer, le terme «décentes» faisant partie de la terminologie du BIT est utilisé d'un bout à l'autre de la convention consolidée. Les armateurs retirent leur amendement.
26. Le groupe des armateurs a demandé que tout amendement au code concernant les dispositions relatives au logement de l'équipage ne s'applique qu'aux nouveaux navires. Cette proposition vise à étendre la disposition établissant une exception aux amendements concernant non seulement la simple structure du logement, mais aussi son aménagement. Un représentant gouvernemental a averti que, avec cette modification, les questions non

---

liées à la construction du navire ne s'appliqueront pas systématiquement aux navires existants. Les gens de mer s'opposent à cette proposition et la question est restée entre crochets.

### **Norme A3.1 – Logement et loisirs**

27. Un représentant gouvernemental a proposé de remplacer l'expression «en consultation» par «après consultation», du fait que l'autorité compétente attendra la fin de la consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer. Le groupe de travail approuve cet amendement pour l'ensemble du document. Quant à l'obligation de tenir dûment compte de la partie B, les armateurs proposent d'ajouter l'expression «dans la mesure du possible». Le groupe des gens de mer réfute cette proposition au motif qu'elle pourrait affaiblir l'obligation. La question est restée entre crochets.
28. Certains représentants gouvernementaux ont déploré le fait que la notion de «vibrations» n'apparaît que dans la liste des points à appliquer figurant au paragraphe 4, alors que le reste du Titre 3 ne contient ni prescription ni orientation à ce sujet. Rappelant l'existence d'une norme ISO sur les vibrations corporelles, les participants sont convenus d'insérer ultérieurement dans le paragraphe 5 un texte concernant les vibrations.
29. Il a été proposé de supprimer le paragraphe 4. L'accent mis sur certains points est superflu puisque l'autorité compétente doit les appliquer tous. L'inclusion du paragraphe 5 rend le paragraphe 4 redondant et sans intérêt. En revanche, un représentant gouvernemental fait valoir que cette disposition revêt de l'importance pour le secteur des transports maritimes et les sociétés chargées de la classification, ainsi que pour l'administration, du fait qu'elle énumère avec clarté et précision leurs obligations. Le groupe des gens de mer met en garde contre le fait que le paragraphe 4 oblige à appliquer les points énumérés, alors que le paragraphe 5 n'aborde pas la question et que le paragraphe 2 demande simplement de tenir dûment compte de la partie B du code pour appliquer la partie A. Enfin, il a été proposé de fusionner les paragraphes 4 et 5 en faisant des alinéas du paragraphe 5 des chapitres dont les titres seront pris dans la liste du paragraphe 4. Le groupe des gens de mer est convenu de fusionner les deux paragraphes pour autant que soit conservée l'idée maîtresse du paragraphe 4, autrement dit en maintenant son «texte introductif». La question est laissée entre crochets.
30. Le groupe des armateurs a estimé que les dispositions en matière de cloisons, d'isolation et de prévention de l'incendie font double emploi puisqu'elles sont déjà visées par la Convention SOLAS. Toutefois, les participants sont convenus de maintenir les prescriptions en matière d'isolation et de cloisons imperméables aux gaz et à l'eau, au motif que la Convention SOLAS n'en dispose pas expressément. Quant au rappel de la Convention SOLAS concernant les mesures de prévention de l'incendie, les gens de mer préfèrent la conserver par commodité. Toutefois, certains représentants gouvernementaux ont avancé que cette mention ne présente pas d'intérêt, mais soulève en revanche des difficultés dues au caractère obligatoire du code de règles de l'OMI. La question est laissée entre crochets.
31. Un représentant gouvernemental a estimé qu'au sujet de la question importante que représente l'éclairage, qui figure au paragraphe 4, la simple mention d'un éclairage approprié ne suffit pas; il a suggéré de transférer dans la partie A du code le premier paragraphe du principe directeur B3.1.4, mettant ainsi en place une prescription en matière d'éclairage naturel et artificiel dans les cabines et les réfectoires. Le groupe de travail de haut niveau a approuvé cette proposition.

- 
- 32.** Le groupe des armateurs, invoquant le fait que tous les navires ne disposent pas de climatisation, propose de supprimer, dans la version anglaise, le terme «fresh» devant «air conditioning». Le groupe des gens de mer réfute cette proposition, arguant du fait que tous les navires modernes, petits ou grands, sont climatisés. La climatisation est indispensable en mer et peut également assurer le chauffage. Certains représentants gouvernementaux soulignent que seuls la ventilation et le chauffage sont nécessaires sur les navires et qu'équiper tous les navires d'un système de climatisation poserait des problèmes. Le président rappelle que le texte ne porte que sur les nouveaux navires et que les navires jaugeant moins de 200 ou 500 tonneaux seront exclus de la convention. Un membre représentant gouvernemental a précisé que, en anglais, on entend par «fresh» air «recyclé», par opposition à air «confiné». Pour transiger, il est proposé d'insérer une dérogation émanant du paragraphe 1 de la recommandation n° 140 pour les navires régulièrement affectés à une ligne en climat tempéré et n'exigeant pas de climatisation. La question est laissée entre crochets.
- 33.** Il a été proposé de supprimer la disposition concernant les moustiquaires, qui sont superflues dans des navires climatisés. Un représentant gouvernemental et les gens de mer ont averti que le paludisme est une cause majeure de mortalité selon l'OMS et que la climatisation n'éloigne pas les moustiques. Le groupe des armateurs propose d'ajouter «le cas échéant» en précisant que les ouvertures des navires climatisés sont fermées et que le logement est isolé. Un autre amendement est présenté, selon lequel les navires devraient être équipés de dispositifs appropriés, tels que moustiquaires sur toutes les ouvertures donnant sur l'extérieur, par exemple hublots, portes ou ouvertures de ventilation ou de climatisation. La raison en est que dans les ports les hublots peuvent être ouverts en permanence. Considérant que les exemples énoncés dans la proposition relèvent davantage de la partie B du code non obligatoire, les participants sont convenus de les transférer ultérieurement dans ladite partie, avec un libellé satisfaisant le souci des armateurs.
- 34.** Le groupe des armateurs a noté les problèmes que posent certaines dispositions relatives aux navires à passagers, aux navires de faible tonnage et aux navires spécialisés. Bien qu'il soit impossible de prévoir une cabine individuelle pour chaque marin, une exception est accordée dans le cas des navires à passagers: le paragraphe 1 du principe directeur B3.1.6 est déplacé dans la partie A et un libellé, qui laisse une certaine souplesse à l'autorité compétente, est inséré concernant les navires de faible tonnage et les navires spécialisés. De plus, les participants acceptent d'accorder une dérogation aux navires à passagers à propos de l'emplacement des cabines. En outre, un consensus est atteint, selon lequel l'autorité compétente peut, après avoir consulté les partenaires sociaux, autoriser des exceptions aux navires de faible tonnage quant à l'emplacement des réfectoires, ceux-ci pouvant être séparés des cabines. Le groupe des armateurs propose aussi d'ajouter un seuil, qui serait fixé à 3 000 tonneaux de jauge brute, aux termes «navires de faible tonnage» utilisés dans certaines dispositions. Cet ajout apporte des éclaircissements qui sont essentiels à l'aménagement des installations intérieures des navires. La proposition reçoit le soutien de plusieurs représentants gouvernementaux car, pour pouvoir s'appliquer à une législation nationale, la prescription correspondante doit être accompagnée d'un chiffre et les armateurs doivent savoir à partir de quel seuil ils ont le droit de demander une dérogation. D'autres représentants gouvernementaux et le groupe des gens de mer préfèrent garder le libellé actuel puisque toute indication de seuils de tonnage a été retirée de l'ensemble du projet de convention et que l'expression «navires de faible tonnage» offre plus de souplesse. Cette question est laissée entre crochets.
- 35.** Le groupe de travail a décidé de supprimer la dérogation accordée aux navires à faible tonnage concernant la disposition relative aux niveaux de bruit, car le bruit constitue une question essentielle pour tous les navires. Le groupe des armateurs propose de transférer la référence à la résolution A.468 (XII) de l'OMI relative aux niveaux de bruit dans la partie B du code qui est, elle, non obligatoire. Une autre proposition est formulée qui

---

consiste plutôt à insérer dans la norme une référence générale à la résolution pertinente de l'OMI et d'insérer dans la partie B une référence spécifique à la résolution A.468 de l'OMI. Les participants demandent son avis au représentant de l'OMI sur la question de savoir si le fait d'inclure une résolution de l'OMI, qui est une simple recommandation, dans la partie A de la convention consolidée, qui est, elle, obligatoire, peut poser problème. A cela, il répond que la résolution est en principe non obligatoire. Si le conditionnel est utilisé lorsqu'il est fait référence à cette résolution dans une convention, la résolution garde son caractère de recommandation alors que, si le futur est utilisé, elle devient obligatoire. Enfin, il met en garde les participants sur le fait que, si une résolution de l'OMI est citée dans une convention du BIT, la procédure d'amendement de l'OMI doit pouvoir s'appliquer. Cela dit, tous les pays concernés par les transports maritimes au sein du BIT sont membres de l'OMI et peuvent donc participer à la procédure d'amendement de celle-ci. On peut même envisager de créer un groupe de travail mixte OMI/BIT. Le groupe gouvernemental remarque que les procédures et les objectifs de l'OMI sont assez différents de ceux du BIT. En outre, après avoir étudié le préambule du code sur les niveaux de bruit, le groupe de travail en est venu à la conclusion que celui-ci n'a pas été conçu pour que des références ou des répétitions y soient insérées ou pour prendre un caractère obligatoire. De plus, il ne s'applique pas à tous les types de navires, pas plus qu'il ne s'applique aux navires inférieurs à 1 600 tonneaux de jauge brute. Le groupe des armateurs et certains représentants gouvernementaux estiment aussi qu'il est hors de question d'établir un système d'inspection distinct, comme le spécifie le code sur les niveaux de bruit, et que les termes «niveaux maximaux de bruit» entraînent une non-conformité en cas de dépassement soudain des niveaux de bruit dans des espaces confinés. De plus, l'OMI prévoit de réviser la résolution A.468 (XII) afin de prendre en considération les périodes de repos, etc. Suite à ces discussions, le groupe de travail décide d'éviter l'emploi des termes «niveaux de bruit maximaux» et d'ajouter simplement une référence générale à l'instrument approprié de l'OMI, en évitant l'emploi du futur. La question est laissée entre crochets.

36. En ce qui concerne l'examen périodique et l'amélioration des installations de loisirs, cette question a été considérée comme une question de détail appartenant à la partie B du code. Quant à la clause facultative relative aux dérogations, le groupe des armateurs propose d'ajouter la notion d'application équitable des dérogations et de supprimer la clause concernant une situation «qui serait moins favorable», de même que la réserve d'un accord entre les organisations d'armateurs et de gens de mer. Etant donné que cette disposition vise avant tout à obliger les Membres à régler les problèmes sociaux, le but est de fournir un autre texte qui puisse offrir une solution en cas d'impasse. Le groupe des gens de mer n'est pas de cet avis car, pour lui, le fait d'ajouter la notion d'application équitable de dérogations n'empêche pas que la situation concernant les installations peut devenir moins favorable. Les participants décident de conserver la clause «moins favorable» lorsqu'il s'agit de dérogations appliquées équitablement et de supprimer la disposition concernant la réserve d'un accord entre les unes et les autres organisations.

### **Principe directeur B3.1 – Logement et loisirs**

37. Un représentant gouvernemental s'est dit préoccupé de l'utilisation des termes «matériau approuvé» dans l'ensemble du texte. Le système d'approbation peut s'avérer difficile dans la mesure où un matériau approuvé conformément à la Convention SOLAS ne correspond pas forcément au matériau approuvé conformément à la convention du BIT. Il lui a été répondu qu'un matériau peut être conforme à la fois aux spécifications de la Convention SOLAS sur la prévention du feu et aux dispositions de la convention du BIT. De plus, le terme «approuvé» tel qu'il est utilisé dans la partie B du code ne se rapporte pas à un accord international correspondant à une norme acceptée de tous. Il revient plutôt à chaque administration d'en définir le contenu exact. Le groupe de travail décide de conserver le terme «approuvé» dans la partie B du code, mais d'éviter de l'utiliser dans la partie A du code.

- 
38. Le groupe de travail est convenu de supprimer toute référence aux notions de rénovation, d'entretien et de maintien aisé en état de propreté. En effet, la réglementation 3.1(1) et la norme A3.1(7), qui spécifient les dispositions générales obligatoires relatives au logement décent et à son entretien, suffisent. De plus, le Titre 3 ne couvre pas explicitement la rénovation, l'entretien ou le maintien aisé en état de propreté de tous les éléments du logement, ce qui laisserait à penser que les autres éléments du bateau n'ont pas à être maintenus en état décent.

### **B3.1.1 – Application de la norme A3.1: Construction et conception**

39. Le groupe des armateurs a proposé de supprimer les termes «Application de la norme» dans tous les titres de principes directeurs, car ceux-ci n'apportent rien. Le Bureau précise que l'adjonction de ces termes a pour but de faire une distinction entre les principes directeurs propres à l'application des normes et les autres principes directeurs. Cette question est laissée entre crochets.
40. Le groupe des gens de mer a proposé de transférer dans le code A la disposition concernant la hauteur minimale de l'espace libre, étant donné son importance capitale pour les gens de mer et son caractère obligatoire dans la convention n° 133. Certains représentants gouvernementaux mettent en garde les participants sur le fait que ce transfert pourrait avoir de sérieuses implications, par exemple sur les vérifications de contrôle de l'Etat du port concernant la hauteur, et aussi des conséquences en cas de changement de pavillon. De plus, l'alinéa *a*) du paragraphe 5 de la norme A3.1(5) traite déjà de la hauteur de l'espace libre et toute référence à un chiffre spécifique devrait rester dans la partie B du code. D'autres représentants gouvernementaux affirment que les questions se rapportant à la construction devraient toujours figurer dans la partie obligatoire. Avançant l'idée selon laquelle l'exception à une prescription obligatoire ne peut être une simple recommandation, le groupe des gens de mer est également d'avis que les dérogations devraient elles aussi être transférées dans la partie A. L'amendement est adopté.
41. Rappelant que la Commission paritaire mixte (CPM) a chargé le Groupe de travail tripartite d'actualiser les anciennes conventions, le groupe des gens de mer a proposé que la hauteur minimale de l'espace libre passe de 198 à 208 cm. Il essaiera de fournir des statistiques prouvant que la hauteur moyenne de l'homme a augmenté depuis l'entrée en vigueur de la convention actuelle, statistiques qu'il comptera porter à l'attention de la Conférence technique maritime préparatoire. Le groupe des armateurs, indiquant que la hauteur de 198 cm est celle qui figure à l'origine dans la convention n° 133, rejette la proposition du groupe des gens de mer. Même si, en raison de l'installation des gicleurs d'incendie, la hauteur totale doit être de 208 cm, la hauteur de l'espace libre doit rester à 198 cm. Certains représentants gouvernementaux s'opposent à la proposition selon laquelle la hauteur de l'espace libre, fixée à 198 cm dans la convention n° 133, ne s'appliquerait qu'aux navires de plus de 1 000 tonnes. Ils signalent aussi qu'une hauteur maximale de 208 cm est définitivement trop élevée pour les pays asiatiques. Le président rappelle qu'il faut une raison très précise pour modifier les conventions existantes. La question est laissée entre crochets.

### **B3.1.2 – Application de la norme A3.1: Ventilation**

42. Aux fins d'hygiène, un représentant gouvernemental a recommandé que les systèmes de climatisation devraient pouvoir être maintenus en état de propreté et désinfectés aisément afin de prévenir le développement de maladies. Le texte s'y rapportant est laissé entre crochets.

---

### **B3.1.3 – Application de la norme A3.1: Chauffage**

43. Un représentant gouvernemental a proposé d'ajouter un texte nouveau relatif à l'interdiction d'utiliser la vapeur comme moyen principal de chauffage à l'intérieur des installations. La question est laissée entre crochets.

### **B3.1.4 – Application de la norme A3.1: Eclairage**

44. Le groupe des armateurs a proposé que soit ajoutée une dérogation concernant l'éclairage naturel dans le logement des gens de mer des navires à passagers. Cette proposition est acceptée.

### **B3.1.5 – Application de la norme A3.1: Lutte contre le bruit**

45. Le groupe des armateurs a proposé que le texte de la convention cite seulement la résolution A.468 (XII) de l'OMI relative aux niveaux de bruit, mais qu'il ne reproduise pas telle ou telle partie de son contenu, car cela ferait double emploi avec les activités de l'OMI. Il propose de supprimer le principe directeur et de n'inclure que la référence à la résolution. Rappelant que les principes directeurs ne sont en général là que pour étayer les normes et aider à leur application, un représentant gouvernemental approuve l'amendement. En conséquence, il convient de supprimer au moins les trois premiers paragraphes qui se rapportent à la recherche sur le bruit, car ils ne concernent pas la mise en application de la partie A du code. Le groupe des gens de mer refuse ces propositions, prétextant le fait qu'ils n'en ont pas été informés et que le texte reprend en partie le texte de la recommandation n° 141.
46. Le groupe des gens de mer a également suggéré d'ajouter le terme «vibrations» dans l'ensemble de la réglementation afin que les parties A et B portent à la fois sur le bruit et les vibrations. Le groupe des armateurs donne son accord de principe mais avertit les participants qu'il n'est pas toujours approprié d'ajouter le terme «vibrations» au texte initial sur la lutte contre le bruit. Toutefois, par souci de cohérence, les deux termes doivent également figurer ensemble dans la norme A3.1. En conséquence, il convient d'ajouter le terme «vibrations» à l'alinéa o) du paragraphe 5 de la norme A3.1(5). Plusieurs représentants gouvernementaux préfèrent traiter séparément la question des vibrations car, en mélangeant ces deux questions, on ne facilite pas la tâche des administrations. Ce point est laissé entre crochets.
47. Le groupe des gens de mer a demandé que le terme «recherches» que l'on retrouve dans les trois premiers paragraphes soit remplacé par le terme «études». Pour appuyer sa demande, il explique que la recommandation n° 141, relative à la recherche, a été élaborée à une époque où l'on ne disposait pas d'informations suffisantes sur la question du bruit à bord des navires. Entre-temps, les données résultant des recherches entreprises ont déjà été insérées dans la résolution de l'OMI, de sorte qu'une étude continue devrait suffire largement. La question est laissée entre crochets.
48. Selon un représentant gouvernemental, les questions concernant la nécessité d'informer les gens de mer sur les dangers relatifs au bruit et de la fourniture de protège-tympons ne relèvent pas du domaine des installations à bord, mais plutôt de celui des conditions de travail. Il est donc proposé de déplacer ces dispositions à la réglementation 4.3 du Titre 4, intitulée «Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents». Cette question est laissée entre crochets.
49. Selon le groupe des armateurs, il était absurde de vouloir ajouter la notion de vibrations dans les cas spécifiques que constituent l'utilisation de matériaux absorbant le bruit et le

---

fait d'isoler les ateliers du bruit de la salle des machines. En effet, il n'existe pas de matériaux absorbant la vibration, et les ateliers situés à l'intérieur des salles des machines ne peuvent être isolés contre les vibrations provenant de celles-ci. A cela, le groupe des gens de mer rétorque que les ateliers ne sont pas toujours situés dans les salles des machines. La question est laissée entre crochets.

50. Le groupe des armateurs a répété que, selon lui, les niveaux de bruit maximaux ne sont pas les termes appropriés car ils ne peuvent tenir compte de l'évolution des situations. Les participants concluent que le texte de la résolution pertinente de l'OMI porte sur des limites de niveaux de bruit évalués en fonction de variations instantanées/fluctuantes/continues et que l'utilisation de «niveaux de bruit maximaux» est trop simpliste. Il est donc décidé d'ajouter dans la convention que les limites de niveaux de bruit doivent être conformes à l'instrument correspondant de l'OMI, en tenant compte de tout amendement apporté à la résolution de l'OMI.
51. S'agissant du tableau des niveaux de bruit, le groupe des armateurs ainsi que quelques représentants gouvernementaux ont demandé qu'il soit supprimé, étant donné que l'OMI prévoyait de réexaminer la présente résolution et que les gens de mer n'avaient pas les équipements nécessaires pour mesurer les niveaux de bruit. Le groupe des gens de mer s'oppose à cet amendement. D'après lui, ce tableau est nécessaire car on s'y réfère aisément et il facilite ainsi la tâche des gens de mer. La seule alternative envisageable serait d'insérer une disposition dans la partie A du code qui indiquerait que le tableau peut être consulté facilement à bord du navire. Un représentant gouvernemental propose le compromis suivant: ajouter, à la partie B, un texte selon lequel l'instrument correspondant de l'OMI doit être mis à la disposition des marins à bord, et ce dans une des langues de travail reconnues du navire. Aucune décision n'a pu être prise à ce sujet en raison d'un désaccord sur la question de savoir si cette disposition doit être obligatoire ou faire l'objet d'une recommandation, ainsi que sur la question des langues dans lesquelles l'instrument doit être traduit. Ce point est maintenu entre crochets.

### **B3.1.6 – Application de la norme A3.1: Cabines**

52. Pour ce qui est de la question d'équiper les couchettes d'un mécanisme à coulisse afin que le marin, homme ou femme, puisse être accompagné de son ou de sa partenaire, le groupe des armateurs a demandé la suppression de cette disposition, faisant valoir que celle-ci est déjà traitée dans l'orientation complémentaire B3.1.12(6), selon laquelle la possibilité d'autoriser les gens de mer à être accompagnés de leurs partenaires devrait être prise en considération, lorsque cela est possible. Si chaque couchette est pourvue d'un mécanisme à coulisse, la largeur minimale de celle-ci passerait à 130 cm, ce qui est inconcevable. De plus, le nombre maximal de partenaires autorisés à accompagner les gens de mer est limité par les dispositions de la Convention SOLAS relative au matériel de sauvetage. Selon un représentant gouvernemental, cette orientation n'est pas nécessaire car elle ne facilite pas la mise en application de la norme qui stipule que chaque marin doit disposer d'une couchette. Le président précise qu'il a été décidé de n'apporter de nouvelles dispositions que si elles font l'objet d'un accord général. Le groupe des gens de mer rétorque que la résolution de la CPM recommande explicitement que des améliorations soient apportées aux conventions existantes, chaque fois que cela est nécessaire. De plus, le mandat du présent groupe de travail se réfère précisément au logement des gens de mer accompagnés de leurs partenaires lorsqu'il fait état des besoins actuels de ces derniers. En guise de compromis, les participants sont convenus que les couchettes devaient être conçues de façon à rendre la vie le plus confortable possible aux marins et à leurs partenaires.
53. Le groupe des armateurs et un représentant gouvernemental ont estimé que la proposition qui consiste à équiper chaque cabine d'un cabinet de toilette séparé était trop difficile à mettre en application. Il faut, déclarent-ils, garder à l'esprit le fait que chacun doit être

---

traité sur un pied d'égalité. Ils proposent donc soit que l'on s'en tienne au texte d'origine de la convention n° 92, soit que l'on insère une dérogation pour les navires dont la taille, le type d'activités ou la disposition rendent ce texte impossible ou pas raisonnable. La question est maintenue entre crochets.

54. Le projet de disposition qui prévoit que la superficie par occupant des cabines des gens de mer soit de 7,5 m<sup>2</sup> a donné lieu à de longues discussions. Le groupe des armateurs et certains gouvernements rejettent la proposition, prétextant le fait que cette surface est le double de celle qui est stipulée dans la convention n° 133 concernant les navires de 1 000 à 3 000 tonnes (3,75 m<sup>2</sup> par marin). La présente convention doit fixer des normes minimales afin d'être largement ratifiée. Il est proposé de s'en tenir au texte d'origine de la convention n° 133, qui autorise des dérogations en fonction de la taille du navire. Le groupe des gens de mer fait remarquer que le nombre de marins à bord de navires est aujourd'hui inférieur à ce qu'il était auparavant, ce qui laisse plus de place au logement. La superficie de 3,75 m<sup>2</sup>, qui correspond à la taille d'un lit double, est parfois considérée comme inappropriée pour des cellules de prison. Il dénonce le fait que, le logement étant entièrement compté dans les mesures des navires, les armateurs ont tendance à en réduire encore plus l'espace de manière à payer moins de taxes portuaires. L'amélioration des instruments existants, telle que l'a recommandée la résolution de la CPM, est envisageable puisque le chiffre de 7,5 m<sup>2</sup> ne s'applique qu'aux nouveaux navires. Un des représentants gouvernementaux approuve la proposition du groupe des gens de mer dans la mesure où ce chiffre ne s'applique qu'aux navires pourvus de cabines individuelles, conformément à l'alinéa g) du paragraphe 5 de la norme A3.1(5), c'est-à-dire pas aux navires à passagers, aux navires de faible tonnage ou aux navires spécialisés, mais plutôt aux navires de charge de grande taille. Cette question est laissée entre crochets.
55. Les participants sont convenus de déplacer dans la partie A obligatoire du code la disposition relative aux dimensions intérieures minimales d'une couchette, car il s'agit là d'un point important et reconnu de la convention n° 133.

### ***B3.1.7 – Application de la norme A3.1: Réfectoires***

56. Le groupe des armateurs a présenté un amendement laissant à l'autorité compétente, après consultation des partenaires sociaux, le choix de décider si les réfectoires sont communs ou séparés. Selon lui, une telle disposition laisserait la possibilité de prévoir des réfectoires séparés pour les gens de mer et pour les officiers, ce qui est une pratique encore courante aujourd'hui. Le groupe des gens de mer préfère, quant à lui, s'en tenir aux limites que fixe la convention n° 92. La question est maintenue entre crochets. Le groupe de travail décide de retirer la disposition concernant le service de table, considérant comme désuet le fait de traiter séparément les gens de mer et le service de cuisine. Le groupe des gens de mer propose d'augmenter la superficie des réfectoires à 2 m<sup>2</sup> par marin, mais le groupe des armateurs préfère en rester au libellé de la convention n° 133 qui est de 1 m<sup>2</sup> par marin. La question reste entre crochets. De même, les participants sont en désaccord quant à la question de savoir si la clause permissive relative aux exceptions doit être supprimée ou conservée.

### ***B3.1.8 – Application de la norme A3.1: Installations sanitaires***

57. Le groupe des gens de mer propose que l'on prévienne au minimum un water-closet ainsi qu'une baignoire pour chaque groupe de quatre personnes. Le groupe des armateurs préfère s'en tenir au libellé d'origine de la convention n° 133, qui mentionne six personnes. La question est maintenue entre crochets.

---

## Groupe de travail B: Protection sociale

58. Présentant l'ordre du jour du groupe de travail, le président a précisé que ce dernier avait pour mandat de fournir au Bureau des indications claires sur la sécurité sociale, en vue de l'élaboration d'un projet révisé qui sera soumis à la Conférence technique maritime préparatoire de septembre 2003. De plus, le président indique que les dispositions concernant la sécurité sociale qui figurent dans le texte actuel du Bureau ont été établies sur la base d'une proposition du Royaume-Uni et que c'est la première fois qu'elles sont présentées pour discussion.
59. Les débats ont porté principalement sur la réglementation 4.5, étant entendu que l'on suppose que la protection sociale à court terme des marins est traitée dans les réglementations 4.1 et 4.2, alors que la protection sociale à long terme est traitée dans la réglementation 4.5. De plus, le groupe de travail remarque qu'il existe un lien entre les dispositions de la réglementation 4.5 et celles des réglementations 4.1 et 4.2, en particulier en ce qui concerne les conséquences à long terme de maladies ou d'accidents survenus à bord.
60. Le porte-parole des armateurs déclare que son groupe aurait préféré ne pas voir figurer du tout dans la présente convention la protection sociale. Bien que son groupe soit en faveur d'une protection sociale accordée à tous les marins et à une participation des armateurs aux régimes de protection sociale, il hésite à inclure dans la convention des dispositions complexes sur la sécurité sociale, qui pourraient constituer un obstacle à sa ratification. A cela, il ajoute que la convention (n° 102) concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952, pourrait servir d'instrument de référence pour les questions liées à la sécurité sociale et que les gens de mer pourraient donc être couverts par ladite convention. Celle-ci fournirait un meilleur moyen de protection sociale, surtout si l'on tient compte du faible taux de ratification des conventions qui ont trait spécifiquement à la sécurité sociale des gens de mer. Après que le Bureau ait expliqué que les gens de mer étaient exclus de la convention n° 102, le porte-parole des armateurs déclare préférer néanmoins que la convention n° 102 soit révisée en conséquence, plutôt que d'insérer le projet de convention la question de la protection sociale. Il soumet donc pour discussion la question de savoir si la nouvelle convention doit contenir des clauses relatives à la sécurité sociale.
61. Le porte-parole des gens de mer insiste sur l'importance de la protection sociale pour les gens de mer, quels que soient leur nationalité ou leur lieu de résidence. Or beaucoup d'entre eux ne sont pas encore couverts par des mesures de protection. Faisant remarquer qu'une convention, même largement ratifiée, peut s'avérer vaine si elle est sans substance, il se dit favorable aux dispositions relatives à la sécurité sociale que contient le texte présenté par le Bureau. Il prie donc instamment les participants d'inclure dans la convention les dispositions concernant la protection sociale et recommande que celle-ci ne soit pas moins favorable que celle dont bénéficient les travailleurs à terre.
62. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni explique que la proposition de son gouvernement, sur laquelle est fondé le texte du Bureau, a pour objectif de garantir une protection sociale aux gens de mer, que des accords bilatéraux ou multilatéraux aient été conclus ou non. Afin d'atteindre cet objectif, la convention prévoit différents types de responsabilités incombant à l'Etat battant pavillon, au pays de résidence et à l'armateur.
63. Une majorité des représentants gouvernementaux s'est montrée en faveur de l'inclusion dans la convention de clauses sur la sécurité sociale, sous quelque forme que ce soit. Plusieurs représentants gouvernementaux considèrent que le texte actuel du Bureau est assez souple pour fournir une couverture sociale satisfaisante aux gens de mer, et certains ont même exprimé la nécessité d'une plus grande protection, qui pourrait se traduire dans la convention par une clause obligatoire relative aux prestations en cas d'accidents du

---

travail ou de maladies professionnelles, ou consister à rendre obligatoires au moins trois des neuf branches de protection mentionnées au paragraphe 5 de la norme A4.5. Selon certains représentants gouvernementaux, l'application des dispositions relatives à la sécurité sociale contenues dans la convention pose quelques petites difficultés et rares sont ceux qui jugent que cette application pose de graves difficultés. Bien qu'ils soient très favorables à la protection sociale des gens de mer, la mise en œuvre pratique de ces dispositions pose, selon eux, problème. Après une longue discussion et afin de faire avancer les débats, le porte-parole des armateurs se déclare favorable à l'insertion dans la convention de dispositions sur la sécurité sociale, même si son groupe aurait préféré que ce thème ne soit pas couvert par la convention, sauf au titre des réglementations 4.1 et 4.2.

- 64.** Les participants ont également discuté des différentes responsabilités qui devraient incomber à l'Etat battant pavillon, au pays de résidence et aux armateurs en matière de prestations à court terme ou à long terme dans le cadre de la nouvelle convention. De l'avis du porte-parole des armateurs, c'est au pays de résidence du marin qu'incombe la prise en charge de la protection sociale à long terme et il serait donc inacceptable de prévoir une protection sociale spécifique dans le contrat d'engagement maritime. Le porte-parole des gens de mer considère que la protection sociale relève essentiellement de la responsabilité de l'Etat battant pavillon et des armateurs.
- 65.** Le président a demandé aux participants de répondre aux quatre questions ci-après:
- 1) Qui doit être responsable de la protection sociale à long terme?
  - 2) Quel est le rôle de l'Etat battant pavillon?
  - 3) Comment garantir que tous les marins bénéficient d'une couverture sociale, en particulier ceux dont le pays de résidence ne dispose pas de système de protection sociale approprié?
  - 4) Quelles sont les branches de protection sociale à inclure dans le projet de convention? Pourrait-on prévoir au moins un nombre minimal de branches?
- 66.** Le groupe des armateurs estime que les débats du groupe de travail devraient s'effectuer sur la base de leur proposition de texte, dans la mesure où les participants semblent favorables à l'insertion de la sécurité sociale à long terme dans la convention. Il réitère sa position selon laquelle les prestations dont bénéficient les gens de mer en matière de protection sociale à long terme devraient incomber au pays de résidence.
- 67.** Le groupe des gens de mer a rejeté le texte des armateurs ainsi que la proposition consistant à utiliser ce texte comme base de discussion. Il souligne qu'il est essentiellement de la responsabilité de l'Etat battant pavillon d'assurer la bonne application de cette protection; cela dit, il considère la sécurité sociale comme une responsabilité partagée entre l'Etat battant pavillon, les armateurs et le pays de résidence. Pour ce qui est de la responsabilité de la protection à court terme, le groupe des gens de mer est d'avis que celle-ci incombe aux armateurs.
- 68.** Tous les représentants gouvernementaux étaient d'avis que la sécurité sociale à long terme devait être assurée par le pays de résidence des gens de mer. Toutefois, bon nombre d'entre eux proposent que les Etats battant pavillon prennent la responsabilité de demander à ce que tous les gens de mer bénéficient de la sécurité sociale, en particulier pour les questions de protection à court terme traitées dans les réglementations 4.1 et 4.2, de contrôler l'application de la législation nationale relative aux navires, et de veiller au règlement des contributions. Certains participants attirent l'attention sur le fait que les Etats battant pavillon doivent veiller à ce que les marins dont le pays de résidence ne dispose pas d'un

---

système de protection approprié soient également couverts, et l'un des représentants gouvernementaux a proposé la mise en place d'un système international qui puisse régler ce genre de situation. Pour la plupart des représentants gouvernementaux, les points de vue exprimés ne sont pas clairs quant aux branches de la sécurité sociale dont les marins devraient pouvoir bénéficier au minimum. Certains suggèrent de fixer le nombre minimal de branches à trois. De nombreux représentants gouvernementaux présentent une description de leur système national qui, dans l'ensemble, assure la protection de leurs ressortissants et, dans certains cas, celle de tous les marins travaillant à bord de leurs navires. Certains participants soulignent le fait que de nombreux pays ne disposent pas du tout d'un système de sécurité sociale approprié.

69. Si certains représentants gouvernementaux considèrent que le rôle de l'Etat battant pavillon consiste principalement à fournir une protection sociale à court terme et à effectuer les inspections nécessaires sur les navires, d'autres estiment que les responsabilités de l'Etat battant pavillon incluent également la couverture sociale à long terme des marins, ainsi que la supervision et le contrôle de cette couverture.
70. Le groupe des gens de mer a insisté sur le fait qu'il ne souhaitait pas que des marins ne bénéficient pas de couverture sociale à long terme, en particulier ceux dont le pays de résidence ne dispose pas de système de sécurité sociale approprié. Les navires ne peuvent être considérés simplement comme des «usines flottantes» et un régime analogue à celui dont bénéficient les travailleurs à terre devrait s'appliquer. Il convient de noter les caractéristiques spécifiques de ce secteur.
71. Le groupe de travail a discuté longuement du choix du texte devant servir de base à la discussion sur la réglementation 4.5. Il est décidé que c'est le texte du Bureau qui servira de base. Le groupe des armateurs présente un texte différent de celui qu'il a présenté au groupe de travail (voir annexe 5). Le groupe des gens de mer ainsi que quatre représentants gouvernementaux expriment leur soutien au texte présenté par le Bureau. Le groupe des armateurs ainsi que sept représentants gouvernementaux apportent leur soutien au texte présenté par la FIA. Le représentant du gouvernement de la France présente un texte de compromis (voir annexe 6) qui reçoit l'appui de six représentants gouvernementaux. Toutefois, le groupe des gens de mer et les représentants gouvernementaux ayant soutenu le texte du Bureau déclarent qu'ils peuvent également apporter leur soutien à la proposition de la France. Le groupe de travail ne parvient pas à un accord sur le texte à adopter pour la réglementation 4.5.
72. Au sujet de la norme A4.5, le groupe des armateurs présente d'autres dispositions en remplacement du texte présenté par le Bureau (voir annexe 5) et en explique les raisons, comme il l'a fait auparavant. Le groupe des gens de mer rejette le texte de remplacement des armateurs et le représentant du gouvernement de la France indique que son gouvernement souhaiterait que la norme A4.5 du texte du Bureau soit remplacée par les dispositions qu'il a proposées sous forme de compromis (voir annexe 6).
73. Certains représentants gouvernementaux ainsi que le groupe des gens de mer ont soutenu la proposition de la France, tandis que d'autres étaient en faveur du texte de remplacement présenté par le groupe des armateurs.
74. Au sujet du paragraphe 2 de la norme A4.5, le groupe des gens de mer a proposé de transférer le libellé de l'alinéa *d*) du texte du Bureau à la fin de la première phrase du paragraphe 2. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni va plus loin dans cet amendement, en proposant de supprimer l'alinéa *c*) et de remplacer le mot «ou» de l'alinéa *a*) par le mot «et», ce qui a pour conséquence de rendre le libellé de l'alinéa *d*) inutile. De plus, il ajoute après le mot «réside» la phrase suivante: «à moins qu'un accord bilatéral ou multilatéral entre deux ou plusieurs Membres en décide autrement». Cet

---

amendement reçoit l'appui de plusieurs autres représentants gouvernementaux mais il n'est pas accepté par le groupe des gens de mer. L'un des représentants gouvernementaux qui l'appuie souhaite que l'on ajoute au paragraphe 5 du texte présenté par le Bureau une référence à la convention n° 102, dans la mesure où la partie de la nouvelle convention concernant la sécurité sociale devrait couvrir les éventualités définies par la convention n° 102. Le groupe des gens de mer ainsi que d'autres représentants gouvernementaux confirment qu'une référence à la convention n° 102 est nécessaire et insistent sur le fait qu'un minimum de trois branches de protection doit être obligatoire dans ladite convention. Plusieurs représentants gouvernementaux proposent que, parmi ces branches obligatoires, figurent les prestations (à court et à long terme) en cas d'accidents du travail ou de maladies professionnelles, et un autre représentant gouvernemental propose que les autres branches obligatoires soient les prestations relatives aux soins médicaux et les indemnités de maladie.

- 75.** La présentation de ces amendements a été suivie d'un débat sur la nécessité de prévoir une protection sociale, notamment par contrat d'engagement maritime, comme le stipule l'alinéa *a*) du paragraphe 2 du texte du Bureau. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni estime que cet alinéa est nécessaire étant donné que les réglementations 4.1 et 4.2, d'une part, et la réglementation 4.5, d'autre part, se chevauchent. Il est proposé néanmoins que l'alinéa *a*) du paragraphe 2 du texte du Bureau soit remplacé par le paragraphe 4 de la norme A4.5 du texte proposé par le représentant du gouvernement de la France (figurant en annexe 6). Le représentant du gouvernement de la France explique que, dans sa proposition, le contrat d'engagement maritime spécifie seulement le système de sécurité sociale applicable, alors qu'il revient à l'Etat battant pavillon de veiller à ce que les contributions soient réglées. Le groupe des armateurs rejette cette proposition car, selon lui, ce n'est pas à l'Etat battant pavillon de veiller au règlement des contributions. Cette tâche revient plutôt au pays de résidence du marin dans lequel celui-ci est assuré. Le représentant du gouvernement de la France précise que la proposition de son gouvernement stipule que, au cas où le marin ne bénéficie d'aucun régime de sécurité sociale, l'employeur doit verser une contribution à un régime de protection sélectionné par la CPM de l'OIT. De plus, la mise en place d'un tel régime international éviterait que les marins soient soumis à des régimes de sécurité sociale différents. Le groupe des gens de mer ainsi que certains représentants gouvernementaux approuvent la proposition de la France, surtout parce qu'elle garantit une protection sociale à des marins qui, sans elle, ne seraient pas couverts. Le groupe des gens de mer n'est pas contre un régime international, mais il souhaiterait plus de souplesse et estime que la CPM aura des difficultés à mettre en place un tel régime. De plus, il rappelle que la convention collective est un élément important à ne pas laisser de côté. Il demande que le paragraphe 7 de la norme A4.5 proposée par le gouvernement français (annexe 6), portant sur ce point, soit modifié comme suit: «au cas où il n'existe pas de régime de sécurité sociale, l'Etat battant pavillon doit veiller à ce que les marins soient couverts par son propre système ou par un système qu'il aura désigné». De l'avis de certains représentants gouvernementaux, la mise au point et l'application d'un système international doivent faire l'objet d'une étude plus approfondie. Le représentant de l'Association maritime chrétienne internationale (AMCI) propose qu'un tel système de fonds international soit mis en place sous la responsabilité de la Commission tripartite spéciale prévue à l'article XIII de la nouvelle convention.
- 76.** Le groupe des armateurs a rejeté la proposition qui vise à assurer une couverture aux gens de mer qui ne bénéficient pas de protection sociale dans leur propre pays de résidence car, d'après eux, tous les marins ne souhaitent pas bénéficier d'une couverture sociale et préfèrent peut-être dépenser leurs revenus autrement qu'en payant des cotisations d'assurance. A cela, le groupe des gens de mer répond en confirmant à nouveau qu'il est urgent que tous les gens de mer puissent bénéficier d'une couverture sociale appropriée.

- 
77. Lors du débat sur le principe directeur B4.5 du texte présenté par le Bureau, le groupe des armateurs a présenté un texte différent de celui du Bureau (voir annexe 5). Le groupe des gens de mer, quant à lui, apporte son soutien au texte du Bureau. Il souhaite que les différentes branches de la sécurité sociale soient insérées dans la partie obligatoire de la convention – dans le texte du groupe des armateurs, elles avaient en effet été déplacées dans le principe directeur. Un représentant gouvernemental, dont le pays fonctionne avec un régime de contribution sociale sans retenue, propose de supprimer l’alinéa *c*) du paragraphe 1 du principe directeur B4.5 et, au cas où cette proposition serait refusée, d’ajouter au paragraphe 1 un nouvel alinéa *d*) libellé comme suit: «tout marin ne doit bénéficier d’un régime de sécurité sociale sans retenue (sous réserve qu’il soit applicable) que s’il réside sur le territoire du Membre offrant de telles prestations et dans les conditions prévues par la législation de cet Etat». Ce représentant gouvernemental propose également d’ajouter ce qui suit au début de l’alinéa *c*): «en ce qui concerne l’alinéa *d*), ...».
78. Les différends entre le groupe des gens de mer et le groupe des armateurs pour ce qui est de la méthode et du contenu du texte relatif à la protection sociale à long terme sont apparus tels qu’il a été décidé qu’aucun compromis ne pourrait être atteint dans le cadre de la présente réunion. Le Bureau est donc prié d’élaborer un nouveau texte qui tienne compte du texte actuel du Bureau, de celui des armateurs (voir annexe 5) et des propositions de compromis présentées par la France (voir annexe 6).

### **Groupe de travail C: Système de certification et d’inspection**

79. Conformément au paragraphe 1 du Titre 5, les réglementations qui figurent sous ce titre «explicitent» la responsabilité de chaque Membre de respecter et de faire appliquer pleinement les droits en substance prévus dans les autres parties de la convention. Il est décidé de réexaminer le terme «explicitent» pour éviter qu’on puisse l’interpréter comme une extension des droits en question.
80. Se référant au problème que posent certaines clauses des dispositions obligatoires de la norme A du Titre 5, plusieurs représentants gouvernementaux ont fait part de leur volonté que la notion d’équivalence en substance s’applique au paragraphe 2. Les participants sont toutefois, dans l’ensemble, d’avis que les crochets entourant le paragraphe 2 peuvent être supprimés, ce qui est fait. Le représentant du gouvernement allemand souligne que la notion d’équivalence en substance est absolument essentielle dans les domaines se rapportant au Titre 5 et portant sur l’inspection, les procédures de plainte et les indemnités.
81. Suite à des remarques générales reflétant les discussions qui ont eu lieu sur le lien entre la partie A et la partie B du code, les participants ont axé leur débat sur les principes généraux concernant les responsabilités de l’Etat du pavillon (réglementation 5.1.1 du texte présenté par le Bureau).

### **Responsabilités de l’Etat du pavillon – Principes généraux**

Autorisation accordée à des institutions publiques  
et à d’autres organisations compétentes de procéder  
à des inspections et d’émettre des certificats

82. La question de l’autorisation accordée par les Etats Membres à des institutions publiques et à d’autres organisations compétentes d’effectuer des inspections et d’émettre des certificats a fait l’objet d’un vaste débat. Bien que ce concept figure dans le projet de texte du Bureau (norme A5.1.3, paragraphe 2), les participants estiment que des éclaircissements doivent être apportés. Compte tenu de l’importance de la question, il est convenu que celle-ci

---

devrait être reflétée dans la réglementation 5.1.1 – *Principes généraux*, pour être ensuite développée dans le cadre d’une réglementation séparée. Un projet de texte est présenté par un représentant gouvernemental au titre de la réglementation 5.1.1 – *Principes généraux*, accompagné d’une nouvelle réglementation: «Norme et orientations concernant les principes généraux de l’autorisation». La nouvelle réglementation prévoit, entre autres, que: «un Membre peut autoriser des organisations compétentes à entreprendre certaines tâches d’inspection et/ou de délivrance de certificats lorsque cela est *expressément prévu* par le code [accent mis sur ce point]». Le terme «expressément prévu» sert à montrer clairement que toutes les responsabilités relatives au respect et à la mise en application des dispositions de la convention ou, plus spécifiquement, du Titre 5, ne peuvent être confiées à d’autres. Le texte de la nouvelle réglementation et de la nouvelle norme précise les critères auxquels une autre organisation doit répondre avant que le Membre l’autorise à procéder à des inspections ou à délivrer des certificats. Les autres orientations portent sur la nature et le contenu de l’accord officiel d’autorisation, le but étant clairement de garantir que les gouvernements gardent la responsabilité du contrôle de conformité avec la convention, qu’ils exécutent eux-mêmes ces contrôles ou qu’ils en confient l’exécution à des organisations autorisées. Le texte se réfère aux spécifications établies par l’OMI au titre de la Convention SOLAS, ainsi qu’aux dispositions contenues dans la résolution A.739(18) de l’Assemblée générale de l’OMI concernant les directives pour l’habilitation des organismes agissant au nom d’une administration. Une référence spécifique à cette résolution est également examinée dans le cadre du texte d’orientation. Par manque de temps, le texte est resté entre crochets et le Bureau est prié de l’examiner dans le cadre de l’ensemble du Titre 5.

83. Certains représentants gouvernementaux ont fait part de leur souhait que le texte insiste plus sur la responsabilité de l’armateur dans l’application de la convention. Les participants sont convenus que cette question pourrait être traitée dans une autre partie du texte.

### **Certificat de travail maritime et déclaration de conformité**

#### Nouvelle désignation pour «déclaration de conformité»

84. Le groupe des armateurs a proposé de remplacer les termes «déclaration de conformité» par les termes «document de conformité en matière de travail maritime», et ce afin d’éviter toute confusion avec le «document de conformité» délivré au titre des dispositions du Code de gestion de la sûreté figurant dans la Convention SOLAS, qui aurait alors le même acronyme. Le groupe des gens de mer déclare préférer le terme «déclaration» tel qu’il est proposé dans le texte présenté par le Bureau. C’est pourquoi le terme «déclaration de conformité» apparaît entre crochets dans le texte.

#### Modèle(s) de certificat(s)

85. Les participants ont, dans l’ensemble, admis que le certificat de travail maritime et la «déclaration de conformité» devraient être conformes au modèle présenté en appendice du code, et non pas être élaborés par chacun des Membres. Ce principe est accepté parce que l’on considère, entre autres, que des modèles normalisés permettraient d’éviter une confusion de la part, notamment, des responsables du contrôle de l’Etat du port. Les participants demandent au Bureau d’utiliser un libellé semblable à celui que l’on trouve dans les instruments de l’OMI portant sur les formats de modèles.
86. Après s’être mis d’accord sur ce point, les participants sont convenus que les modèles de certificats et de «déclaration de conformité» devaient être établis sur la base du modèle figurant dans le document TWGMLS/2004/8, qu’un représentant gouvernemental a

---

présenté au nom du Bureau et qui a été rédigé à nouveau sur la base des observations du groupe de travail. Il est proposé que certains des renseignements requis dans le certificat au sujet de l'armateur ou de la compagnie devraient être établis sur la base du modèle des renseignements requis dans le certificat de gestion de la sûreté délivré conformément au Code ISM, que le certificat fasse une distinction entre les inspections intermédiaires et les inspections annuelles qui ont été entreprises, et que les dispositions concernant les responsabilités des compagnies telles qu'elles figurent dans la partie III de la «déclaration de conformité» soient définies sur la base des spécifications de la réglementation 5 de la Convention SOLAS XI-2. En outre, un représentant gouvernemental demande que le Bureau aborde (peut-être à l'alinéa c) de l'article II) la question de la situation des Etats qui n'ont pas ratifié la Convention internationale sur le jaugeage des navires et de voir comment cette convention peut refléter les chiffres de jauge indiqués sur le certificat. Le groupe des gens de mer demande également des précisions sur ce que l'on entend par «Numéro ou lettres de référence». Quant à la référence à la compagnie ou à l'armateur, il est décidé d'utiliser le libellé figurant dans le projet de document du Bureau (p. 85). Lors de l'élaboration du modèle, le groupe des gens de mer souhaite que le Bureau tienne compte des renseignements requis dans la nouvelle réglementation 5 (fiche synoptique continue) du chapitre XI (Mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime) de la Convention SOLAS et du Règlement 10 (Responsabilité spécifique des compagnies) du chapitre XI-2 (Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime) dans la mesure où ils sont en accord avec la nouvelle convention de l'OIT. En outre, il se dit préoccupé des arrangements pratiques à adopter pour permettre l'identification de toutes les pages, y compris des annexes, comme faisant partie d'un seul document.

- 87.** Le Bureau a été prié de veiller à ce qu'une procédure précise à suivre pour l'élaboration de la «déclaration de conformité» soit clairement indiquée dans le texte.

#### Période de validité du certificat de travail maritime

- 88.** En guise de compromis entre les propositions qui visent à établir la validité du certificat à trois ans et l'autre proposition, qui fixe cette validité à cinq ans, il a été proposé que le certificat de travail maritime soit délivré pour une période ne dépassant pas cinq ans et que cette validité soit soumise à au moins une inspection intermédiaire. Celle-ci devrait avoir lieu entre la première et la deuxième année de délivrance du certificat. Après quelques discussions, les participants sont convenus que cette inspection intermédiaire sera une inspection *complète*. Un représentant gouvernemental assiste à l'élaboration du nouveau texte concernant cette question et le Bureau est prié d'en tenir compte au moment où il rédigera à nouveau la réglementation, le code et les orientations concernant les certificats de travail maritime et la «déclaration de conformité».
- 89.** La question de la disponibilité du certificat et de la «déclaration de conformité» à bord des navires et de leur mise à disposition à d'autres parties, telles que les organisations représentant les gens de mer, a donné lieu à de nombreux débats. D'un côté, certains participants ont exprimé des préoccupations d'ordre constitutionnel quant à la fourniture de renseignements. Ils veulent éviter que l'on ait le sentiment que des organisations non gouvernementales accomplissent des fonctions de supervision. De l'autre, certains aspects pratiques sont pris en considération, en particulier les préoccupations exprimées par le groupe des gens de mer qui tient à ce que ses organisations puissent avoir accès à des copies de cette documentation. Ces questions sont largement traitées dans les modifications apportées au texte.
- 90.** Certaines clauses détaillées figurant au paragraphe 2 du principe directeur B5.1.2 du texte du Bureau (concernant «tout ce qui touche, par exemple, à la taille et à la nature du bâtiment...») ont été supprimées parce qu'elles ont été jugées inutiles.

- 
- 91.** Un nouveau paragraphe reflétant une proposition d'un représentant gouvernemental a été ajouté au texte sur le certificat de travail maritime et la «déclaration de conformité». Cette proposition de texte, qui apparaît dans la nouvelle version entre crochets (commençant par les mots «la conformité continue doit comprendre la prescription internationale générale...») vise à une amélioration constante du niveau de protection des conditions de vie et de travail des gens de mer. Le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer indiquent qu'ils ont besoin d'autres consultations sur cette question d'ordre nouveau. De plus, le groupe des gens de mer exprime certaines réserves quant à l'expression «prescriptions internationales générales», quant à la charge supplémentaire qui pourrait ainsi incomber aux capitaines et au fait que les nouveaux textes reflètent plutôt les droits collectifs que les droits individuels des gens de mer.

#### Certificat de travail provisoire

- 92.** A la suite d'une proposition présentée par le groupe des armateurs concernant «l'immatriculation provisoire», il a été généralement admis que la norme concernant le certificat de travail maritime et la «déclaration de conformité» devrait prévoir la possibilité d'établir un «certificat de travail provisoire». Toutefois, le nombre de cas où l'établissement de ce type de certificat serait souhaitable risque d'être très faible. D'une manière générale, et compte tenu d'un projet de texte présenté par un représentant gouvernemental sur les certificats de travail provisoires, il est proposé de fournir des certificats de ce type dans les cas suivants: aux nouveaux navires, à la livraison; quand un navire change de pavillon; ou éventuellement quand un armateur se charge d'exploiter un navire nouveau pour lui. Le principe est que ce type de certificat aura une validité de courte durée et servira dans des circonstances exceptionnelles, du fait que l'inspection complète du navire aura lieu normalement avant son immatriculation par l'Etat du pavillon. La période de validité de ce type de certificat n'est pas encore déterminée: les participants ont mentionné des périodes allant de trois à six mois (laissé entre crochets). Il est également proposé de rédiger un texte sur ce qui doit être vérifié avant l'émission d'un certificat provisoire. Le groupe des gens de mer a, toutefois, exprimé des réserves concernant toute limitation des responsabilités de l'Etat du pavillon en matière d'inspection des navires avant qu'ils soient autorisés à prendre la mer. Les participants ont manqué de temps pour examiner en détail le projet de texte sur les certificats provisoires.

#### Autres questions concernant les certificats et les certificats provisoires

- 93.** Un projet de texte a été proposé au sujet de la norme sur les certificats de travail maritimes et la «déclaration de conformité» qui prévoirait qu'on ne saurait invoquer «les privilèges qu'accorde la convention en faveur d'un navire qui ne détient pas de certificats valides appropriés». Toutefois, cette question, qui n'a pas été examinée en détail, est laissée entre crochets.
- 94.** Un représentant gouvernemental s'est dit préoccupé par la disposition, figurant au paragraphe 3 de la réglementation 5.1.2, qui invite un Membre à «enregistrer» le certificat de travail maritime. Cette formalité risque de créer, pour certains Membres, des complications administratives. Le Bureau est invité à fournir quelques éclaircissements sur cette prescription; le terme «enregistrer» a été placé entre crochets.
- 95.** Il a été suggéré que le principe directeur mentionne tous autres documents plus généraux portant sur les modalités relatives à d'autres aspects du secteur maritime (par exemple, le Code ISM). Toutefois, cette proposition, qui n'a pas été examinée en détail, est laissée entre crochets.

- 
- 96.** Le groupe des gens de mer a demandé que les appendices contenant le modèle de certificat et la «déclaration de conformité» figurent dans les documents distribués avant la Conférence afin que les intéressés disposent du temps nécessaire pour les examiner.

#### Inspection et mise en application

- 97.** Le groupe des armateurs a proposé d'ajouter à la réglementation un nouveau paragraphe 3 concernant l'inspection et la mise en application. Il fait valoir que ce paragraphe, qui concerne des «indemnités versées pour tout préjudice ou perte résultant de l'exercice abusif ou injustifié des pouvoirs des inspecteurs...», figure dans la version antérieure de la réglementation et a été transféré depuis dans la norme (texte du Bureau, paragraphe 13 de la norme A5.1.3). Il s'interroge sur la raison de ce transfert. Le Bureau explique que cet exercice participe des efforts visant à transférer les dispositions de la réglementation dans le code, pour contribuer à simplifier les réglementations. Compte tenu des observations de certains représentants gouvernementaux, à savoir que la question des indemnités dues par l'Etat du pavillon à une entreprise située sur son territoire ou à sa propre entreprise nationale devrait relever de la législation nationale, la disposition est laissée entre crochets.
- 98.** Un nouveau paragraphe 6 (concernant les règles nécessaires pour garantir que les inspecteurs ont le statut et les conditions de service garantissant leur indépendance...) a été ajouté à la norme A5.1.3 relative à l'inspection et à la mise en application.
- 99.** Le changement effectué à l'alinéa *a*) du paragraphe 7 de la norme A5.1.3 dans le deuxième projet préliminaire (le paragraphe qui commence par «Les inspecteurs, ayant reçu des instructions claires ... seront autorisés...») vise à traduire les préoccupations exprimées par certains représentants gouvernementaux au sujet des termes «... et à pénétrer dans les locaux à des fins d'inspection...». Ce changement vise à éviter tout malentendu sur le sens du mot «locaux».
- 100.** Le Bureau a été invité à suggérer une nouvelle formulation pour le texte de l'alinéa *c*) du paragraphe 7 de la norme A5.1.3, qui a été placé entre crochets. Certains représentants gouvernementaux se sont préoccupés du fait que, selon le texte actuel, il faudra remédier à tout défaut avant d'autoriser un navire à quitter le port. Le groupe des gens de mer se dit préoccupé par le fait que les procédures actuelles qui, en principe, visent à appliquer les prescriptions de l'OMI et s'attachent aux navires et à ses équipements ne pourront être utilisées pour inspecter les conditions de travail. Certains participants demandent également au Bureau d'examiner attentivement les dispositions de la convention n° 178 lorsqu'il remaniera cette disposition.
- 101.** Si plusieurs représentants gouvernementaux se montrent favorables à la mise en place de services nationaux d'inspection du travail pour toutes les questions couvertes par la convention, le représentant gouvernemental de l'Allemagne propose que l'on opte pour la formule plus souple de «contrôle par l'administration du Membre ou par des tribunaux».
- 102.** L'alinéa *c*) du paragraphe 9 de la réglementation B.5.1.3 du texte proposé par le Bureau, qui traite de la confidentialité dans le cadre d'une plainte ou d'une réclamation, a été transféré dans la norme pour tenir compte des avis exprimés par le groupe de travail selon lequel il faudrait faire davantage ressortir cette question. Une proposition visant à transférer le paragraphe 9 de la réglementation B.5.1.3 du deuxième projet préliminaire dans la norme est largement approuvée. Toutefois, ce paragraphe est laissé entre crochets, certains participants souhaitant se consulter de nouveau avant de prendre une décision définitive.
- 103.** A la demande du groupe des gens de mer, un nouvel alinéa *d*) a été ajouté à la norme. Le groupe des armateurs ayant exprimé son souci de ne voir apparaître nulle part dans la

---

convention une définition de l'expression «grave violation des droits des gens de mer», le texte est placé entre crochets.

- 104.** Les participants ont débattu de la question de savoir si, au paragraphe 11 de la norme A5.1.3 du texte du Bureau, il conviendrait de remplacer le terme «inspection» par le mot «enquête». Mais ce point n'a pas suscité de consensus. En outre, le sens exact de l'expression «incident majeur» suscite quelques préoccupations. En ce qui concerne le paragraphe 13, le représentant du gouvernement allemand indique que, dans son pays, les indemnités pour tout préjudice ou perte résultant de l'exercice abusif ou injustifié des pouvoirs des inspecteurs ne sont versées à l'armateur qu'à condition qu'il soit prouvé que lesdits inspecteurs ont agi délibérément ou par négligence.
- 105.** D'autres modifications mineures ont été apportées au principe directeur B5.1.3 du texte du Bureau.

### ***Procédures de plainte à bord***

- 106.** Deux représentants gouvernementaux ont proposé d'importantes modifications à ce sujet. Leur proposition traduit le principe des différentes procédures de règlement des litiges inhérentes à leurs propres régimes nationaux. Toutefois, cette proposition n'a pas reçu l'appui du groupe des gens de mer, au motif qu'il existe une différence entre une simple plainte et un litige. Ce projet de texte a été laissé entre crochets dans la réglementation.
- 107.** Des changements ont été apportés au paragraphe 3 de la réglementation 5.1.4 du texte du Bureau pour traduire le droit du marin de chercher réparation par tout moyen lui paraissant approprié. Ces changements ont en fait simplifié le texte en supprimant les mots «y compris en s'adressant directement ...».
- 108.** D'autres changements relativement mineurs ont été apportés au texte pour améliorer la formulation et supprimer des dispositions redondantes.

### ***Accidents maritimes***

- 109.** Selon deux représentants gouvernementaux, cette réglementation devrait être supprimée, la Convention SOLAS de l'OMI traitant déjà de cette question. Le texte est modifié aux fins de limiter son champ d'application aux accidents entraînant des blessures ou pertes de vies humaines. Le Bureau est invité à consulter l'OMI pour éviter tout double emploi.

### ***Responsabilités de l'Etat du port***

- 110.** Il n'est resté que peu de temps pour examiner les questions du contrôle par l'Etat du port. Les débats ont révélé la nécessité d'établir le principe selon lequel l'Etat du port n'est soumis à aucune obligation d'inspecter les navires étrangers. C'est la raison pour laquelle le paragraphe 4 de la réglementation a été modifié pour préciser que l'obligation de disposer d'un système efficace d'inspection et de surveillance découle du seul cas où l'Etat du port décide de procéder à ce type de contrôle.
- 111.** Plusieurs représentants gouvernementaux ont également exprimé leur préoccupation au sujet du paragraphe 2 de la réglementation 5.2.1 qui dispose ce qui suit: «les Membres accepteront le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité ... comme attestant, sauf preuve contraire, de la conformité aux normes de la présente convention; en conséquence, l'inspection dans les ports, sauf dans les cas précisés dans le code, sera limitée à un contrôle du certificat et de la déclaration». Ils estiment cette disposition plus

---

faible que les dispositions analogues des conventions de l'OMI et de sa résolution A.787(19) sur le contrôle par l'Etat du port, telle que modifiée. Ils suggèrent au Bureau de revoir ce texte pour y disposer, par exemple, que le fonctionnaire chargé du contrôle devra continuer à vérifier le logement après l'embarquement et avant d'examiner le certificat de travail maritime et la «déclaration de conformité». Le groupe des armateurs déclare qu'il approuve le principe d'un certificat à la condition qu'il soit considéré comme attestant, sauf preuve contraire, de la conformité avec la convention, tout en ajoutant qu'il ne soutiendrait aucun changement au texte.

### ***Autres parties et questions***

112. Le groupe de travail n'a pu, faute de temps, examiner les autres parties du Titre 5, à l'exception du modèle de certificat de travail maritime et de la «déclaration de conformité», comme il en a été rendu compte ci-dessus.

### **Groupe de travail D: Titres 1, 2 et parties des Titres 3 et 4**

#### ***Réglementation 1.1 – Age minimum***

113. Après ample discussion et avis du Bureau concernant la question de déterminer l'organisation concernée appropriée pour les gens de mer qui peut-être ne disposent pas d'association ou ne sont pas représentés par une organisation professionnelle, aucun changement de rédaction n'a été effectué sur ce point. Quelque incertitude peut exister dans une période de transition, mais la situation n'a pas changé en vertu du projet de convention, nombre de conventions sur le travail maritime contenant la définition au sens large des «gens de mer». La modification porte davantage sur une reconnaissance accrue des problèmes sociaux des autres membres du personnel qui auraient également droit à la même protection que celle accordée aux personnes considérées habituellement comme des gens de mer. En outre, le libellé, étant admis dans les textes de l'OIT comme le résultat d'une consultation tripartite, ne saurait être aisément modifié. Le groupe des gens de mer propose trois modifications de rédaction dans la norme A1.1, paragraphes 1, 2 et 4. Les participants acceptent d'ajouter les expressions «ou engagés» et «conformément aux» plutôt que «compte tenu des». Le Bureau doit vérifier quelle est la durée minimale de service en mer pour qu'un marin soit considéré comme matelot qualifié.

#### ***Réglementation 1.2 – Certificat médical***

114. Un certain nombre de modifications et de corrections mineures ont été proposées et acceptées, notamment le transfert de la totalité du texte du principe directeur B1.2.1 de la partie B du code dans sa partie A et l'adjonction d'un texte sur l'indépendance du médecin. La majorité des changements tient à la préférence marquée pour le texte de la convention n° 73. La question de prolongation de la validité des certificats de bonne santé périmés (jusqu'au prochain port ou pour l'ensemble du voyage) a été abordée. Il s'agissait de savoir si le prochain port a un médecin qualifié. Le groupe des gens de mer fait ressortir qu'un voyage peut, théoriquement, être très long. Deux membres recommandent d'établir un certificat médical type comme annexe à la convention.

#### ***Réglementation 1.3 – Formation et qualifications***

115. Le texte entier est entre crochets en attendant l'issue de la prochaine réunion de l'OMI sur la Convention STCW. Certaines modifications de rédaction ont été proposées pour mieux garantir la concordance avec la Convention STCW, ainsi que diverses retouches. Les

---

opinions sont diverses, émanant en grande partie d'une divergence quant à savoir dans quelle mesure l'OIT doit traiter la question de la formation des gens de mer. D'aucuns estiment que l'Organisation ne devrait «pas du tout» s'en occuper, d'autres qu'elle devrait «conserver un rôle complémentaire». Les premiers proposent que la convention prescrive, à la place, qu'un Etat soit partie à la Convention STCW avant de pouvoir ratifier la convention sur le travail maritime. Autrement dit, il faudrait insérer dans les articles une prescription en ce sens. Le groupe des gens de mer est d'avis qu'étant donné que la Convention STCW est en cours de révision il serait logique de transmettre à l'OMI la question des matelots qualifiés en vue de son incorporation dans ladite Convention mais que, ceci étant dit, la base de la convention actuelle de l'OIT, à caractère obligatoire, doit être maintenue dans cette convention. Toutefois, certaines dispositions générales relatives à la formation (pour qu'elles soient conformes aux dispositions nationales (le cas échéant)), ainsi que d'autres dispositions concernant la formation en matière de sécurité destinées aux gens de mer qui ne sont pas visées par la Convention STCW (dont la plupart telles que prévues dans le texte actuel), seront toujours nécessaires. Le groupe des gens de mer est fermement convaincu que, si les dispositions concernant la certification des matelots qualifiés devaient être maintenues dans la convention consolidée de l'OIT, alors elles devraient être obligatoires, et qu'en conséquence le texte figurant dans la partie B devrait être transféré à nouveau dans la partie A. D'autres membres souhaitent tout supprimer. Comme il est improbable que l'OMI aborde la question des cuisiniers de navires, des dispositions à ce sujet s'imposent. En attendant l'issue de la réunion de l'OMI, le groupe des gens de mer pense que ces dispositions pourraient être transférées au paragraphe 2 de la norme A3.2 à la suite de l'alinéa *c*) (personnel de cuisine et de table); il préfère toutefois attendre l'issue de la réunion de l'OMI. Dans les deux cas, la liste des qualifications devrait être transférée à la partie A du code. Le groupe des armateurs s'est préoccupé d'assurer la conformité avec le texte de l'OMI. Il est convenu de placer entre crochets l'ensemble de la disposition en attendant l'issue de la réunion de l'OMI sur la Convention STCW.

### **Réglementation 1.4 – Recrutement et placement**

- 116.** Les participants ont consacré beaucoup de temps à cette question. Malgré les taux relativement bas de ratification de la convention n° 179 sous-jacente, le libellé actuel ou le principe selon lequel les services de recrutement devraient être réglementés soulève, semble-t-il, peu de difficultés. A l'exception d'un seul représentant gouvernemental, la plupart semblent désireux de réglementer les services fonctionnant dans leur pays. Un représentant gouvernemental souhaite que seuls soient réglementés les services qui s'occupent de ses ressortissants. Le principal souci pour le groupe tant des armateurs que des gens de mer est que le texte établisse une distinction entre les services publics et les services privés. On laisse entendre que des irrégularités peuvent également se produire dans les services publics. Le Bureau explique l'opinion qui est ressortie de la troisième réunion du groupe de travail de haut niveau et a débouché sur le texte actuel relatif aux services privés. Les deux groupes expriment un avis qui suggère d'adopter un libellé visant les services tant publics que privés; toutefois, un représentant gouvernemental s'y oppose. C'est la raison pour laquelle l'alinéa *h*) du principe directeur B1.4.1(1) est placé entre crochets. Quelques questions de rédaction et corrections mineures sont soulevées et dûment notées.
- 117.** La principale question non encore résolue était de savoir s'il convient de mettre en place un système d'agrément obligatoire soutenu par un organe d'exécution de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port. Le groupe des gens de mer présente une proposition visant à instaurer un système de fourniture de main-d'œuvre et un régime d'exécution par l'Etat du pavillon. Le Bureau suggère que, si le principe de l'agrément obligatoire est accepté, il serait préférable de placer le texte relatif à l'Etat du pavillon au paragraphe 1 du Titre 5 (Mise en application par l'Etat du pavillon).

- 
- 118.** Concernant la réglementation 1.4, le problème est saisi dans la question de savoir si le paragraphe 2 de la norme A1.4 doit contenir l'expression «ou d'agrément» ou «et d'agrément». Le groupe des gens de mer propose également d'ajouter au paragraphe 8 (entre crochets) une disposition sur la responsabilité de l'Etat du pavillon. Les opinions parmi les représentants gouvernementaux quant à la viabilité d'un système d'agrément semblent nuancées et il sera, semble-t-il, difficile de parvenir à une résolution. La plupart soutiennent le principe, mais nombre d'entre eux ne voient pas comment l'appliquer. Il est suggéré de demander au groupe de travail C chargé de l'inspection par l'Etat du port d'aborder la question.
- 119.** La décision de savoir si les gens de mer doivent payer leurs «documents personnels de voyage» a été également objet de controverses. Le groupe des gens de mer est convenu de supprimer les crochets entourant le terme «passeport», mais ne parvient pas à s'accorder sur la suppression des crochets entourant l'expression «documents personnels de voyage».

### **Réglementation 1.5 – Pièces d'identité des gens de mer (PIM)**

- 120.** Ce point, qui semblait relativement incontestable, est toutefois resté entre crochets. Le principe selon lequel le texte intégral relatif aux PIM devrait rester entre crochets est accepté. La question de savoir si la convention devrait y faire référence n'est pas résolue.

### **Réglementation 2.1 – Contrat d'engagement maritime**

- 121.** Cette disposition a suscité un grand débat deux jours durant. Le paragraphe 2 conserve entre crochets les expressions «de signer» et «d'exprimer son adhésion». L'exigence de la signature pose un problème à un des représentants gouvernementaux. Le groupe des gens de mer ne saurait accepter ce qu'il estime comme étant une disposition moins qu'obligatoire. Il est convenu que les paragraphes 3 et 4, concernant le lien entre une convention collective et un contrat d'engagement maritime, pourraient faire l'objet d'une seule disposition et de supprimer les crochets entourant respectivement le paragraphe 3 et le terme «doit». Le terme «peut» de même que le paragraphe 4 sont supprimés. Il a été précisé qu'on entend par «insertion» non l'inclusion matérielle du texte de la convention collective dans le contrat d'engagement maritime, mais le rappel de la convention collective applicable. L'expression «insertion par référence» saisit mieux ce concept.
- 122.** A l'alinéa *d*) de la norme A2.1, l'expression «contrat d'engagement maritime» a été placée entre crochets pour répondre au souci exprimé par certains concernant la traduction en anglais de ces contrats pour les trajets internationaux. Le groupe des gens de mer propose de traduire, si cela pose un problème important, les seules parties du contrat qui concernent le contrôle par l'Etat du port. Il est décidé de laisser cette question au groupe de travail C chargé du contrôle par l'Etat du port.
- 123.** Plusieurs amendements relatifs aux cas particuliers ont été proposés au paragraphe 2 de la norme A2.1 pour tenir compte d'un pays qui calcule en pourcentage le congé payé annuel (et peut, par conséquent, non pas indiquer de montant précis, mais fournir seulement la formule de calcul). L'alinéa *h*) de ce même paragraphe est placé entre crochets car on craint de devoir inclure la législation de chaque pays; toutefois, il est convenu que le principe d'informer des obligations des armateurs envers les gens de mer est incontestable et qu'il conviendrait d'étoffer le texte, par souci de clarté. Un nouveau point, qui rappelle la convention collective applicable (le cas échéant), est inclus dans la liste.
- 124.** L'expression «sur leur territoire» a suscité un débat approfondi, de même que la question de savoir si la norme A2.1 doit viser tant les obligations de l'Etat du pavillon que celles du fournisseur de main-d'œuvre aux fins de réglementer le contenu des contrats d'engagement

---

maritime. Plusieurs représentants gouvernementaux contestent la nécessité de légiférer pour d'autres navires que ceux battant leur pavillon. D'où la suppression du membre de phrase «sur son territoire» et l'insertion dans le texte introductif d'une phrase qui limite la disposition aux contrats d'engagement maritime sur les navires battant le pavillon des Membres. Il s'ensuit également la suppression du paragraphe 3. Le groupe des gens de mer soutient vigoureusement le principe de faire valoir, dans le texte introductif, la responsabilité de l'Etat du pavillon en vertu de l'alinéa *a*) du paragraphe 1 et de la suppression du paragraphe 3. Toutefois, à leur sens, leur premier souci étant de garantir la responsabilité de l'Etat du pavillon, ils estiment nécessaire de mettre en place un système tout aussi efficace de responsabilité du fournisseur de main-d'œuvre. Obliger les gouvernements fournisseurs de main-d'œuvre à légiférer de la même façon que les gouvernements de l'Etat du pavillon pour garantir un champ d'application intégral est une nécessité. C'est pour cette raison que le groupe des gens de mer ne souhaite pas supprimer la disposition figurant à ce sujet au paragraphe 3 de la réglementation 5.3.

- 125.** Le délai de préavis pour dénoncer un contrat (norme A2.1, paragraphe 4) a fait également l'objet d'un débat approfondi. Le problème découle du regroupement du contrat d'engagement et du principe de dénonciation d'un contrat. Diverses dispositions à cet égard sont proposées. Il est décidé de demander au Bureau d'envisager un partage du texte aux fins d'établir une distinction entre les départs d'urgence du navire et les dénonciations de contrat. Cette suggestion est acceptée.

### **Réglementation 2.2 – Salaires**

- 126.** Les participants ont longuement débattu ces dispositions, bien que les dispositions de la réglementation et du code sur ce point ne soient pas particulièrement sujettes à controverses. Une partie du débat a porté sur un accord entre les partenaires sociaux concernant le texte non obligatoire figurant dans le code B. Le groupe des gens de mer est convenu que le texte entre crochets, dans les *Orientations complémentaires* B2.2.2, devrait être identique au texte de la recommandation n° 187. Un représentant gouvernemental soulève une question quant au sens de «l'ascendance nationale», figurant à l'alinéa *a*) du paragraphe 4 des *Orientations* B2.2.2, et de son lien avec la nationalité. Le Conseiller juridique du BIT précise que cette expression n'a pas le même sens que la nationalité. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni demande de consigner au procès-verbal sa question et l'éclaircissement qui a été donné. Les crochets ont été supprimés à l'alinéa *j*) du paragraphe 4 des *Orientations* B2.2.2: seul le terme «pénalités» reste entre crochets, son champ d'application étant source de préoccupations pour les gens de mer.

### **Réglementation 2.3 – Durée du travail ou du repos**

- 127.** La présente section a également fait l'objet d'un long débat. Le groupe des gens de mer ainsi que deux représentants gouvernementaux ont souhaité s'assurer que le texte ne s'applique pas, entre autres, aux capitaines de navire et aux chefs mécaniciens. En fait, il s'applique aux capitaines de navire; toutefois, les dispositions en matière d'urgence et autres laissent une marge de manœuvre. Le groupe des gens de mer, vigoureusement opposé à cette exclusion, indique le nombre d'accidents dus à la fatigue. Un grand nombre de représentants gouvernementaux partagent l'opinion du groupe des gens de mer. L'exclusion telle que proposée est désormais placée entre crochets dans la réglementation et en tant que troisième paragraphe.

---

## **Réglementation 2.4 – Droit à un congé**

128. Les participants se sont accordés à approuver le texte actuel sous réserve d'une proposition visant à demander au Bureau d'envisager de remplacer la clause des 30 jours par la formule issue des négociations de la CPM, qui détermine le congé sur la base de 2,5 jours par mois. Cette proposition permettrait de résoudre les difficultés qu'éprouvent certains Membres. Le fait que les jours fériés officiels ne sont pas comptés dans le congé payé annuel provoque quelques réflexions; toutefois, le texte ne posant pas en soi de problème au groupe des armateurs, aucun changement n'a été opéré. Il est convenu de supprimer, au paragraphe 3, le texte entre crochets concernant la rémunération versée avant le congé. Le groupe des gens de mer fait valoir que «l'autre employeur», au paragraphe 1 du principe directeur B2.4.2, devrait être supprimé, étant eux-mêmes opposés à la mention, dans la convention, de tous employeurs autres que les armateurs. Il est convenu d'ajouter au paragraphe 4 un texte prescrivant l'assentiment des gens de mer qui sont rappelés en cas d'urgence. La mention de l'objet a malencontreusement été omise dans l'exemplaire sur papier du texte. Cette erreur est corrigée.

## **Réglementation 2.7 – Effectifs nécessaires pour garantir la sécurité**

129. Il a été convenu de remplacer ce titre par «Effectifs nécessaires», la question ne concernant pas seulement la sécurité. L'objet de ces dispositions a suscité un examen détaillé. Selon le groupe des gens de mer, ce principe devrait englober la sécurité également. Il est convenu de remanier l'ensemble de la réglementation en considération de la toute dernière actualisation de la résolution de l'OMI A890(21) sur les effectifs nécessaires pour garantir la sécurité en vue de tenir compte des questions de sécurité et autres. Le texte concernant la fatigue des gens de mer placé entre crochets est conservé, le texte placé entre crochets au paragraphe 2 de la norme A2.7 supprimé.

## **Réglementation 2.8 – Continuité de l'emploi**

130. Cette question a été longuement examinée. Certains participants soutiendraient l'insertion de cette disposition si elle se limitait à leurs propres ressortissants. D'autres, ainsi que le groupe des armateurs, ont souhaité qu'elle soit entièrement supprimée car elle ne correspond plus à l'économie de marché d'aujourd'hui. Selon certains participants, il conviendrait d'inclure une disposition relative à la promotion de l'emploi et aux perspectives de carrière. Le terme «continu» soulève des difficultés pour la plupart des participants, alors que le terme «régulier» serait acceptable. Le groupe des gens de mer souligne qu'il importe de disposer d'une main-d'œuvre maritime, vu le rôle essentiel du commerce et des transports maritimes. Il existe un recul des effectifs, en particulier concernant les officiers. Le porte-parole du groupe des gens de mer a fait observer que la formulation est assez modérée. Il résulte du débat que l'ensemble du texte demeure entre crochets en vue d'examiner la possibilité de réviser la formulation pour tenir compte des difficultés que soulève le terme «continuité». On pourrait éventuellement ajouter à l'«objet» la notion de «perspectives de carrière».

## **Réglementation 3.2 – Alimentation et service de table**

131. Un certain nombre de modifications mineures proposées ont été acceptées. Il a été convenu de mentionner l'eau potable dans la réglementation, de supprimer les crochets entourant le membre de phrase sur les diverses traditions culturelles et autres. En outre, l'expression «et d'autres mesures appropriées» pourrait être ajoutée au paragraphe 1 de la norme A3.2, après les termes: «adapteront une législation». Il est suggéré, dans l'éventualité où la disposition relative à la formation des cuisiniers de navire était transférée dans la

---

réglementation A3.2, de l'insérer à la suite de l'alinéa c) du paragraphe 2 de la norme A3.2. Cette question ne soulève pas d'objection. Les crochets sont également supprimés au paragraphe 4 du principe directeur B3.2.2.

#### **Réglementation 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre**

- 132.** Le thème général et le texte ne font pas l'objet de controverses, mais la disposition suscite quelques préoccupations et un examen approfondi. Le texte de la réglementation est accepté après suppression du texte entre crochets au paragraphe 2. La question est posée de la nécessité de conserver, au paragraphe 4, les termes «non inférieur» et de faire valoir la comparaison pour les travailleurs à terre. Le représentant du Bureau précise que la formulation émane de la convention n° 164. Les termes et les crochets sont par conséquent maintenus dans l'attente d'un examen ultérieur.
- 133.** S'agissant du paragraphe 1 de la norme A4.1, il a été convenu de considérer les soins dentaires comme étant des soins nécessaires ou essentiels, afin d'éviter toute iniquité. Les participants estiment que les termes «nécessaires ou essentiels» sont des variantes acceptables. Le Bureau est invité à remanier le texte pour trouver les mots qui saisissent cette intention.
- 134.** D'aucuns se sont préoccupés du fait que les paragraphes 3 et 4, qui subordonnent la présence d'une infirmerie et d'un médecin à un effectif respectivement de 15 et 100 gens de mer, sont désuets et qu'il faut envisager d'abaisser ces chiffres. Il semble que cet avis soit partagé mais, aucune variante n'ayant été proposée, les chiffres restent entre crochets. Il a été relevé qu'il faudrait prévoir, au paragraphe 3, une disposition établissant une exception concernant les navires existants si le nouveau chiffre exige une infirmerie à bord de navires qui n'en disposent pas.
- 135.** Le paragraphe 6 a suscité de très nombreux débats. Il a été convenu que, dans la version anglaise, l'adjectif «medical» qualifie le mot «doctor». Les crochets ont été supprimés. Il a été proposé de transférer le texte entre crochets à la partie B. Le texte a soulevé des difficultés pour deux représentants gouvernementaux. Un représentant gouvernemental, constatant que le libellé actuel soulève une question importante, à savoir qu'une personne doit être formée et qualifiée, propose de remplacer «et» par «ou». Cette proposition n'a pas été acceptée. Il a été relevé que la Convention STCW fait la distinction entre les dispositions en matière de formation, respectivement aux soins médicaux et aux premiers secours, distinction qui, dans le texte du BIT, est également rattachée au tonnage. Le groupe des armateurs propose au groupe de travail de recommander au Bureau de revoir le texte pour en assurer la conformité avec la Convention STCW, le texte de la convention de l'OIT risquant de ne pas être actualisé.
- 136.** Un des représentants gouvernementaux a demandé au Bureau un éclaircissement pour savoir si les gouvernements sont tenus de payer les télécommunications entre un navire et les personnes à terre, ainsi que d'assurer les consultations médicales prévues au paragraphe 9 des principes directeurs B4.1.1. Le représentant du Bureau a souligné que le texte émane directement de la convention n° 164. Le représentant du gouvernement de la Grèce a souligné que la ratification soulèvera des difficultés si l'éventuelle obligation entraîne des incidences budgétaires imprévues. Le groupe des gens de mer propose de transférer dans la norme les paragraphes 1 à 4 du principe directeur B4.1, qu'ils estiment essentiels. Le porte-parole du groupe des gens de mer a précisé qu'il serait préférable de les placer sous le Titre 3; toutefois, ils devraient se trouver au minimum dans les normes, et non dans les principes directeurs. Cette proposition n'a soulevé aucun désaccord. Les crochets figurant au principe directeur B4.1.5 ont également été supprimés.

---

## Clôture de la réunion et divers

- 137.** Le président a ouvert la séance plénière de clôture en précisant que le groupe de travail de haut niveau est saisi d'un projet de déclaration, d'un projet de résolution, des rapports des présidents des quatre groupes de travail et de questions diverses. Il a été convenu d'envoyer d'ici trois semaines à tous les participants le texte révisé de la convention, ainsi que le projet de rapport de la réunion. Les participants auront l'occasion de présenter des observations sur le projet de rapport, qui comprendra un résumé des décisions des groupes de travail.
- 138.** Concernant le document faisant état des préoccupations des Etats-Unis au sujet de l'article III et du paragraphe 4 de l'article VI du code, le groupe de travail de haut niveau est convenu qu'il serait préférable de poursuivre les consultations à ce sujet avec les représentants gouvernementaux concernés, ainsi qu'avec les groupes des armateurs et des gens de mer. A cet égard, le Bureau a été prié de prendre l'initiative d'établir les contacts nécessaires une fois la réunion du groupe de travail de haut niveau achevée, puis, sur la base de ces contacts, d'élaborer une proposition qui sera ensuite présentée aux membres du bureau du groupe de travail de haut niveau, en vue d'inclure entre crochets la formule appropriée dans le texte à soumettre à la Conférence technique maritime préparatoire de septembre prochain.
- 139.** Le groupe de travail de haut niveau a examiné le statut juridique de la partie B du code. Un consensus a été atteint sur le texte suivant:

Le libellé actuel de la disposition concernée – paragraphe 2 de l'article VI du deuxième projet préliminaire – peut être conservé compte tenu de ce qui suit:

**Question:** *La partie B est-elle obligatoire?*

**Réponse:** *Non.*

**Question:** *Les Membres qui ratifient la convention peuvent-ils passer outre la partie B?*

**Réponse:** *Non.*

**Question:** *Les inspecteurs de l'Etat du port contrôlent-ils la mise en application de la partie B?*

**Réponse:** *Non.*

**Question:** *Le Membre qui ratifie la convention doit-il suivre les orientations stipulées dans la partie B?*

**Réponse:** *Non, mais s'il ne les suit pas, il peut avoir à indiquer – auprès des organes compétents de l'Organisation internationale du Travail – comment il a appliqué les dispositions obligatoires correspondantes de la convention consolidée.*

Ces considérations devront apparaître clairement dans la convention proprement dite ou dans tout document connexe.

---

**Déclaration concernant la libération et le rapatriement des quatre marins grecs et des trois marins philippins, membres de l'équipage du navire Tasman Spirit, ainsi que du capitaine grec responsable du renflouage, détenus au Pakistan après l'accident du navire qui a eu lieu le 27 juillet 2003**

- 140.** Le représentant du gouvernement de la Grèce a présenté, en collaboration avec le représentant du gouvernement des Philippines, un projet de résolution concernant la libération et le rapatriement des quatre marins grecs et des trois marins philippins, membres de l'équipage du navire Tasman Spirit, ainsi que du capitaine grec responsable du renflouage, détenus au Pakistan après l'accident du navire qui a eu lieu le 27 juillet 2003. Il a expliqué que la résolution adresserait au monde entier un message selon lequel le groupe de travail de haut niveau marque son attachement à améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer en s'opposant à l'inculpation des gens de mer à la suite d'accidents maritimes. L'orateur a également remercié le Directeur général du BIT et le Secrétaire général de l'OMI pour les lettres qu'ils ont adressées à ce sujet au gouvernement pakistanais.
- 141.** Le porte-parole des gens de mer a présenté une version révisée de la résolution de la Grèce, préparée en consultation avec le Bureau et le gouvernement de la Grèce et présentée sous forme d'une déclaration. Il se déclare indigné de ce que les membres de l'équipage soient toujours détenus et que les seules accusations qui ont été portées concernent un seul malheureux marin qui a tenté de se suicider en raison de cette détention prolongée et c'est précisément uniquement pour cette tentative de suicide qu'il est inculpé. Il cite également la correspondance du gouvernement pakistanais dans laquelle il apparaît clairement que les membres de l'équipage ne sont gardés en otage que pour obtenir gain de cause dans la demande pakistanaise d'indemnités pour dommages causés par l'accident du navire.
- 142.** Le président a fait remarquer que le gouvernement du Pakistan n'est pas représenté à la réunion. Le groupe de travail de haut niveau a approuvé la déclaration qui figure en annexe 7.
- 143.** Le représentant de l'Organisation maritime internationale (OMI) a également lu une déclaration du Secrétaire général de l'organisation au sujet du traitement des gens de mer à la suite d'accidents maritimes. Ladite déclaration a été faite à l'ouverture de la cinquième session, du 12 au 14 janvier 2004, du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer.
- 144.** Le groupe des gens de mer ainsi que plusieurs délégations ont remercié le représentant de l'OMI de sa déclaration et exprimé leur satisfaction à son Secrétaire général.
- 145.** Le groupe de travail de haut niveau a demandé au Bureau de porter cette déclaration à l'attention de tous les intéressés.

---

**Résolution concernant le libellé du premier projet de convention du travail maritime consolidée, à soumettre à la Conférence technique maritime préparatoire (13-24 septembre 2004)**

- 146.** C'est au nom du Bureau que le président a présenté le projet de résolution concernant le libellé du projet de convention du travail maritime consolidée, à soumettre à la Conférence technique maritime préparatoire (13-24 septembre 2004). Dans son dispositif, la résolution recommande ce qui suit: de demander au Bureau de soumettre à la Conférence technique maritime préparatoire un projet d'instrument établi sur la base des résultats des travaux préparatoires importants qui ont été entrepris au sein du groupe de travail de haut niveau; de considérer que le projet d'instrument contient des dispositions suffisamment élaborées, dont bon nombre ont permis d'atteindre un consensus; d'inviter la Conférence technique maritime préparatoire à traiter en priorité les dispositions qui figurent entre crochets dans le projet d'instrument; d'inviter ladite conférence à traiter, dans un deuxième temps, les propositions concernant le projet d'instrument qui ont reçu un soutien suffisant; de prendre les mesures requises en vue d'aligner en conséquence le Règlement de la Conférence technique maritime préparatoire.
- 147.** Répondant à une question de plusieurs délégations gouvernementales, la secrétaire générale précise que l'organisation de la Conférence technique maritime préparatoire, l'établissement des commissions nécessaires et la composition souhaitée des délégations seraient discutés par le bureau du groupe de travail tripartite de haut niveau et communiqués en temps voulu aux membres du groupe. Toutefois, elle peut d'ores et déjà indiquer qu'en mars 2003 le Conseil d'administration est convenu que les délégations nationales qui seront représentées à la Conférence technique maritime préparatoire seront composées d'un délégué gouvernemental, d'un délégué travailleur et d'un délégué employeur, et qu'elles seraient accompagnées des conseillers requis. Il ajoute que le projet de convention sera distribué aux Etats Membres à la fin du mois de juin 2004.
- 148.** De plus, la secrétaire générale a indiqué que la décision concernant la question de savoir si les commissions techniques seraient établies lors de la conférence et, le cas échéant, quelle en serait leur nature, serait prise par le Conseil d'administration à sa session de mars. Le Bureau communiquera la décision aux membres du Groupe de haut niveau dès qu'elle aura été prise.
- 149.** La résolution a été adoptée telle qu'elle figure en annexe 8.

**Rapports des présidents des groupes de travail tripartites**

- 150.** Les présidents de chacun des quatre groupes de travail tripartites ont présenté brièvement les travaux accomplis dans chacun de ces groupes. Ces déclarations n'ont donné lieu à aucun débat.

**Divers**

- 151.** Le représentant du gouvernement allemand a souligné qu'il était important que l'on définisse clairement le champ d'application des diverses normes contenues dans la convention (partie A du code). La notion d'équivalence en substance est particulièrement importante au Titre 5 de la convention consolidée.

---

## Déclarations de clôture

- 152.** Les porte-parole des groupes des armateurs et des gens de mer ont tous deux exprimé leurs remerciements pour l'organisation de cette réunion, remerciements qu'ils ont adressés tout particulièrement au gouvernement de la France pour son soutien financier et son hospitalité. Toutefois, le groupe des gens de mer regrette les divergences profondes qui sont apparues au cours de la réunion entre les partenaires sociaux. Les points de vue largement partagés qui figurent dans leurs grandes lignes dans la résolution de la CPM ont été sérieusement controversés dans trois ou quatre groupes de travail et il convient de faire des efforts pour rétablir les relations et les ententes mutuelles qui existaient auparavant. Le groupe des gens de mer est encouragé par la participation des gouvernements et l'importance qu'ils attachent à ce que les marins puissent bénéficier de droits valables et significatifs. Il faut pourtant admettre que la législation nationale risque de devoir être modifiée pour donner effet à la nouvelle convention et garantir son application rigoureuse. Le but est d'assurer la protection de tous les gens de mer et pas seulement de ceux qui sont employés ou engagés par des opérateurs de haute qualité ou des Etats battant pavillon. Il observe qu'il faut encore voir si le travail déjà accompli est suffisant pour atteindre ce but, compte tenu de l'emploi du temps serré.
- 153.** Tous deux ont mis en avant les progrès réalisés dans la rédaction de la nouvelle convention.
- 154.** Ils se sont déclarés vivement encouragés par la participation de plus en plus grande des gouvernements et demandent aux gouvernements d'accepter de devoir changer leur législation nationale afin d'assurer une protection de tous les marins, quel que soit le pavillon.
- 155.** Le représentant du gouvernement de la Chine, s'exprimant au nom de son groupe gouvernemental, se dit satisfait des progrès accomplis dans l'élaboration d'une convention de travail maritime complet. Les représentants gouvernementaux continuent à se montrer favorables à un engagement au renforcement d'un traitement égalitaire des marins et poursuivent leur engagement à ce processus. Le groupe gouvernemental exprime ses sincères remerciements au gouvernement de la France pour l'aide qu'il a apportée au Groupe de haut niveau et pour l'hospitalité de la ville de Nantes et de la région de la Loire-Atlantique.
- 156.** M. François Fillon, ministre des Affaires sociales, du Travail et de la Solidarité, a présenté un discours lors de la séance de clôture de la réunion. Il attire l'attention des participants sur le caractère maritime du pays de la Loire et, en particulier, sur les accidents maritimes dramatiques survenus dans les eaux avoisinantes. Il insiste sur l'importance que ce projet de convention consolidée revêt pour la sûreté de la navigation et l'élaboration d'une approche cohérente en vue de l'adoption de normes au sein de l'OIT. Pour lui, cette nouvelle convention constitue un progrès dans le domaine des normes sociales maritimes, en même temps qu'elle fournit une contribution utile dans la lutte contre les abus. En tant que nouveau code du travail des gens de mer, elle sera très utile pour renforcer le contrôle de l'Etat du port. De plus, cette nouvelle convention renforcera l'influence de l'OIT dans le monde du travail en général, car elle peut servir de modèle à l'élaboration de normes intégrées applicables à d'autres domaines. C'est là un atout essentiel, compte tenu du développement de la mondialisation. Il se félicite des progrès que le Groupe de haut niveau a accomplis ces deux dernières années et souhaite que le nouvel instrument soit utile aux marins qui, de par la nature de leur profession, méritent une meilleure protection. Il souhaite également que l'OIT soit reconnue comme le pivot de la mondialisation dans sa dimension sociale.

---

## Annexe 1

### Groupe de travail A pour le logement (Titre 3): Projet de mandat

#### *Rappel*

Les dispositions concernant le logement et les moyens de bien-être à bord figurent dans le Titre 3 avec les normes relatives à l'alimentation et au service de table. Parfois considérées comme des dispositions «techniques» en raison de leur précision, ces dispositions sont essentielles pour assurer des conditions de travail décentes aux personnes qui vivent et travaillent à bord d'un navire. Elles intéressent les employeurs dans la mesure où elles peuvent avoir une incidence sur le coût de la main-d'œuvre et peuvent poser des problèmes de ratification à certains Membres car la plupart touchent à l'agencement intérieur et à la conception des navires et peuvent être difficiles à appliquer aux navires actuels. Une grande partie des normes actuelles ont été élaborées il y a des années et sont peut-être périmées ou ne sont plus adaptées aux navires de conception contemporaine, aux normes du travail modernes (par exemple, protection contre le bruit excessif) ou à la composition des équipages (par exemple, équipages multiculturels, augmentation des effectifs féminins ou compagnes ou compagnons de marins souhaitant vivre à bord pendant un certain temps). Conformément aux directives du groupe de travail tripartite de haut niveau, la majorité des dispositions contenant les prescriptions pouvant être considérées comme satisfaisant aux normes minimales ont été transférées dans la partie B du code. Toutefois, de nombreuses dispositions et la question de leur destination (partie A ou partie B) continuent de faire l'objet de discussions entre les partenaires sociaux. Le texte du Titre 3 du deuxième projet préliminaire de convention apparaît en italiques et reflète principalement une proposition de révision (du premier projet) présentée par les gens de mer à la suite de la troisième réunion du Groupe de haut niveau. Il est entendu que les partenaires sociaux pourront établir en commun un nouveau projet de Titre 3 qui servira de document de référence au groupe de travail. Par ailleurs, l'idée a été émise que de nombreuses dispositions de la partie B du code pourraient être plus utiles si elles étaient présentées sous une autre forme ou si elles faisaient l'objet d'un document indépendant de la convention, ce qui faciliterait les mises à jour ultérieures et ne poserait guère de problèmes pour la ratification.

#### ***Tâche à confier au groupe de travail***

Il est proposé de charger le groupe de travail d'examiner les dispositions du deuxième projet préliminaire et toute autre proposition relative aux normes et directives minimales concernant le logement et les installations de loisirs à bord des navires et d'établir une proposition de révision des dispositions pertinentes du Titre 3 du projet de convention. Le texte proposé serait présenté à la séance plénière du groupe de travail tripartite de haut niveau.

Outre la révision et l'adoption du texte relatif au logement, le groupe de travail devrait également examiner la question de son application aux navires actuels et le point de savoir s'il faudrait élaborer des dispositions en matière de jaugeage ou d'autres dispositions relatives au champ d'application. Il est à noter que l'on a fait figurer à titre provisoire dans l'article II une disposition sur le jaugeage des navires ainsi qu'une disposition laissant aux pays une certaine marge de manœuvre dans l'application de la convention à certains navires.

---

## Annexe 2

### Groupe de travail B pour la protection sociale (Titre 4): Projet de mandat

#### *Rappel*

Le Titre 4 du deuxième projet préliminaire combine des dispositions provenant de plusieurs conventions portant sur les prestations dont bénéficient les gens de mer en cas de maladie, d'invalidité ou de décès et une disposition relative à l'accès aux systèmes de protection sociale et aux installations de bien-être à terre (par exemple les conventions n<sup>os</sup> 165, 164 et 55). La réglementation 4.5 du Titre 4, dont la version contenue dans le premier projet traitait initialement de la sécurité sociale, a posé des difficultés à certains gouvernements, notamment en ce qui concerne son champ d'application. Lors de la troisième réunion du Groupe de haut niveau, le Royaume-Uni a présenté une proposition pour la réglementation 4.5 et les dispositions du code qui s'y rattachent, dans laquelle ce pays suggérait d'intituler cette réglementation «Protection sociale». Il a également été proposé de solliciter l'avis d'experts en protection sociale afin de permettre un examen détaillé des dispositions du premier projet et de la proposition du Royaume-Uni. Il ressort des commentaires formulés après la troisième réunion du groupe de travail tripartite de haut niveau que certains gouvernements et les armateurs craignent que cette proposition n'entraîne une sorte de «privatisation» de la protection sociale, qui a jusqu'à maintenant été considérée comme une obligation à la charge des Etats. Suite à la demande formulée par le Groupe de haut niveau à sa troisième réunion, le Bureau a sollicité l'avis de ses experts en sécurité sociale sur la question, et le fruit de leur réflexion sera mis à la disposition des participants. Le texte de la réglementation 4.5 contenu dans le deuxième projet préliminaire et les dispositions du code qui s'y rapportent en tiennent compte. Le texte apparaît en italiques pour indiquer qu'il fait l'objet d'un examen approfondi et de recommandations d'un groupe de travail lors de la quatrième réunion du Groupe de haut niveau. Il a été proposé que tout examen de la réglementation 4.5 et du code, qui offrent désormais une certaine souplesse permettant au secteur privé de fournir des prestations, devrait tenir compte de la responsabilité des armateurs en cas de maladie, de décès et d'invalidité, qui est également traitée dans le Titre 4 (réglementations 4.1 et 4.2) afin d'évaluer le système de protection sociale complète prévu par le Titre 4, et en particulier par la réglementation 4.5. Il est à noter que certains aspects de ce titre et de cette réglementation sont également en cours d'examen au sein du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer. En juillet 2003, les gens de mer ont estimé que ces questions ne devaient pas être traitées dans la nouvelle convention et les armateurs ont exprimé l'avis inverse. Le groupe de travail mixte susmentionné devrait se réunir immédiatement avant la quatrième réunion du Groupe de haut niveau et pourrait fournir de nouveaux avis sur la question.

#### ***Tâche à confier au groupe de travail***

Il est proposé de charger le groupe de travail d'examiner le texte actuel de la réglementation 4.5 et les dispositions du code qui s'y rapportent à la lumière des avis formulés par les experts en sécurité sociale ainsi que des dispositions pertinentes des réglementations 4.1 et 4.2 et des dispositions du code qui s'y rapportent. Le groupe proposera un projet de texte pour la réglementation 4.5 et les dispositions du code qui s'y rattachent et pour toute autre disposition du Titre 4 devant faire l'objet d'une révision en conséquence de cette proposition. Le texte proposé sera présenté à la plénière du groupe de travail tripartite de haut niveau.

---

## Annexe 3

### Groupe de travail C pour le système de certification et d'inspection (Titre 5): Projet de mandat

#### *Rappel*

Les dispositions relatives à l'inspection et à la certification dans le Titre 5, qui traitent de la mise en application et du respect des normes, figurent pour l'essentiel dans les réglementations 5.1.1 à 5.1.3, dans la réglementation 5.2.1 et dans les dispositions associées du code (parties A et B). Le code comprend en outre, sous forme de références, le contenu des annexes qui sont essentielles au fonctionnement du système permettant d'assurer le respect et la mise en application, à savoir: l'annexe A5-I, qui fournit une liste des secteurs («Conditions de travail et de vie des gens de mer à bord») pour lesquels les Membres assumeront les responsabilités d'inspection et de mise en application incombant aux Etats pavillons; l'annexe A5-II, qui fournit une liste des domaines généraux concernant les conditions de travail et de vie à bord devant faire l'objet, dans le cadre de la convention, d'une inspection de la part des Membres au titre du contrôle des navires par l'Etat du port; l'annexe B5-I, qui figure dans les Principes directeurs relatifs à la convention (partie B du code), fournit un modèle ou échantillon des projets de «certificat de travail maritime» et de «déclaration de conformité»; l'annexe B5-II, qui doit encore être élaborée, mais qui, s'il était décidé de l'inclure dans le texte de la convention, fournirait les critères applicables en matière d'inspection.

Des discussions approfondies ont été menées lors de séances plénières et dans des réunions de sous-groupes sur les dispositions du Titre 5; et même si certaines dispositions posent des difficultés à des mandants (notamment la question de savoir dans quelle mesure il y a lieu de notifier les infractions aux normes, constatées lors de l'inspection dans le port, ou bien les éléments constituant un motif de détention), le contenu général de ce titre semble avoir été réglé. Un élément sur lequel il faut encore se pencher est le contenu des annexes obligatoires et non obligatoires et les textes y relatifs du projet de convention, qui sont au centre du système d'agrément. Pour donner aux participants un exemple concret de la manière dont les dispositions de la convention relatives à la certification pourraient s'appliquer dans la pratique, un modèle a été élaboré par le gouvernement des Etats-Unis à la demande du Bureau. Il devrait également donner au groupe de travail une indication expérientielle de la viabilité et de l'utilité du système décrit dans le Titre 5.

#### ***Tâche à confier au groupe de travail***

Il est proposé que le groupe de travail soit prié d'examiner le deuxième projet préliminaire de dispositions relatives au système d'inspection et au système de certification concernant les normes relatives au travail maritime et d'élaborer une proposition, y compris toutes propositions de remaniement du projet de convention, sur le contenu et le fonctionnement des systèmes d'inspection/certification définis dans le Titre 5. Cette proposition serait soumise au groupe de travail tripartite de haut niveau réuni en séance plénière.

Plus particulièrement, le groupe de travail pourrait se pencher sur les questions suivantes lors de l'élaboration de sa proposition.

#### ***Le système de certification***

- Est-ce que l'ensemble ou une partie des documents (actuellement un certificat ou une déclaration) doit être obligatoire et avoir un format et un contenu uniformes, ou convient-il, ainsi qu'il est actuellement proposé, d'assurer une certaine flexibilité pour le format en utilisant la partie B du code (orientations et modèles) de manière à intégrer différentes préférences nationales concernant les systèmes de documentation maritime?

- 
- Que faut-il inclure dans chaque document (le certificat et la déclaration) relatif au système de certification du travail maritime? Par exemple, quels textes législatifs ou quelles normes doivent figurer sur la liste pour répondre aux exigences nationales, qu'il s'agisse de permettre à l'Etat du port de procéder à une inspection efficace ou d'admettre dans des dispositions le concept d'«équivalence en substance»?
  - Quel est le meilleur format pour la documentation: la déclaration ou le certificat doivent-ils constituer un ou deux documents, et comment les défauts de conformité et les renouvellements doivent-ils être indiqués?
  - Quelle est la période appropriée de validité d'un certificat et quelle est la relation entre cette période et la fréquence minimale proposée pour les inspections par l'Etat du pavillon?
  - Au cas où un certificat ou des documents destinés aux bureaux de recrutement et de placement figurent sur la liste du système d'inspection (voir ci-après), quels devraient en être le format et le contenu et devraient-ils être obligatoires (partie A du code) ou servir uniquement de modèle (partie B du code)?

### ***Le système d'inspection***

- Que convient-il de faire figurer dans les «listes d'inspection» (Etat du port et du pavillon) dans l'annexe au Titre 5, partie A? En particulier, faut-il décider d'inclure ou d'exclure:
  - les pièces d'identité des gens de mer (compte tenu du fait que la question d'inclure une référence ou une disposition sur l'identification des gens de mer dans le projet de convention (Titre 1) est toujours en suspens);
  - les contrats d'engagement maritime;
  - les procédures de plainte à bord;
  - les salaires (régularité de paiement et niveau);
  - la documentation/certification des services de recrutement et de placement.
- Les critères pour orienter les inspecteurs du pavillon (mentionnés dans le Principe directeur B5.1.3, paragraphe 7) doivent-ils être énoncés dans une convention ou convient-il d'élaborer un manuel d'inspection du BIT qui contienne ces informations et d'autres?
- A supposer que des critères d'inspection doivent figurer dans la convention, quels sont ceux qui devraient y être énumérés?

---

## Annexe 4

### **Groupe de travail D pour les autres points difficiles (Titres 1 et 2 et parties des Titres 3, 4 et 5): Projet de mandat**

#### ***Rappel***

Les Titres 1 et 2 en particulier peuvent contenir des dispositions spécifiques ou être libellés d'une manière qui pose des difficultés à quelques gouvernements. Le Titre 1 traite des exigences minimales, qu'il s'agisse de l'âge minimum, de la formation/qualification, de l'aptitude à l'emploi ou des pièces d'identité requises pour travailler à bord d'un navire. Même si le texte fait apparemment l'unanimité, il peut encore y avoir des points difficiles ou éveillant des inquiétudes, notamment la question de savoir si une disposition devrait figurer dans la partie A ou dans la partie B du code, question qui peut se régler par la discussion au sein du groupe de travail. En outre, certains aspects spécifiques requièrent une recommandation ou une proposition pour faciliter la discussion en séance plénière. Ainsi, dans le Titre 1, la question de savoir s'il y a lieu d'inclure (et dans quelle mesure il convient, le cas échéant, de le mentionner) les pièces d'identité des gens de mer n'a pas encore été définitivement réglée. De même, une proposition a été présentée, qui vise à l'élaboration d'un système d'agrément pour les services de recrutement et de placement (réglementation 1.4). Cette question est en partie à l'examen au sein du groupe de travail de la certification et de l'inspection, car il a été proposé d'ajouter le système d'agrément à la liste des éléments devant faire l'objet d'une inspection; cependant, l'avis du groupe de travail sur cette question fait l'objet d'une proposition plus générale, formulée également par le groupe de travail, sur l'opportunité d'instituer un système d'agrément. Le deuxième projet préliminaire contient une ébauche de texte visant à intégrer un tel système, si on le jugeait souhaitable. S'agissant du Titre 2, des questions ou préoccupations spécifiques peuvent apparaître à propos des réglementations relatives aux contrats d'engagement maritime ainsi qu'aux salaires, aux congés et au rapatriement des gens de mer. Les domaines (dans d'autres titres) susceptibles de nécessiter une discussion pourraient être le Titre 3, réglementation 3.2, concernant l'alimentation et le service de table, et le Titre 4, réglementations 4.1, 4.3 et 4.4, dans la mesure où ils concernent l'administration de soins médicaux à bord, la santé et la sécurité au travail et l'accès à des installations de bien-être à terre. On notera que le groupe de travail pour le Titre 4 traite des questions financières concernant le Titre 4, réglementations 4.1, 4.2 et 4.5. Dans le Titre 5, une décision devra être prise (étudier la possibilité d'utiliser le paragraphe 3 comme paragraphe liminaire) sur la question de savoir si les dispositions du code devraient être modifiées uniquement par la procédure de ratification expresse (l'article XIV plutôt que l'article XV); par ailleurs, les procédures de traitement des plaintes à terre ainsi que les responsabilités de fourniture de main-d'œuvre sont des domaines importants où il n'y a pas encore de consensus. Il s'agit notamment d'insérer une disposition concernant le contrat d'engagement maritime (paragraphe 3 de la norme A2.1 ou paragraphe 3 de la réglementation 5.3 – voir le commentaire 13, point 5, des commentaires sur le deuxième projet préliminaire).

#### ***Tâche à confier au groupe de travail***

Il est proposé que le groupe de travail soit prié d'examiner toute question posant de sérieuses difficultés à quelque gouvernement que ce soit ou bien aux propriétaires de navire ou aux gens de mer, et qui n'entre pas dans les attributions d'un autre groupe de travail, et d'élaborer une proposition concernant les modifications à apporter au projet. Celui-ci sera alors soumis au groupe de travail tripartite de haut niveau réuni en séance plénière.

---

## Annexe 5

### Nouveau projet de texte sur la protection sociale proposé par le groupe des armateurs

#### **Réglementation 4.5 – Protection sociale**

Objet: Garantir l'adoption de mesures pour que les gens de mer bénéficient d'une protection sociale.

1. Les Membres veilleront à ce que les gens de mer qui résident habituellement sur leur territoire et les personnes à leur charge soient admis au bénéfice d'un régime de protection sociale qui ne soit pas moins favorable que celui dont bénéficient les travailleurs à terre résidant dans le territoire des Membres.

#### **Norme A4.5 – Protection sociale**

1. La protection des gens de mer et, le cas échéant, des personnes à leur charge sera accordée en vertu de la législation du Membre sur le territoire duquel le marin réside.
2. Nonobstant le paragraphe 1 ci-dessus, les Membres peuvent déterminer d'un commun accord d'autres règles pour définir la législation applicable aux gens de mer dans l'intérêt des personnes concernées (C165A17 et A16).
3. Les Membres doivent établir des procédures équitables et efficaces pour le règlement des différends.
4. Dans leurs rapports soumis au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, chaque Membre devra fournir des informations concernant l'application de la protection sociale aux personnes qui résident sur son territoire. L'Organisation internationale du Travail tiendra un registre de ces informations qu'elle communiquera à toutes les parties intéressées.

#### **Principe directeur B4.5 – Protection sociale**

##### B4.5.1. Application de la norme A4.5

1. Les Membres prévoient les branches suivantes de la protection sociale dans les régimes relevant de leur législation nationale:
  - soins médicaux;
  - indemnités de maladie;
  - prestations de chômage;
  - prestations de vieillesse;
  - prestations en cas d'accidents du travail et de maladies professionnelles;
  - prestations aux familles;
  - prestations de maternité;
  - prestations d'invalidité;
  - prestations de survivants.
2. Chaque Membre devra, au moment de la ratification, préciser les branches, mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus, que prévoit son régime de protection sociale.
3. Chaque Membre devra ensuite déclarer au Directeur général du Bureau international du Travail qu'il accorde une protection sociale dans l'une ou plusieurs des branches mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus, qui n'auraient pas été spécifiées au moment de la ratification.

---

## Annexe 6

### Proposition de compromis du gouvernement de la France concernant la protection sociale

#### **Réglementation 4.5 – Sécurité sociale**

1. Les Membres veilleront à ce que les gens de mer et, lorsque cela est prévu par la législation nationale, les personnes à leur charge soient admis au bénéfice des régimes de sécurité sociale, qu'ils soient conférés par une loi, privés ou établis au titre d'une convention collective, conformément aux dispositions prévues dans le code.

2. Chaque Membre s'engage à agir, en fonction des conditions nationales, tant par son effort propre que par la coopération internationale, en vue d'assurer progressivement une protection sociale complète des gens de mer.

3. Les régimes de sécurité sociale mentionnés au paragraphe 1 englobent tous les régimes nationaux, généraux ou spécifiques couvrant les branches de la sécurité sociale, telles que définies dans la convention n° 102, qui vient en complément de celle qui est prévue au titre des réglementations 4.1 et 4.2.

#### **Norme A4.5 – Sécurité sociale**

1. La protection des gens de mer et, le cas échéant, des personnes à leur charge sera accordée en vertu des régimes établis dans la législation du Membre sur le territoire duquel le marin réside.

2. Nonobstant le paragraphe 1 ci-dessus, les Membres peuvent déterminer, par le biais de leur législation nationale, d'un commun accord bilatéral ou multilatéral, d'autres règles pour définir la législation applicable aux gens de mer, dans l'intérêt des personnes concernées.

3. Les gens de mer sont soumis en principe à la législation d'un seul Membre.

4. Le contrat d'engagement maritime devra définir le régime de sécurité sociale à appliquer. L'Etat battant pavillon devra veiller à ce que les obligations prévues au titre de ce régime, telles que définies conformément aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, sont remplies.

5. Les Membres doivent établir des procédures équitables et efficaces pour le règlement des différends.

6. Les marins seront couverts par au moins trois des branches de sécurité sociale définies dans la convention n° 102, qui viennent en complément de la couverture prévue au titre des réglementations 4.1 et 4.2, et qui comprennent les conséquences à long terme en cas d'accidents du travail ou de maladies professionnelles.

7. En cas d'absence de régime de sécurité sociale national applicable, les gens de mer seront couverts par un régime sélectionné par la Commission paritaire mixte (CPM) de l'OIT. Les conditions et les modalités de ce régime seront définies par la CPM, qui tiendra compte pour ce faire du paragraphe 6 ci-dessus.

8. Dans leurs rapports soumis au Bureau international du Travail en vertu de l'article 22 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, les Membres devront fournir des informations concernant l'application de chacune des branches de protection sociale mentionnées au paragraphe 4 ci-dessus aux personnes qui résident sur leur territoire et, le cas échéant, les circonstances dans lesquelles ces droits peuvent être ouverts aux non-résidents. Le Bureau international du Travail tiendra un registre de ces informations qu'il communiquera à toutes les parties intéressées.

9. Les Membres coopéreront, comme il convient, aux systèmes pour le maintien de la protection sociale prévue dans la présente convention.

10. Les Membres veilleront à ce que les marins qui résident habituellement sur leur territoire et les personnes à leur charge soient admis au bénéfice d'un régime de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celui dont bénéficient les travailleurs à terre résidant dans le territoire du Membre.

---

## Annexe 7

### **Déclaration concernant la libération et le rapatriement des quatre marins grecs et des trois marins philippins, membres de l'équipage du navire «TASMAN SPIRIT», ainsi que du capitaine grec responsable du renflouage, détenus au Pakistan après l'accident du navire qui a eu lieu le 27 juillet 2003**

Le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime, établi par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail lors de sa 280<sup>e</sup> session en mars 2001, a tenu sa quatrième session à la Cité des Congrès de Nantes (France), du 19 au 23 janvier 2004. Rappelant le mandat fondamental de l'Organisation internationale du Travail, qui est de promouvoir des conditions de travail décentes, il a cité la Résolution concernant le travail décent pour les gens de mer, adoptée à la 91<sup>e</sup> Conférence internationale du Travail. Il a également mentionné la Résolution concernant les mesures prises contre des marins à la suite d'accidents maritimes, adoptée à la 29<sup>e</sup> session de la Commission paritaire maritime, et a noté en outre les dispositions applicables du droit international, notamment en matière de droits de l'homme.

Le groupe de travail était au courant du fait que le navire «TASMAN SPIRIT», immatriculé à Malte, s'était échoué le 27 juillet 2003 à l'entrée du port de Karachi (Pakistan) alors qu'il était sous pilotage, et que l'incident avait provoqué la pollution de la mer et des zones côtières avoisinantes. Depuis lors, le Pakistan avait refusé la sortie de son territoire à quatre marins grecs et à trois marins philippins qui étaient membres de l'équipage, ainsi qu'au capitaine grec responsable du renflouage.

Le groupe de travail a noté que les procédures d'enquête entreprises par les autorités pakistantaises compétentes et la détention prolongée, de plus de cinq mois, par lesdites autorités des membres de l'équipage et du capitaine responsable du renflouage étaient motivées par la volonté d'obtenir une indemnisation pour les dégâts causés par la pollution. Il a considéré également que la détention des membres de l'équipage du «TASMAN SPIRIT» et du capitaine responsable du renflouage portait préjudice aux transports maritimes et qu'elle dissuadait notamment les nouveaux candidats d'entrer dans la profession au moment où, pour assurer la durabilité des transports maritimes, il était d'une importance capitale que l'on puisse continuer à attirer de nouvelles recrues.

Compte tenu des considérations ci-dessus, le groupe de travail tripartite de haut niveau:

- 1) **exprime** sa sympathie aux victimes de l'échouement du navire «TASMAN SPIRIT», **estime** que les membres de l'équipage du navire et le capitaine responsable du renflouage sont eux aussi victimes, et **exprime l'espoir** que les autorités pakistantaises seront en mesure de libérer lesdites personnes et d'autoriser leur rapatriement;
- 2) **demande** au Directeur général du BIT de soulever cette question auprès du gouvernement pakistantais et de porter la présente déclaration à l'attention des autorités compétentes du Pakistan;
- 3) **demande** au Directeur général et au Conseil d'administration du BIT de suivre cette question; et
- 4) **demande** au Directeur général du BIT de soulever auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale la question que pose le problème croissant de l'inculpation des gens de mer en cas de pertes à la suite d'un accident maritime, en vue de susciter une solution appropriée.

---

## Annexe 8

### **Résolution concernant le libellé du premier projet de convention du travail maritime consolidée, à soumettre à la Conférence technique maritime préparatoire (13-24 septembre 2004)**

Le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime,

Ayant été convoqué conformément à une décision prise par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail lors de sa 280<sup>e</sup> session en mars 2001, et ayant tenu sa quatrième session à Nantes (France) du 19 au 23 janvier 2004;

Notant la décision prise par ledit Conseil lors de sa 286<sup>e</sup> session en mars 2003 de tenir une conférence technique maritime préparatoire du 13 au 24 septembre 2004;

Notant en outre sa décision selon laquelle la Conférence technique maritime préparatoire devrait examiner un instrument destiné à consolider, sur la base d'un projet que doit lui soumettre le Bureau, des normes sur le travail maritime, et formuler des recommandations à ce sujet;

Considérant l'important volume des travaux préparatoires entrepris lors de ses quatre dernières sessions et des deux sessions de son sous-groupe, ainsi que les nombreux rapports que le Bureau a rédigés aux fins des débats,

Adopte, ce vingt-troisième jour de janvier 2004, la résolution suivante:

Le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime recommande au Conseil d'administration du BIT ce qui suit:

- 1) demander au Bureau de soumettre à la conférence technique préparatoire un projet d'instrument établi sur la base des résultats des travaux préparatoires importants qui ont été entrepris au sein du groupe de travail tripartite de haut niveau;
- 2) considérer que le projet d'instrument contient des dispositions suffisamment élaborées, dont bon nombre ont permis d'atteindre un consensus;
- 3) inviter la conférence technique préparatoire à traiter en priorité les dispositions qui figurent entre crochets dans le projet d'instrument;
- 4) inviter la conférence technique préparatoire à traiter dans un deuxième temps les propositions concernant le projet d'instrument qui ont reçu un soutien suffisant;
- 5) prendre les mesures requises en vue d'aligner en conséquence le Règlement de la conférence technique préparatoire.

---

## Annexe 9

### Liste des participants

Chairperson of the High-Level Tripartite Working Group  
on Maritime Labour Standards

Président du Groupe de travail tripartite de haut niveau  
sur les normes du travail maritime

Presidente del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel  
sobre las normas relativas al trabajo marítimo

M. Jean-Marc SCHINDLER, administrateur en chef des affaires maritimes, Directeur du bureau enquêtes  
accident/mer, ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, Paris

Government representatives  
Représentants des gouvernements  
Representantes de los gobiernos

#### **ALGERIA ALGÉRIE ARGELIA**

M. Mohamed KHENIDJOU, chef de projet au niveau de la direction de la marine marchande, ministère des  
Transports, Alger

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

M. Nacer-Eddine ZEBIRI, chef du Département des affaires maritimes, Service national des gardes-côtes,  
ministère des Transports, Alger

M. Abdelkader KENDOUCI, Entreprise nationale de transport d'hydrocarbures, Arzew

#### **BAHAMAS**

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

#### **BRAZIL BRÉSIL BRASIL**

Ms. 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

*Adviser/Conseillère technique/Consejera técnica*

Ms. Stanimira PARAPUNOVA, Junior Expert, Directorate for European Integration and International  
Relations, Ministry of Labour and Social Policy, Sofia

---

## **CANADA CANADÁ**

Mr. Donald ROUSSEL, Director, Personnel Standards and Pilotage, Transport Canada, Ottawa

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

M. Stéphane TREMBLAY, conseiller en politique, Développement des ressources humaines, Hull

Mr. Saïd NASSIF, Manager, Marine Occupational Health and Safety, Ottawa

## **CHILE CHILI**

Sr. Pablo LEIVA M., Jefe, Unidad Inspectiva Programa de Oficio Dirección del Trabajo, Santiago

## **CHINA CHINE**

Mr. Xiaojie ZHANG, Director, Department of International Cooperation MOC, Beijing

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Bo LI, Assistant Counselor, Department of Labour and Personnel, Ministry of Communications, Beijing

Mr. Zhonghua LI, Director of Seafarers Department, China Maritime Safety Administration, Guangzhou

Mr. Rao GANGCAN, Deputy General Manager, China Classification Society, Beijing

## **CUBA**

Sra. Martha GOMEZ ESTENOZ, Funcionaria, Ministerio del Transporte, La Habana

## **CYPRUS CHYPRE CHIPRE**

Captain Andreas CONSTANTINOU, Senior Marine Surveyor, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Work, Lemesos

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

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

Mr. Antoine DOUCAS, Independent Surveyor, Department Maritime Services, Pornichet

## **DENMARK DANEMARK DINAMARCA**

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

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

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

Mr. Jorgen LOJE HANSEN, Head of Section, Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Ms. Lisa SCHULTZ, Ministry of Social Affairs, Copenhagen

Ms. Jette SOERENSEN, Special Adviser, Centre for Shipping Policy and Legal Services, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Mr. Arne ULSTRUP, Centre for Maritime Safety and Occupational Health, Danish Maritime Authority, Copenhagen

---

## EGYPT EGYPT EGIPTO

Ms. Fatma ABDELHAMID, General Manager of Maritime Transport, Ministry of Transport, Maritime Transport Sector, Alexandria

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Haider RAGAB, Port of light houses Administration, Alexandria

Mr. Ahmed HAFEZ, Arab Academy Maritime Transport, Alexandria

## ESTONIA ESTONIE

Ms. Gerli KOPPEL, Executive Officer of Maritime Division, Ministry of Economic Affairs and Communications, Aviation and Maritime Department, Tallinn

## FINLAND FINLANDE FINLANDIA

Mr. Esa LONKA, Government Counsellor, Ministry of Labour, Working Environment, Helsinki

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

Mr. Harri HALME, Senior Safety Officer, Ministry of Social Affairs and Health, Department for Occupational Safety and health, Tampere

## FRANCE FRANCIA

M. Michel AYMERIC, directeur des affaires maritimes et des gens de mer, Secrétariat d'Etat aux transports et à la mer, Paris

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

M. Jean-Charles CORNILLOU, coordinateur du contrôle par l'Etat du port, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, Paris

M. Philippe FAGUET, chef du bureau GM4, Direction des affaires maritimes, Paris

M. Philippe ILLIONNET, sous-directeur des gens de mer, secrétariat d'Etat à la mer, Direction des affaires maritimes, Paris

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

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

M<sup>me</sup> Marie MARIN, expert, Sous-direction de la sécurité maritime, ministère de l'Equipeement, des Transports, du Tourisme, du Logement et de la Mer, Paris

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. Yves TERTRIN, inspecteur du travail maritime, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, Paris

## GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Mr. Ralf DEMBKOWSKY, referent im Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, Berlin

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Dr. Jan DIRKS, Referent, Referat LS 23, Verkehrsrorschriften, Nautic, Technik, Seeleute, Bundesministerium für Verkehr, Bau-und Wohnungswesen, Bonn

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

---

Mr. Armin KNOSP, Head of Division, Bundesministerium für Gesundheit und Soziale Sicherung, Berlin  
Mr. Orloff KURTH, Deputy Head of Division, Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, Bonn  
Mr. Achim SIEKER, Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, Deputy Head of Division III B7, Bonn  
Ms. Cordula KRÖGER, Dolmetscherin, Bundesministerium für Gesundheit und Soziale Sicherung, Berlin

#### **GREECE GRÈCE GRECIA**

Cdr. H.C.G. George BOUMPOPOULOS, Head of Seamen's Labour Division, Ministry of Mercantile Marine, Piraeus

#### **GHANA**

Ms. Cecilia ERZUAH, Deputy Director, Ministry of Ports, Harbours and Railways, Ministries Post Office, Accra  
*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*  
Mr. Samuel QUAYE, Legal Officer, Shipping and Navigation Division, Ministry of Ports, Harbours and Railways, Accra  
Mr. Archibald AWUDI, Personnel and Administration Manager, Ghana Ports and Harbours Authority, Tema

#### **INDIA INDE**

Ms. Neera MALHOTRA, Deputy Director General of Shipping, Ministry of Shipping, Directorate General of Shipping, Mumbai

#### **INDONESIA INDONÉSIE**

Ms. Tati HENDARTI, Head of Multilateral Cooperation, Bureau of Foreign Affairs, Ministry of Manpower and Transmigration, Jakarta

#### **ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'IRAN REPUBLICA ISLÁMICA DEL IRÁN**

Mr. Amir BADPA, Legal Adviser of P.S.O, Ports and Shipping Organization, Tehran

#### **IRELAND IRLANDE IRLANDA**

Mr. Tom O'CALLAGHAN, Nautical Surveyor, Maritime Safety Directorate, Department of Communication Marine and Natural Resource, Dublin  
*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*  
Mr. Michael PENDER, Assistant Principal Officer, Employment Rights Legislation and International Section, Department of Enterprise, Trade and Employment, Dublin

#### **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, Director of Maritime Safety Division, Direzione Generale per la Navigazione, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma

---

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

**JAPAN JAPON JAPÓN**

Mr. Tatsuya TERANISHI, Director, Seafarers' Labour Standard 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. Yohei OKADA, Official of Legal Section, Seafarers' Labour Standards Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo

Mr. Yoshinari OKANO, Chairman Faculty of Navigation, National Institute for Sea Training, Yokoama

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

**KENYA**

Mr. Wilfred KAGIMBI, Principal Merchant Shipping Superintendent, Kenya Ports Authority, Mombasa

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

Mr. Hong JONG-HAE, Assistant Director, Seafarers and Labour Policy Division of Shipping and Logistics Bureau, Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, Seoul

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

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

Mr. Byung-yul OH, Team Manager, Korean Register of Shipping, Daejeon

**LIBERIA LIBÉRIA**

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

**MALAYSIA MALAISIE MALASIA**

Mr. Muhammad Abdul Basar TAJI, Principal Assistant Director, Marine Department HQ, Ministry of Transport, Pelabuhan Klang

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

Mr. Wan Setapa WAN ZULKFLI, Labour Attaché, Permanent Mission of Malaysia in Geneva

**MALTA MALTE**

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

---

## **MEXICO MEXIQUE MÉXICO**

Sr. David ENRIQUEZ, Agregado, Agregaduría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Embajada de México, Londres

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Sr. Ricardo Hitoshi AMANO SANTANA, Capitán de Navío C.G.D.E.M, Agregado Naval de la Embajada de México en Francia, París

Sr. J. Roman ISLAS-RODRIGUEZ, Suptte. Logística, Corporativa de Administración de Petróleos Mexicanos

## **NAMIBIA NAMIBIE**

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

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Cornelius BUNDJE, Marine Superintendents Office, Walvis Bay

Mr. Christiaan HORN, Division for International Relations and Advice, Ministry of Labour, Windhoek

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

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

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Wil JANSSEN, Senior Adviser, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Rotterdam

Ms. Cynthi C. VAN DER LOUW, Policy Advisor, Ministry of Social Affairs and Employment, The Hague

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

## **NIGERIA NIGÉRIA**

Engr. Mohammed Inuwa MUSA, Honourable Minister of State for Transport, Federal Ministry of Transport, Abuja

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

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

Mr. Chiedozie EZEASOR, Secretary of the Council, Joint Maritime Labour Industrial Council, Lagos

Mr. Audu Isaac IGHO, Personal Assistant/GDO, Joint Maritime Labour Industrial Council, Lagos

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

Mr. Polycarp LAI DANIEL, Personal Assistant to the Honourable Minister of Transport, Federal Ministry of Transport, Abuja

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

## **NORWAY NORVÈGE NORUEGA**

Mr. Georg Trzebinski SMEFJELL, Assistant Director of Department, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Ms. Kirst BJORKHAUG, Adviser, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

---

Ms. Wenche M. LUNDE, Higher Executive Officer, Norwegian Maritime Directorate, Oslo  
Ms. Marianne RIDDERVOLD, Higher Executive Officer, Norwegian Maritime Directorate, Oslo  
Mr. Haakon STORHAUG, Principal Surveyor, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

**PANAMA PANAMÁ**

Sr. Arsenio DOMINGUEZ, Jefe de la Oficina Regional – Europa, Autoridad Marítima de Panamá, Londres  
*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

Sr. Franklin DELGADO, Director General del Trabajo, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Ciudad de Panamá

**PHILIPPINES FILIPINAS**

Mr. Roy V. SEÑERES, Chairman and Presiding Commissioner, National Labour Relations Commission (NLRC), Las Pinas City

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

Ms. Yolanda PORSCHWITZ, Labour Attaché, Permanent Mission of Philippines in Geneva

**PORTUGAL**

M<sup>me</sup> Carlota CORREIA, coordinatrice du Département du personnel de la mer, Institut de la mer et des transports maritimes, Lisbonne

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

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

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

Mr. Alexander Petrovich GOROBTSOV, Head of Navigation Faculty, State Maritime Academy, Saint Petersburg

**SPAIN ESPAGNE ESPAÑA**

Sra. Yolanda GOMEZ ECHEVARRIA, Subdirección General de Acción Social Marítima, Instituto Social de la Marina, Madrid

**SWEDEN SUÈDE SUECIA**

Mr. Rolf GOTARE, Principal Administrative Officer, Swedish Maritime Administration, Norrköping

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

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

**SWITZERLAND SUISSE SUIZA**

M. Reto DÜRLER, adjoint diplomatique, Office suisse de la navigation maritime, Berne

---

**THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA**

Mr. Pakorn AMORNCHEWIN, Minister counsellor, Permanent Mission of Thailand in Geneva

**TUNISIA TUNISIE TÚNEZ**

M. Mohamed FERSI, responsable de la formation, Direction générale de la marine marchande, ministère des Technologies, de la Communication et du Transport, Tunisie

*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*

M. Karem MANSOUR, directeur des gens de mer, Office de la marine marchande et des ports, ministère des Technologies, de la Communication et du Transport, La Goulette

**TURKEY TURQUIE TURQUÍA**

Mr. Süleyman BAYAR, Deputy Director-General for Maritime Transport, Undersecretariat for Maritime Affairs, Maltepe/Ankara

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Bilal KAZAN, Engineer, Undersecretariat for Maritime Affairs, Ankara

M<sup>me</sup> Nesrin TURKAN, attachée du travail et de la sécurité sociale, ambassade de Turquie, Paris

**UNITED ARAB EMIRATES EMIRATS ARABES UNIS EMIRATOS ARABES UNIDOS**

Mr. Salem Ali AL MUHAISRI, Director of International Relation Department, Ministry of Labour and Social Affairs, Dubai

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

Mr. Omar Mohamad BAMATRAF, Director of the Establishments Affairs Unit, Ministry of Labour and Social Affairs, Abu Dhabi

Mr. Yousif Gaafar SIRAG EL NOUR, Labour Expert, Ministry of Labour and Social Affairs, Abu Dhabi

**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. Paul COLEY, Head of Survey Branch, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

Mr. Desmond HOWELL, Director, Isle of Man Marine Administration, Douglas

Mr. Michael LINES, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

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

Mr. Tudor ROBERTS, International Negotiator, Department for Work and Pensions International Relations Division, London

**UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS**

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

*Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos*

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

---

Mr. John BLANCK, Attorney, Treaty Affairs, US Department of State, Washington  
Cdr. Linda FAGAN, Division Chief, Foreign and Offshore Compliance, United States Coast Guard,  
Washington  
Mr. Christopher KRUSA, Maritime Labor and Training Specialist, Office of Associate Administrator for  
Policy and International Trade, Maritime Administration, Washington DC  
Ms. Mayte MEDINA, Transportation Specialist, Maritime Personnel Qualification Division, United States  
Coast Guard, Washington

## **ZAMBIA ZAMBIE**

Mr. John SICHINSAMBWE, Acting Director – OHS, Ministry of Labour and Social Security, Lusaka  
*Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico*  
Mr. John H. KABWE, Acting Labour Commissioner, Ministry of Labour and Social Security, Lusaka

### **Shipowner's representatives Représentants des armateurs Representantes de los armadores**

Mr. Arthur BOWRING, Managing Director, 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  
Ms. Edith MIDELFART, Attorney at Law, Norwegian Shipowners' Association, Oslo  
Sr. Hernan MORALES VILLAMOR, Asesor Laboral, Asociación Nacional de Armadores, Valparaíso  
Mr. Lachlan PAYNE, Chief Executive, Australian Shipowners' Association, Port Melbourne  
Mr. Carlos SALINAS, Chairman and President, Filipino Shipowners' Association, Manila  
Mr. Tim SPRINGETT, Manager, Marine Personnel, United Kingdom Chamber of Shipping, London  
Mr. Yasuhisa TSUJIMOTO, Managing Director, The Japanese Shipowners Association, London

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

Dr. Roberto AGLIETA, CONFITARMA, Roma  
Captain Koichi AKATSUKA, Japanese Shipowners' Association, Tokyo  
M. Georges-Olivier BOURGAIN, Personnel Manager, armateurs de France, Paris  
Mr. Edmund BROOKES, International Shipping Federation, London  
Mr. Michael CRYE, President, International Council of Cruise Lines, Arlington  
Mr. David DEARSLEY, Secretary of the Shipowners' Group to the Joint Maritime Commission, Deputy  
Secretary General, International Shipping Federation, London  
M. Pierre DELETAILLE, capitaine d'armement, Armateurs de France, Boulogne-Billancourt

---

Mr. Guido HOLLAAR, Royal Association of Netherlands' Shipowners, Rotterdam  
Mr. Fredrik HOLMBERG, Labour Affairs, Swedish Shipowner Employers' Association, Göteborg  
Mr. Chris HORROCKS, Secretary General, International Shipping Federation, London  
Mr. Alexey LOPATKIN, Head of Labour and Salary Department, Murmansk Shipping Company, Murmansk  
Mr. Tim MARKING, Deputy Secretary General, International Shipping Federation, Bruxelles  
Captain Megumi MASUDA, General Manager, Europe District Branche, the Japanese Shipowners' Association, London  
Captain Pieter SPRANGERS, Work Environment, Education and Recruiting Advisor, Goteborg  
M. Guy SULPICE, directeur des affaires sociales et techniques, Armateurs de France, Paris  
Mr. David TONGUE, International Shipping Federation, London  
Sr. Rubén VIDAUD MARQUEZ, Director de Recursos Humanos, Unión Navieras de Cuba, Grupo Empresarial ANTARES, La Habana  
Ms. Pia E. VOSS, Director, Danish Shipowners Ass., Copenhagen  
Mr. Michael WENGEL-NIELSEN, Director (Secretariat), Danish Shipowners Association, Copenhagen  
Ms. Natalie WISEMAN, Secretary, International Shipping Federation, London

**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  
*Replaced by/remplacé par/*  
Mr. Marcos CASTRO, Presidente, Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, Buenos Aires  
Mr. Jacek CEGIELSKI, Vice-President, National Maritime Section of "Solidarnosc", Gdynia  
Mr. Abdulrahman CHANDE, General Secretary, Tanzania Seamen's Union (TASU), Zanzibar  
Mr. Padraig CRUMLIN, National Secretary, Maritime Union of Australia (MUA), Sydney  
Mr. Thulani 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  
Capt. Gregorio S. OCA, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Manila  
Mr. Brian ORRELL, General Secretary NUMAST, London  
Ms. Jacqueline SMITH, Secretary, Norwegian Seamen's Union, Oslo  
Mr. Thomas TAY, General Secretary, Singapore Maritime Officers' Union, Singapore  
Mr. Agapios TSELENTIS, Director Interntional Department, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus  
*Replaced by/remplacé par/*  
M. Andrejs UMBRASKO, Latvian Seafarers' Union of Merchant Fleet, Riga

---

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

Ms. Ariadna ABELTINA, Latvian Seafarers' Union of Merchant Fleet, Riga

Mr. John BAINBRIDGE, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Mr. Henrik BERLAU, Secretary, Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD), Copenhagen

Mr. Alexander CHERNYAKOVSKIY, Legal Advisor, Seafarers' Union of Russia, Murmansk

Mr. Mark DICKINSON, Executive Officer, Numast, London

Mr. John EPSOM, Council Chairman, NUMAST, London

M. Paul GOLAIN, Union maritime (CFDT), Le Havre

Mr. Goran HANSSON, SEKO Facket för Service Och Kommunikation, Göteborg

Mr. Yuji IJIMA, Chief of European Office, All-Japan Seamen's Union (JSU), London

Mr. Hideo IKEDA, Director of International Affairs, All Japan Seamen's Union, Tokyo

Ms. Sharon JAMES, Senior Section Assistant, International Transport Workers' Federation, London

Mr. Mats JOHANSSON, Sjöbefälsförbundet, Stockholm

Mr. Jose Raul V. LAMUG, Assistant to the President, AMOSUP, Manila

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

Mr. Christer LINDVALL, Managing Director, Swedish Ship Officers Association, Stockholm

Sr. Alberto MARCHANTE FUENTES, Miembro del Secretario Nacional, Sindicato Nacional de Trabajadores, La Habana

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

M. Alain MERLET, secrétaire général, Fédération nationale des syndicats maritimes (CGT), Montreuil

Mr. Birger MORDT, Norsk Sjomannsforbund, Oslo

M. Charles NARELLI, Fédération des officiers de la marine marchande (CGT), Le Havre

Mr. Conrado OCA, Vice-President, AMOSUP, Manila

Mr. Pantelis STAVROU, General Secretary, Federation of Transport, Petroleum and Agricultural Workers of Cyprus, Nicosia

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

Mr. Pavel VIAZNIKOV, Foreign Relations Officer, Seafarers' Union of Russia, Moscow

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

---

Representatives of the United Nations, specialized agencies  
and other official international organizations  
Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées  
et d'autres organisations internationales officielles  
Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados  
y de otras organizaciones internacionales oficiales

**EUROPEAN UNION (EU)**  
**UNION EUROPÉENNE**  
**UNIÓN EUROPEA**

Mr. Rudi DELARUE, Official, Brussels  
M<sup>me</sup> Anne DEVOUCHE, fonctionnaire en charge du droit maritime, Bruxelles  
Mr. Jean TRESTOUR, Head of Maritime Policy Unit, Brussels  
Ms. Christina VARTSOS TZANNETAKIS, Official Administrator, Brussels

**INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)**  
**ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE**  
**ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL**

Mr. Gaetano LIBRANDO, Senior Legal Officer, Legal Affairs and External Relations Division, 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, Geneva

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

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

Sr. Domingo GONZALEZ JOYANES, Madrid

Mr. Christopher YORK, ICMA Member, National Apostleship of the Sea, London

**SEAFARERS' INTERNATIONAL RESEARCH CENTRE (SIRC)**

Dr. Nik WINCHESTER, Research Associate, Cardiff University, Cardiff

Dr. Nathan LILLIE, Research Associate, Cardiff University, Cardiff