



Première séance

Mardi 14 septembre 2004, 10 h 15

Présidence de M. Ndjemba endezoomou, représentant du Conseil d'administration
et du Bureau international du Travail et de M. Schindler

OUVERTURE DE LA CONFÉRENCE

M. NDJEMBA ENDEZOU MOU (délégué gouvernemental, Cameroun, représentant du Conseil d'administration du Bureau international du Travail)

En ma qualité d'ambassadeur et de chef de la délégation gouvernementale du Cameroun, et de membre gouvernemental représentant le Conseil d'administration auprès de la Conférence technique maritime préparatoire, j'ai le grand honneur et le privilège de souhaiter à tous et à chacun une chaleureuse et cordiale bienvenue à cette réunion et de déclarer ouverte notre Conférence.

Notre première tâche consiste à élire le Président de cette Conférence. A cet effet, je donne la parole à M. Zhang, directeur de la Division internationale de la coopération au sein du ministère de la Communication de la Chine et président du groupe gouvernemental, qui va nous proposer un candidat pour la présidence.

ELECTION DU PRÉSIDENT DE LA CONFÉRENCE

Original anglais: M. ZHANG (délégué gouvernemental, Chine, président du groupe gouvernemental)

C'est pour moi un grand honneur que de présider le groupe gouvernemental de cette Conférence technique maritime préparatoire. C'est en cette qualité que j'ai l'honneur de vous proposer, au nom du groupe gouvernemental, d'élire M. Jean-Marc Schindler, du gouvernement de la France, à la présidence de notre Conférence. Je pense qu'il n'est guère nécessaire de vous présenter M. Schindler. En sa qualité de président du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes maritimes, il a, au cours des trois dernières années, conduit les travaux d'élaboration du projet de convention dont nous sommes chargés d'examiner le texte. Ses qualités dans ce rôle sont connues de tous.

M. NDJEMBA ENDEZOU MOU (délégué gouvernemental, Cameroun, représentant du Conseil d'administration du Bureau international du Travail)

Je remercie M. Zhang. Vous l'avez tous noté, la candidature de M. Schindler, du Secrétariat d'Etat aux transports et à la mer de la France, vient d'être proposée par le groupe gouvernemental. J'invite à présent le porte-parole du groupe des armateurs à prendre la parole au nom de son groupe.

Original anglais: M. LINDEMANN (délégué des armateurs, Allemagne, parlant au nom du groupe des armateurs)

Le groupe des armateurs appuie sans réserve la candidature de M. Schindler à la présidence de la Conférence technique maritime préparatoire.

M. NDJEMBA ENDEZOU MOU (délégué gouvernemental, Cameroun, représentant du Conseil d'administration du Bureau international du Travail)

J'invite maintenant le porte-parole du groupe des gens de mer à prendre la parole au nom de son groupe.

Original anglais: M. ORRELL (délégué des gens de mer, Royaume-Uni, parlant au nom du groupe des gens de mer)

Le groupe des gens de mer a beaucoup de respect pour M. Schindler qui a manifesté compétence et respect tout au long des réunions qu'il a conduites sur ce sujet depuis décembre 2001. Nous sommes donc très heureux d'appuyer la proposition qui vise à le nommer à la présidence de la Conférence.

M. NDJEMBA ENDEZOU MOU (délégué gouvernemental, Cameroun, représentant du Conseil d'administration du Bureau international du Travail)

Je remercie M. Orrell de son appui. Notre Conférence est donc saisie d'une proposition du groupe gouvernemental qui a l'appui du groupe des armateurs et du groupe des gens de mer. Y aurait-il d'autres propositions ou des contre-propositions? En l'absence d'autres propositions, je déclare M. Schindler, délégué gouvernemental de la France, élu à l'unanimité Président de la Conférence technique maritime préparatoire de l'Organisation internationale du Travail.

Je voudrais présenter, en mon nom personnel ainsi qu'au nom de l'ensemble des délégués ici présents, mes sincères félicitations à M. Schindler pour son élection et je ne doute pas que ses qualités personnelles permettront de conduire nos travaux à bon port. Je l'invite à présent à prendre place au fauteuil présidentiel.

(M. Schindler, du secrétariat d'Etat aux transports et à la mer de la France, élu Président de la Conférence, prend place au fauteuil présidentiel.)

Le PRÉSIDENT (M. SCHINDLER)

C'est à la fois un honneur et un défi de me voir confier la responsabilité de la présidence des débats de cette Conférence technique maritime préparatoire. C'est un honneur auquel, vous devez bien le penser, je suis très sensible et dont je vous remercie tous bien sincèrement. Je souhaite adresser des re-

merciements particuliers au groupe gouvernemental pour la confiance dont il m'a crédité en proposant ma candidature.

Certains d'entre vous ont sans doute jugé que j'avais une connaissance du sujet pour avoir quelque peu suivi les travaux du groupe de travail de haut niveau. Aujourd'hui, il me paraît important de vous assurer de mon dévouement à cette cause et de ma volonté de mettre toute mon énergie au service de cette Conférence. Cette responsabilité est aussi un défi compte tenu de l'importance et de l'ampleur de la tâche qui nous reste à accomplir cette semaine, mais je m'exprimerai plus en détail sur ce point dans quelques minutes.

Comme je suis très attaché à la valeur de l'exemple, je serai bref dans mon propos introductif, et nous allons passer dès maintenant à la suite de l'ordre du jour pour achever la procédure des élections.

Le point 2 de notre ordre du jour est l'élection des trois Vice-présidents qui, avec les trois représentants du Conseil d'administration et moi-même, composeront le bureau de cette Conférence. Comme vous le savez, les groupes se sont réunis hier et ont fait un certain nombre de propositions. J'invite donc maintenant le Greffier de la Conférence à nous en donner lecture.

ELECTION DES VICE-PRÉSIDENTS DE LA CONFÉRENCE

Le GREFFIER de la CONFÉRENCE

En plus de la délégation tripartite du Conseil d'administration qui est composée, comme vous le savez, du représentant gouvernemental du Cameroun, du représentant des employeurs, M. Suzuki et du représentant des travailleurs, M. Blondel. Les vice-présidents nommés par les groupes sont les suivants:

Vice-président gouvernemental:
M. Teranishi (Japon),
Vice-président du groupe des armateurs:
M. Lindemann (Allemagne),
Vice-président du groupe des gens de mer:
M. Orrell (Royaume-Uni).

Le PRÉSIDENT

S'il n'y a pas d'objections, nous pouvons considérer que ces désignations sont adoptées. J'invite les vice-présidents désignés à me rejoindre à la tribune.

(Les propositions sont adoptées.)

CONSTITUTION ET COMPOSITION DES COMMISSIONS DE LA CONFÉRENCE

Le PRÉSIDENT

J'aimerais maintenant vous faire, au nom du bureau de la Conférence, un certain nombre de propositions concernant les travaux de notre Conférence. Conformément au paragraphe 2 de l'article 4 du Règlement, la Conférence établit trois commissions techniques ouvertes à tous les délégués, conseillers techniques, sous réserve de leur inscription dans la commission concernée. Ces commissions auront pour mandat d'examiner le projet de convention recommandée par le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime et de proposer un projet de texte à la Conférence technique maritime préparatoire lorsqu'elle se réunira en séance plénière les jeudi 23 et vendredi 24 septembre.

La commission I traitera des articles et du titre 5 (y compris les annexes) et de la «note explicative» qui suit les articles. La commission II examinera les titres 1 à 3, la commission III examinera, elle, le titre 4. La composition de ces commissions a été, vous le savez sans doute, arrêtée à la suite des réunions de groupe et la liste des membres de chaque commission peut être obtenue au bureau d'information de la Conférence du BIT. Je vais donc maintenant passer la parole au Greffier pour qu'il vous lise les propositions qui ont été faites au secrétariat par les trois groupes.

Le GREFFIER de la CONFÉRENCE

En ce qui concerne la commission I, elle sera présidée par M. Carlton (Etats-Unis). Le vice-président de cette commission sera M. Jeon (République de Corée). Le vice-président du groupe des armateurs sera M. Hajara, assisté par M^{me} Wiseman. Du côté des gens de mer, le Vice-président sera M. Orrell, assisté par M. Whitlow de la Fédération internationale des ouvriers du transport. Le rapporteur de cette commission sera M. Shinguadja (Namibie).

Pour la commission II, le président sera M. Smejfell (Norvège), le vice-président gouvernemental, M. Moreno (Chili), le Vice-président des armateurs, M. Lindemann, assisté par M. Wengel Nielsen, et du côté des gens de mer, le vice-président sera M. Crumlin, assisté par M. Bainbridge. Le rapporteur de cette commission sera M. Dirks de l'Allemagne.

Pour la commission III, M^{me} Baldoz (Philippines) a été proposée comme présidente. La vice-présidente gouvernementale sera M^{me} Lewandowska (Pologne), le vice-président des armateurs, M. Cox, assisté par M. Hollaar. Du côté des gens de mer, la vice-présidente sera M^{me} Smith, assistée par M^{me} James. Le rapporteur de la commission III sera M^{me} Elhamid (Égypte).

Le PRÉSIDENT

Selon les dispositions du paragraphe 1 de l'article 4 du Règlement, la Conférence doit nommer une commission d'organisation des travaux comprenant le bureau de la Conférence, les trois représentants du Conseil d'administration ainsi que quatre délégués gouvernementaux, deux délégués des armateurs et deux délégués des gens de mer. Il est proposé que les présidents des trois commissions techniques participent aux réunions de la Commission d'organisation des travaux afin de la tenir informée des progrès réalisés dans leurs commissions respectives.

Conformément à la pratique, il est également proposé que le président du groupe gouvernemental et les secrétaires du groupe des armateurs et du groupe des gens de mer assistent aux réunions de la Commission d'organisation des travaux. J'invite maintenant le Greffier à vous donner lecture de la composition de la Commission d'organisation des travaux.

Le GREFFIER de la CONFÉRENCE

La présidence de la Commission d'organisation des travaux sera assurée par le Président de la Conférence préparatoire, à savoir M. Schindler. Il y aura ensuite le bureau de la Conférence, MM. Teranishi, Lindemann et Orrell. Du côté gouvernemental, quatre personnes ont été nommées: M^{me} Christova (Bulgarie), M. de Almeida (Brésil), M. Azuma (Ghana) et M^{me} Malhotra (Inde). Du côté des armateurs, deux délégués ont été proposés:

MM. Cox et Hajara. Du côté des gens de mer, ce seront MM. Oca et Almeida.

Il faut compter, comme je l'ai déjà mentionné, la représentation du Conseil d'administration dans les personnes du représentant du Cameroun, de M. Suzuki pour les employeurs et de M. Blondel pour les travailleurs. Les présidents des différentes commissions que je viens de citer également seront MM. Carlton, Smejfell et M^{me} Baldoz. Pour le groupe gouvernemental, le président sera M. Zhang (Chine) et le secrétaire du groupe gouvernemental, M. Van den Berg (Pays-Bas). Le secrétaire du groupe des amateurs sera M. Dearsley, assisté par M^{me} Wiseman, et pour les gens de mer, le secrétaire sera M. Whitlow de la Fédération internationale des ouvriers du transport. Comme vous le savez, on invitera également à cette Commission d'organisation des travaux un membre du comité de rédaction, M. Roussel du Canada, et M. Sadler comme suppléant.

Le PRÉSIDENT

Il nous reste maintenant à parler du comité de rédaction qui est créé en vertu du paragraphe 2 de l'article 11 du Règlement. Ce comité de rédaction regroupe le Secrétaire général de la Conférence, le Conseiller juridique ou leurs représentants et trois délégués provenant des trois groupes dont vient de parler M. le Greffier, que j'invite à nous renouveler les propositions des trois groupes.

Le GREFFIER de la CONFÉRENCE

Pour le comité de rédaction ont été proposés, pour le côté gouvernemental M. Roussel (Canada), M. Yahmadi (Tunisie) et M. Sadler (Royaume-Uni). Du côté des amateurs on a proposé M. Dearsley, et du côté des gens de mer, M. Ewen, assisté par M. Tselentis.

Le PRÉSIDENT

S'il n'y a pas d'objections, je considérerai que les propositions sont adoptées.

(Les propositions sont adoptées.)

DÉSIGNATION DES BUREAUX DES GROUPES

Le PRÉSIDENT

Il nous reste maintenant à vous informer des désignations pour les bureaux des groupes et j'invite à nouveau le Greffier de la Conférence à nous donner lecture des noms des personnes désignées par les différents groupes à la suite des réunions qui ont eu lieu hier.

Le GREFFIER de la CONFÉRENCE

Le groupe gouvernemental, comme je l'ai déjà indiqué, a élu M. Zhang (Chine), comme président. La vice-présidente de ce groupe est M^{me} Solling Olsen (Danemark) et le secrétaire M. Van den Berg (Pays-Bas). Du côté du groupe des amateurs, le Président sera M. Lindemann, et le secrétaire de ce groupe M. Dearsley, assisté de M^{me} Wiseman. Dans le groupe des gens de mer, le Président sera M. Orrell, le vice-président, M. Fay, et le secrétaire M. Whitlow, de la Fédération internationale des ouvriers du transport.

DÉLÉGATION DE POUVOIRS AU BUREAU DE LA CONFÉRENCE

Le PRÉSIDENT

Pour conclure, je propose, comme cela se fait habituellement, que la Conférence autorise son bureau à régler en son nom toute question urgente et non sujette à controverse qui pourrait se présenter entre maintenant et la prochaine séance plénière, fixée au jeudi 23 septembre au matin. S'il n'y a pas d'objections, je considérerai que cette proposition est approuvée.

(La proposition est approuvée.)

DÉCLARATION D'ORDRE GÉNÉRAL

Le PRÉSIDENT

Nous allons passer maintenant à la phase de la Conférence qui est consacrée aux interventions générales et je vais donner en premier lieu la parole à M. Tapiola, Directeur exécutif du Secteur des normes et des principes et droits fondamentaux au travail et Secrétaire général de cette Conférence.

Original anglais: Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL de la CONFÉRENCE (M. TAPIOLA)

En tant que Secrétaire général de cette Conférence, je suis particulièrement heureux de vous saluer et de vous souhaiter la bienvenue à cette Conférence technique maritime préparatoire pour une convention du travail maritime consolidée. Votre intérêt et votre engagement en faveur des objectifs de justice sociale de l'OIT ressortent clairement non seulement du nombre important de personnes qui participent à cette Conférence, mais aussi du nombre important de personnes qui ont participé aux diverses réunions des groupes de travail qui ont conduit à cette Conférence.

D'autres orateurs après moi feront sans doute des remarques plus spécifiques sur le projet recommandé de convention du travail maritime consolidée que vous allez examiner au cours des deux semaines à venir. Je ne doute pas que plusieurs d'entre vous souligneront les aspects novateurs de ce texte qui sont, effectivement, particulièrement intéressants. Le dialogue constructif entre partenaires sociaux a été un ingrédient crucial des progrès qui ont pu être accomplis jusqu'ici. Je crois qu'il y a aussi une volonté commune de traiter de façon imaginative certaines des difficultés que posent une économie de plus en plus mondialisée et un secteur d'activité internationale avec une main-d'œuvre internationale.

Je voudrais insister sur la façon dont cette nouvelle convention va s'inscrire dans le cadre normatif de l'Organisation internationale du Travail. Je pense aux rôles traditionnels de l'OIT dans deux domaines étroitement liés entre eux. D'une part, la définition de normes par des conventions et des recommandations et, d'autre part, l'examen du degré auquel les Membres, à titre individuel, appliquent les normes des conventions qu'ils ont ratifiées.

Il s'agit, d'une part, de la définition de normes et, d'autre part, du contrôle de leur application. L'objectif de la définition de normes est bien entendu de faire avancer la justice sociale. Comme l'affirme le Préambule de la Constitution de l'OIT, qui a été rédigé au lendemain de la première guerre mondiale, une paix universelle et durable ne peut être fondée que sur la base de la justice sociale. Depuis sa création, en 1919, l'Organisation internatio-

nale du Travail repose sur la coopération tripartite et sur l'adoption, en matière de droit des travailleurs, de normes minimales qui correspondent aux exigences de la justice sociale à un moment donné et qui doivent être applicables par l'ensemble des Membres de l'OIT. Si l'on veut voir la justice sociale progresser, chaque nouvel ensemble de normes qui sont adoptées doit ajouter un élément nouveau à l'édifice existant. Chaque nouvel élément doit assurer une meilleure protection internationale, et une protection qui soit adaptée, améliorée, à la lumière de l'évolution des circonstances, des besoins établis et des expériences acquises.

En l'occurrence, dans le cas qui nous occupe, la nouvelle convention vise à consolider les normes existantes. Par conséquent, les éléments nouveaux, si ce n'est pour la mise à jour nécessaire de tel ou tel aspect, ne modifient pas le fond de ces normes. Il y a en revanche d'autres éléments nouveaux importants qui permettront de faire progresser la justice sociale et qui figurent dans le projet recommandé. Je citerai à titre d'exemple une protection d'ensemble couvrant tous les domaines du travail décent pour tous les gens de mer, la formulation de dispositions juridiques de façon à ce qu'elles soient acceptables de façon universelle ou, encore, l'applicabilité générale de la protection qui s'étend au-delà des navires des Etats ayant ratifié la convention.

L'idée d'une concurrence à armes égales entre acteurs de l'économie internationale a toujours été jugée essentielle. Les fondateurs de l'Organisation internationale du Travail l'avaient observé dès 1919 et je me réfère là encore à cet ancien texte, qui reste tout à fait actuel, la convention de l'OIT. «La non-adoption par une nation quelconque d'un régime de travail réellement humain fait obstacle aux efforts des autres nations désireuses d'améliorer le sort des travailleurs dans leurs propres pays.» Tous ces éléments sont précieux, ils doivent tous être développés. Parallèlement, si l'on veut que cette nouvelle convention contribue à l'action normative de l'OIT, on doit veiller à éviter toute dilution du régime de protection international qui est d'ores et déjà disponible au titre des conventions internationales en vigueur.

J'aimerais aborder aussi un autre aspect des activités normatives de l'OIT auquel j'ai fait référence au début. Je songe au contrôle de la bonne application des conventions ratifiées. Le processus commence par la présentation, par chaque Membre ayant ratifié telle ou telle convention, d'un rapport au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT. Il y a ensuite un examen approfondi des progrès réalisés dans l'application de la convention par l'Etat Membre – c'est le travail de la commission d'experts, qui a vu le jour en 1927. Le rapport de la commission d'experts est transmis à la session annuelle de la Conférence internationale du Travail et discuté en détail par la Commission tripartite de l'application des conventions et des recommandations. Ce système de contrôle est renforcé par les procédures de plaintes prévues par les articles 24 et 26 de la Constitution de l'OIT et par les procédures spéciales qui sont appliquées dans le domaine de la liberté syndicale. Le projet recommandé prévoit un mécanisme qui permet de continuer à promouvoir une application efficace à l'échelon national. Il y a là également une possibilité tout à fait remarquable de faciliter les activités de la commission d'experts

et des autres organismes de l'OIT chargés du contrôle de l'application des normes.

Là encore, l'objectif doit être de contribuer à une efficacité accrue des procédures de contrôle de l'OIT tout en évitant les doubles emplois. Le projet de convention dont vous êtes saisis représentera une étape importante vers les objectifs socio-économiques de l'OIT dans la mesure où il définit des normes minimales de travail décent pour les gens de mer, et ce de façon efficace. Pour que ces normes aient un effet concret, pratique, elles doivent être acceptées, adoptées et appliquées par une grande majorité des pays maritimes et, nous l'espérons, par la totalité de ces pays. Il faut aussi que ces normes soient respectées tant à l'échelon national que dans le cadre des procédures de supervision internationale.

Je vous souhaite plein succès dans ces travaux importants pour la préparation d'une convention qui n'a pas de précédent, un véritable code du travail maritime consolidé, qui répondrait à des objectifs ambitieux.

Le PRÉSIDENT

J'invite maintenant M^{me} Doumbia-Henry, directrice du Département des activités sectorielles et représentante du Secrétaire général de la Conférence, à nous présenter les aspects techniques des travaux de cette réunion.

Original anglais: M^{me} DOUMBIA-HENRY (représentante du Secrétaire général de la Conférence)

C'est pour moi un honneur tout particulier que d'être ici la représentante du Secrétaire général pour cette Conférence technique maritime préparatoire. Comme vient de le dire le Président, je suis à la tête du Département des activités sectorielles qui fait partie du Secteur du dialogue social du Bureau international du Travail. M^{me} Sally Paxton est la directrice exécutive de ce secteur. Elle a suivi et soutenu tout le travail réalisé jusqu'à présent. Elle m'a demandé de vous présenter ses salutations et ses vœux de succès.

La tâche de cette Conférence technique maritime préparatoire n'est pas simplement de passer en revue le projet recommandé de convention figurant dans le document PTMC/04/1, qui sera soumis à l'adoption de la Conférence internationale du Travail dans à peu près une année. Les membres coopéreront à la préparation d'un instrument international dont chaque représentant gouvernemental ici présent doit être sûr qu'il pourra le recommander à son pays en vue de sa ratification rapide et de la mise en œuvre de toutes ses dispositions. Il doit également s'agir d'un instrument international qui convaincra les représentants des gens de mer que leurs membres jouiront de conditions décentes à tous égards, pas seulement en théorie mais dans les faits. En même temps, il doit s'agir de conditions de travail que les armateurs devront pouvoir raisonnablement assurer, en sachant que ces conditions seront appliquées de façon égale, pas en théorie comme je l'ai déjà dit mais dans ce qui a été décrit comme la première industrie véritablement mondiale.

Comme vous pouvez le lire dans le commentaire figurant dans le document PTMC/04/2, le projet recommandé de convention du travail maritime consolidée est la réponse donnée à ce jour aux demandes pressantes adressées au Conseil d'administration du BIT par la Commission paritaire maritime au mois de janvier 2001 dans une

résolution désormais appelée l'Accord de Genève. C'est une réponse qui a nécessité une somme de travail énorme au cours de ces trois dernières années de la part des représentants gouvernementaux, qui sont ici exceptionnellement nombreux, des représentants des armateurs, des représentants des gens de mer et du Bureau. Comme cela est également expliqué dans le commentaire, le projet recommandé est resté fidèle aux principes établis il y a trois ans en ce qui concerne le contenu et la structure de la convention ainsi que la démarche adoptée. Il aura fallu toute une série de réunions, de consultations, de discussions, de débats et, en dernier lieu, le consensus dégagé au sein du groupe de travail tripartite de haut niveau pour pouvoir, en manière de point d'orgue, présenter à cette Conférence un texte que l'on peut véritablement décrire comme étant un «projet recommandé».

Le temps qui s'est écoulé entre 2001 et 2004 de même que les consultations intenses qui ont eu lieu ont représenté de véritables défis, car de nouvelles idées n'ont cessé de se présenter et des événements étrangers au travail du groupe de haut niveau sont venus influencer sur les discussions relatives à la convention. Nombreuses sont les personnes qui ont infléchi le projet et lui ont donné sa forme. Alors que la majorité des représentants des gouvernements représentés aujourd'hui ont participé activement à ce processus, beaucoup de participants voient ce projet d'instrument pour la première fois. Si cet instrument reste fidèle aux principes sur lesquels il se fonde, ce mélange du connu et de l'inconnu doit être salué, car c'est une chance pour nous de faire de cette convention du travail maritime consolidée enfin présentée pour adoption un instrument aussi universellement acceptable que possible; de faire en sorte que, dans la mesure du raisonnable, elle réponde aux exigences de tous les pays maritimes et de toutes les administrations concernées, ainsi qu'aux besoins des gens de mer et des armateurs.

Pour atteindre les objectifs sans précédent fixés par cette convention, plusieurs solutions novatrices ont été mises au point. Ces solutions ont parfois suscité des questions de la part des gouvernements, qui connaissent davantage les conventions traditionnelles de l'OIT. Cependant, ce qui semblera nouveau du point de vue de l'OIT s'est souvent inspiré de démarches reconnues et bien acceptées dans d'autres conventions relatives au secteur maritime, tout particulièrement celles de l'Organisation maritime internationale (OMI).

C'est le cas, par exemple, de la structure générale du projet recommandé, qui prévoit une procédure d'amendement simplifiée et un système de certification des navires qui respectent les exigences de la convention. Mais il importe également de souligner que le projet recommandé ne se borne pas à copier les solutions retenues par l'OMI. L'activité de l'OIT repose en effet sur des principes constitutionnels, des procédures et des considérations philosophiques très différents.

Les solutions adoptées tirent le meilleur des diverses démarches qui se sont avérées efficaces ailleurs dans ce secteur, mais elles ont été adaptées aux préoccupations et aux intérêts de l'OIT.

Par exemple, pour comprendre la raison pour laquelle une innovation structurelle a été jugée nécessaire, il est souvent utile de la replacer dans le contexte du problème qu'elle est censée résoudre. La structure à plusieurs niveaux du projet recom-

mandé est un exemple qui illustre bien mon propos. Cette approche est semblable, dans sa forme, à celle adoptée pour une des conventions les plus connues de l'OMI, à savoir la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle qu'amendée, celle que l'on appelle la Convention STCW. Mais pourquoi propose-t-on cette approche pour la convention qui nous intéresse? En fait, il y a deux raisons à cela: le projet recommandé vise tout d'abord à fixer, dans ses articles et ses réglementations, une série de principes et de droits stricts et à veiller, par le biais du titre 5, à ce que ces principes et droits soient correctement respectés et appliqués; il vise deuxièmement à assurer une application plus universelle et une ratification plus large en laissant, par le biais du Code, une souplesse considérable quant à la façon dont les Membres peuvent appliquer ces principes et ces droits. Ce résultat est obtenu grâce au concept de l'équivalence en substance et grâce à la nature juridique des deux parties du Code, la partie A et la partie B, et aux relations que ces deux parties entretiennent.

Voilà un exemple parmi d'autres du type de problème auquel nous avons été confrontés et des solutions que nous avons trouvées au cours de l'élaboration du projet recommandé. Il existe de nombreux exemples de solutions qui ont demandé une intense réflexion, mais nous sommes loin d'avoir tout résolu.

Même si le groupe de travail de haut niveau a estimé que de nombreuses dispositions pouvaient être considérées comme «mûres», des points importants font l'objet de controverse ou ont suscité des idées ou des textes relativement nouveaux qui doivent faire l'objet de discussions plus élaborées. Conformément aux procédures spécifiques qui ont été adoptées par le Conseil d'administration pour gérer les travaux de cette Conférence et de ses commissions, les trois commissions techniques proposées accorderont la priorité aux textes, qui n'ont pas encore pu être mis au point au sein du Groupe de travail tripartite de haut niveau dans le délai imparti ou qui, bien que n'étant pas nécessairement controversés, doivent être encore débattus dans le cadre de la présente Conférence. Nous veillerons ainsi à ce que les résultats des efforts des trois dernières années soient préservés et à ce que les questions qui n'ont pas reçu toute l'attention qu'elles méritaient ou qui posent des problèmes bénéficient maintenant de l'attention qui leur est due et du temps nécessaire pour trouver des solutions et élaborer le meilleur texte possible.

Comme vous le voyez, la tâche qui vous attend cette semaine est considérable mais, pour l'instant, les efforts importants qui ont été consentis n'ont pas été vains. C'est, je crois, un excellent exemple de ce qu'une collaboration efficace permet d'obtenir lorsque l'on poursuit une cause commune, en l'occurrence celle du travail décent pour tous les gens de mer. Les gouvernements travaillent avec d'autres gouvernements de pays qui présentent des situations et des intérêts divergents. Le tripartisme se porte du mieux qu'il peut, comme l'attestent les réunions entre gouvernements, armateurs et gens de mer, et une synergie très novatrice et constructive s'est établie entre les organes tripartites qui supervisent la préparation du texte et le Bureau. Ce dernier veillera à ce que cette synergie reste aussi forte pendant les deux semaines qui viennent.

Monsieur le Président, je conclurai cette déclaration en vous informant qu'à l'heure actuelle 644 participants ont été accrédités à la Conférence. Je voudrais présenter M. Norman Jennings, qui me secondera pendant la Conférence. Il représentera lui aussi le secrétaire général. De nombreux membres du personnel de l'OIT, y compris des experts maritimes et d'autres personnes, en tout plus de 200 personnes, seront là pour vous aider au cours de ces deux semaines et travailleront avec vous dans les commissions techniques, et nous bénéficierons des services de plus de 120 interprètes. Vous rencontrerez beaucoup de ces personnes dans les commissions, mais n'oubliez pas tous ceux qui travaillent dans les coulisses et qui contribuent aussi au succès de la Conférence. C'est la deuxième fois en l'espace d'à peine deux mois qu'ils sont sollicités pour la Conférence. Ils ont déjà fait beaucoup pour la préparer et ils vous assisteront au cours de ces deux prochaines semaines; j'aimerais les remercier tout particulièrement.

Monsieur le Président, je vous remercie.

Le PRÉSIDENT

C'est maintenant à mon tour de dire quelques mots sur la manière dont je vois les travaux qui nous attendent.

Mesdames, Messieurs et chers collègues, nombre d'entre vous ont été étroitement associés aux travaux du groupe de travail tripartite de haut niveau et de son sous-groupe, travaux qui ont donné naissance au texte soumis à cette Conférence, à savoir le projet recommandé de convention du travail maritime consolidée.

Nombre d'entre vous seront donc en mesure d'attester de l'esprit de coopération et de la volonté de trouver des solutions novatrices qui ont caractérisé ces travaux et qui ont permis de faire progresser notre cause commune, laquelle est, je le rappelle, l'établissement d'un système international solide assurant des conditions de travail décentes aux gens de mer pour aujourd'hui et pour demain. Cet esprit d'innovation et de coopération doit perdurer lors des deux semaines que nous avons à vivre ensemble si nous voulons atteindre l'objectif d'une Conférence internationale du Travail sans précédent.

Le projet recommandé est un instrument exhaustif qui couvre la quasi-totalité des aspects de la vie professionnelle des gens de mer. Il cherche à consolider les principes clés ainsi que les droits et normes qui figurent dans près de 60 conventions et recommandations de cette Organisation, l'OIT, qui ont été élaborés depuis les années vingt; certains de ces textes ont bénéficié d'un très large soutien, d'autres n'en ont presque pas eu, beaucoup sont tombés en désuétude ou ne sont pas appliqués. Pourtant, tous ces instruments avaient été soigneusement négociés, souvent à l'issue de longs débats et de propositions constructives débouchant sur des compromis, avant d'être adoptés par la Conférence internationale du Travail.

Tous doivent être considérés comme contenant des droits et des normes de grande importance pour le secteur maritime. Le projet recommandé sur lequel nous allons nous pencher pendant ces deux semaines cherche à synthétiser ces droits et normes, à conserver les principes en place mais, par sa structure et son approche novatrices, il s'efforce également de tenir compte de la diversité des vues et des pratiques, diversité qui a empêché de nombreux Membres de ratifier les conventions existantes. S'il

reste encore certains points précis à débattre et des problèmes à résoudre, il est néanmoins tout à fait remarquable que le groupe de travail tripartite de haut niveau ait réussi à passer en revue ces nombreuses questions, dont certaines ont été très difficiles, je ne vous le cache pas, et à mettre au point un texte qui est présenté aujourd'hui comme un projet recommandé.

Ce projet reprend la substance des instruments du travail maritime existante de manière cohérente et claire; il cherche à garantir que les textes seront plus rapides à adopter et d'une application plus générale. Mais si ce projet recommandé est une consolidation de conventions existantes, il fait aussi œuvre de pionnier à de nombreux égards et il doit être examiné sous cet angle.

Je pense notamment à sa structure inédite, aux dispositions relatives à la mise à jour, à l'introduction d'obligations en matière d'application. Si nous voulons une convention universellement acceptée, véritablement appliquée et qui reste en permanence adaptée aux réalités, il est essentiel d'élaborer et d'encourager ce type d'approche.

Dans cette optique, il nous faut également adopter de nouveaux moyens de collaborer à la mise au point et à la négociation de ces textes. Les nombreux représentants gouvernementaux présents à la dernière session du groupe de travail tripartite de haut niveau à Nantes ont reconnu que nous ne pouvons pas aborder cette nouvelle convention en cherchant à éviter toute modification dans la législation de nos pays respectifs. Ainsi, les discussions que nous allons avoir cette semaine ne devraient pas viser à adapter le nouveau texte de la convention de manière à ce qu'il cadre aussi précisément que possible avec les législations dont nous disposons déjà – cela serait à mon sens impossible. Il faudra au contraire modifier nos législations dans certains domaines et à des degrés divers pour prendre en compte un texte nouveau et novateur.

Pour chaque gouvernement, la question devrait donc être plus simplement la suivante: quelle est l'ampleur du changement éventuellement nécessaire, justifiable bien entendu, acceptable à l'évidence, compte tenu des importants droits et principes qui sont en jeu? Mais quels importants droits et principes, et quand peut-on parler de simples détails nécessaires à la mise en œuvre? L'approche de nombreuses fois soulignée au cours du processus qui a débouché sur la rédaction de ce projet a pris la forme suivante: fermeté sur les principes et les droits, large éventail de moyens pour les mettre en œuvre. C'est pourquoi nous devons savoir maintenant, et non pas quand il sera trop tard, c'est-à-dire dans mon esprit lors de la Conférence internationale du Travail en session maritime qui aura lieu dans un an environ, quelles sont les caractéristiques du projet recommandé qui posent des problèmes particuliers aux différents gouvernements. C'est pourquoi, pendant ces deux semaines, de nous faire connaître ces difficultés afin que cette Conférence préparatoire puisse estimer en connaissance de cause s'il s'agit d'un droit essentiel qui doit être inclus dans la convention consolidée ou s'il s'agit d'une question de détail qui peut être traitée dans le texte.

La souplesse requise pour parvenir aux objectifs de cette convention doit également apparaître dans la méthode de travail de la Conférence préparatoire. Conformément au Règlement adopté par le Conseil

d'administration du BIT, la Commission d'organisation des travaux examinera bientôt les dispositions et les procédures nécessaires pour garantir que nous disposerons d'un mécanisme nous permettant d'examiner de manière approfondie ce long document.

Les procédures, et je dirais le bon sens, exigent que nous fassions porter notre attention en premier lieu sur la partie du texte qui reste controversée ou qui a été considérée comme nécessitant un examen approfondi. Ensuite, nous examinerons tous les changements qui pourraient être proposés au texte qui a été adopté par le groupe de travail tripartite de haut niveau, et il vous a été indiqué et proposé ce matin que la grande majorité de ces travaux se fassent au sein des trois commissions techniques, avec l'aide du Comité de rédaction. Bien évidemment, la Commission d'organisation des travaux se réunira fréquemment afin de garantir le bon déroulement de cette Conférence.

Une fois cette séance plénière levée, nous ne nous réunirons en séance plénière qu'à la fin de la Conférence pour examiner le travail effectué par les commissions techniques sous la direction de leurs présidents respectifs.

Je veux dire dès à présent que je suis persuadé que ces trois présidents assumeront au mieux la fonction qui leur est confiée, et qu'ils pourront compter sur l'appui et la coopération des délégués et des conseillers techniques afin que les commissions puissent achever leurs débats dans les meilleures conditions. Ils peuvent compter aussi sur le soutien du Président de la Conférence et de l'ensemble du secrétariat de l'Organisation.

Deux autres éléments contribueront, je l'espère, à la réussite de cette Conférence. Premièrement, des discussions productives dans les trois groupes animés d'un esprit, je le répète, de coopération en vue d'un objectif commun et la volonté de chacun des groupes de faire connaître aux deux autres ses préoccupations le plus rapidement possible, afin de faciliter la tâche de chacun. Deuxième élément, ma position de Président. A mes yeux, mon rôle sera double. D'une part, je ferai le maximum pour garantir que les règles de procédure de cette Conférence soient observées, et en particulier que le temps affecté à nos réunions soit respecté. C'est extrêmement important.

Les facilités d'interprétation ont été judicieusement réparties pour en bénéficier au maximum, il convient donc que nous respections les horaires et, sur ce point, je serai très strict; dans le même ordre d'idée et pour préserver la sérénité de nos débats, je vous demande dès à présent d'avoir la courtoisie de veiller à ce qu'en séance plénière de la Conférence et des commissions les téléphones portables ne sonnent pas; la deuxième partie de mon rôle c'est que je serai prêt en permanence à servir de médiateur et à avoir un rôle de catalyseur pour aider la Conférence à trouver une solution si des désaccords ou des problèmes difficiles surgissaient sur certaines parties du projet recommandé.

Pour terminer, permettez-moi de vous rappeler tout le chemin que nous avons parcouru jusqu'ici, comme cela a déjà été fait par les précédents orateurs. Je veux le faire pour vous dire que, durant tout ce chemin, nous avons longuement parlé et débattu, nous avons écouté les arguments des uns et des autres et, dans la plupart des cas, nous les avons compris, mais maintenant le temps est venu de prendre des décisions. Il faut que nous traitions tou-

tes les parties du texte actuellement entre crochets. Je vous invite maintenant à faire preuve d'audace, à prendre toutes les décisions avec un seul objectif présent à l'esprit, une convention consolidée du travail maritime qui sera équilibrée, équitable et efficace.

Je vous souhaite à tous un plein succès dans vos travaux et je vous remercie de votre attention.

Original anglais: M. SUZUKI (membre employeur du Conseil d'administration du Bureau international du Travail)

Je suis très honoré et très heureux d'être parmi vous en tant que représentant des membres employeurs au Conseil d'administration. Le Secrétaire général et ses représentants se sont exprimés sur la question qui nous occupe du point de vue de l'OIT. Je ne voudrais donc pas répéter ce qu'ils ont dit. Je serai très bref. J'aimerais être tout à fait concret.

Premièrement, votre travail au cours de cette Conférence n'est pas mené de façon isolée, mais fait partie intégrante du travail de l'OIT qui vise à élaborer des normes internationales qui soient tout à fait concrètes, très proches de la réalité et pertinentes. Le second point que j'aimerais souligner est la singularité de votre secteur d'activité. Le secteur maritime est international comme aucun autre et se caractérise par une prédominance sans pareil du secteur privé. Il faut donc des règles très strictes et propres au secteur et, pour cela, le BIT et notamment son Conseil d'administration s'efforcent de regrouper les différentes normes internationales du travail dans ce domaine pour en faire un instrument consolidé. S'il l'on veut améliorer la gestion du secteur, la paix est évidemment essentielle. L'objet de la consolidation est donc aussi d'instaurer cette paix universelle, mais également de créer, de renforcer, de préserver des relations de confiance entre les personnes qui se trouvent à bord des navires, de façon à ce qu'il y ait une entraide mutuelle, que le calme règne sur les mers internationales et qu'à bord des navires l'ordre soit respecté. Ce sont là des éléments très importants pour le fonctionnement d'une économie mondialisée. Je tiens sur ce point à féliciter l'OIT et les personnes ici présentes de tenter de concrétiser ce processus.

Les membres employeurs du Conseil d'administration ont toujours beaucoup insisté sur l'importance de ce secteur, et nous espérons que votre initiative sera couronnée de succès.

J'aimerais m'arrêter sur un troisième aspect, à savoir que nous attendons beaucoup de vous. Je viens du Japon et suis arrivé à Genève dimanche soir et, avec le décalage horaire, je me suis réveillé à 4 heures du matin. J'ai ouvert les rideaux et j'ai vu une grosse étoile briller dans le ciel. C'est, je crois, l'étoile du matin. J'ai contemplé cette étoile avec beaucoup d'émotion. Je crois que tous les gens de mer, y compris les capitaines, souhaitaient être guidés par cette étoile brillante qui éclaire leur chemin. Vous êtes pour nous cette étoile du matin grâce à laquelle les normes internationales deviendront plus pertinentes, plus proches de la réalité et par conséquent plus efficaces. C'est cet espoir que je voudrais exprimer devant vous. En ce qui me concerne, je ferai de mon mieux pour contribuer au succès de ces travaux.

M. BLONDEL (membre travailleur du Conseil d'administration du Bureau international du Travail)

Permettez-moi en avant-propos de ma brève intervention d'abord de féliciter le Président pour les

responsabilités qui lui ont été déléguées, et de féliciter les deux Vice-présidents. Je dois dire en toute franchise que, nonobstant le fait que nous sommes dans une instance internationale, que la présidence soit assurée par un Français me donne un certain sentiment de responsabilité et d'honneur.

Je voudrais, en m'adressant aux délégués à cette Conférence, essayer de faire sentir tout l'intérêt que le Conseil d'administration porte à leur exercice, à leurs travaux. Nous regardons avec un intérêt double, bien entendu, le soutien financier qui est nécessaire pour tenir ce genre d'activité, et je prends à témoin l'ensemble des membres du Conseil d'administration sur le fait que celui-ci a régulièrement essayé de répondre, et répondu, aux besoins et au financement nécessaires pour tenir les assemblées, les conférences tripartites ou autres conférences nécessaires pour l'élaboration du texte dont nous sommes maintenant saisis et pour soutenir vos travaux. Je me félicite d'ailleurs au passage de ce que certaines initiatives aient été prises par certains pays individuellement pour aider à la manifestation de cette recherche et de ce travail.

Ne pensez pas que nous sommes ici, puisque je suis le porte-parole du groupe des travailleurs au Conseil d'administration dans la Commission des finances, pour venir voir ce que vous faites de l'argent que le Conseil peut mettre à votre disposition. Je suis ici pour un tout autre intérêt: c'est pour le travail novateur qui est le vôtre. On a ici rappelé à différentes reprises, et je suppose que c'est fréquent dans vos débats, que la spécificité même des gens de mer faisait que vous étiez la première Internationale, l'Internationale numéro un, une espèce de supersociété multinationale. Je voudrais pour ma part rappeler que cette institution, le Bureau international du Travail, l'Organisation internationale du Travail, fonctionne de manière tripartite, avec l'autonomie des groupes et avec la responsabilité des Etats.

Donc, nous regardons avec intérêt ce que vous êtes en train de faire, mais nous pensons bien qu'il ne peut y avoir de désintéressement des Etats dans ce genre d'affaire. Nous ne serions pas d'accord pour que l'évolution consiste à débarrasser les Etats de leurs responsabilités. Nous pensons que c'est une nécessité et que nous devons maintenir ce genre de choses. Cela ne veut pas dire qu'on ne doit pas tenir compte de certaines spécificités, et c'est sur ces spécificités que je voudrais m'arrêter pendant quelques instants, tout en disant que je ne suis pas, pour ma part, un professionnel. Je ne connais pas dans le détail, bien entendu, tous les aspects de vos textes et de la recommandation qui vous est faite, mais je voudrais simplement dire que nous serons très très attentifs à tous les éléments novateurs.

Je rappelle ici pour ceux qui l'ignoraient que c'est sur la recommandation d'une commission, qui était présidée par M. Ventejol, que l'idée de rassembler les conventions et d'essayer de faire une charte, voire un code plus particulier au niveau du secteur d'activité, a été lancée. Vous avez été l'un des premiers secteurs à se lancer dans ce genre de choses. Je sais ce que c'est de faire le ménage: ce n'est pas oublier – car c'est l'un des risques – des caractéristiques qui, pour certains, pourraient sembler périmées mais qui, pour d'autres, sont encore des caractéristiques et des dispositions qu'il faut appliquer. Je suis sûr que tout le monde aura veillé à ne pas laisser sur le bord du trottoir trop de dispositions qui garantissent quand même quelques élé-

ments nécessaires pour un travail aussi difficile que le vôtre.

Deuxièmement, j'ai cru comprendre que vous alliez aborder la notion de différence, vous me pardonnerez si je fais une petite erreur d'appréciation, entre ce que nous appelons les conventions et les recommandations. Vous avez initié une idée nouvelle qui serait sous forme de directives, et nous nous félicitons de ce genre de choses. Nous regardons l'expérimentation, et nous pensons que cela peut être quelque chose de très bien et de valable que nous pourrions essayer de reprendre dans le cadre des discussions que nous pourrions avoir pour les autres conventions, et en particulier si d'autres secteurs professionnels allaient vers une volonté de rassemblement.

Troisièmement, un autre élément tout aussi important est cette mise à jour permanente, c'est-à-dire l'évolution du texte et, le cas échéant, la possibilité de le faire évoluer sans pour autant mettre à l'ordre du jour une convention nouvelle. Voilà un élément intéressant sur lequel nous nous pencherons. Nous regarderons comment vous travaillez, comment ça marche, quels sont les effets concrets, et nous regarderons si, le cas échéant, nous pouvons essayer d'insuffler à d'autres secteurs d'activité une démarche de cette nature. Il est vrai que ce n'est pas toujours en accumulant les conventions que l'on fait progresser la situation relative des salariés. Parfois, cela crée des remises en cause de ce qui existe. C'est une des préoccupations que nous aurons et que le groupe des travailleurs n'hésite jamais à rappeler lorsque nous nous trouvons en conférence ou au Conseil d'Administration. Messieurs, je ne veux pas entrer dans le détail, mais je veux quand même situer mon propos dans le contexte dans lequel nous vivons. Je n'ai pas la poésie de M. Suzuki. Je ne vous parlerai pas de l'étoile du berger, mais je voudrais reprendre, comme lui, une certaine notion qui est celle de la paix internationale. Bien entendu, les normes internationales du travail sont une façon d'essayer de réguler et d'organiser la concurrence. Mais c'est aussi une façon d'amener à l'ensemble des travailleurs des garanties qu'ils n'auraient pas en d'autres circonstances. Des garanties qui peuvent être des garanties de travail, de salaire, de protection, de sécurité au travail et, le cas échéant, de couverture sociale. Tout phénomène d'internationalisation en la matière est une nécessité dont nous nous félicitons. Vous devez maintenant non seulement travailler à la sécurité des marins, mais travailler aussi, je le rappelle, aux garanties pour l'environnement. Et enfin, parce qu'on ne peut pas dans les circonstances présentes exclure ce genre de choses, à la lutte contre le terrorisme et les attentats. Vous serez peut-être amenés à prendre certaines dispositions en la matière. J'insiste auprès de vous pour que vous respectiez la dignité des marins. Ce n'est pas la généralisation de *Big Brother* qui changera quoi que ce soit. On ne peut pas oublier que les marins sont des individus et qu'à ce titre ils doivent être respectés. Autant les garanties doivent être prises, autant on doit respecter les marins.

Mesdames et Messieurs, avant de terminer mon propos, vous me direz matérialiste, car je voudrais m'arrêter encore sur une petite question financière – je parle ici plus particulièrement aux représentants des gouvernements – nous aimerions que le budget de l'OIT soit augmenté. Depuis pratiquement 1994, le budget de l'OIT est à croissance zéro. Si vous

pouviez être l'interprète auprès de vos gouvernements pour qu'ils consacrent plus d'argent au monde du travail qu'à la guerre, par exemple, je pense que ce serait une bonne démarche.

En dehors de ce genre de choses, je me félicite du succès de votre conférence. Si j'ai bien noté, je peux avoir fait peut-être une erreur: plus de 70 pays sont représentés. Malheureusement, plus de 14 pays n'ont pas de représentation tripartite. Comment peut-on parler de problèmes comme les nôtres si l'on ne respecte pas le tripartisme, qui fait qu'il est nécessaire d'avoir une représentation gouvernementale certes, mais aussi une représentation patronale et des travailleurs. Donc, personnellement, je me dis choqué par le fait que 14 pays n'aient pas de représentation tripartite. Je suis dans l'obligation de dire, et ça me fend le cœur, que 4 pays qui, de plus, sont membres du Conseil d'administration du Bureau international du Travail n'ont pas pris en charge les frais inhérents à la représentation des salariés. Je dirai, pour des raisons affectives, que je ne les citerai pas. En d'autres circonstances, je n'aurais pas hésité un seul instant. Mais il y a là comme une mauvaise lecture ou une tricherie. Je me souviens parfaitement du débat que nous avons eu au Conseil d'administration. Je me souviens même parfaitement qu'on a dit à différentes reprises que d'autres pouvaient envoyer des délégués à partir du moment où ils les prenaient en charge. Mais je me souviens parfaitement aussi, parce que c'est le Règlement de la Conférence internationale du Travail – qui est pratiquement le règlement qui organise vos propres conférences –, qu'il appartient aux Etats de prendre en charge le déplacement des travailleurs et des employeurs. Je m'excuse de terminer mon propos sur ce point, mais je vous demande de bien vouloir faire faire l'effort nécessaire aux gouvernements pour réviser ce genre de situation.

Mesdames et Messieurs, comme vous l'aurez noté, nous n'avons pas pris cette conférence comme un phénomène accidentel. Elle s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par l'Organisation internationale du Travail et le Bureau international du Travail pour améliorer leur efficacité. Je veux ici publiquement m'engager à être à votre disposition pendant la durée de cette conférence pour essayer de vous aider tout en espérant effectivement que vous sortirez de cette conférence préparatoire *fin prêts* pour que nous ayons la conférence finale qui permette de mettre debout ce qui sera une novation importante quasi-révolutionnaire ici, dans le cadre de l'OIT. Je vous remercie de m'avoir prêté attention.

Original anglais: M. LINDEMANN (Vice-président du groupe des armateurs de la Conférence)

Au nom de mes collègues du groupe des armateurs, j'aimerais féliciter le Président à l'occasion de son élection à la présidence de cette Conférence technique maritime préparatoire. A la dernière réunion du groupe de haut niveau, à Nantes, vous avez été cité dans le journal maritime *Lloyd's list* en ces termes: «[...] Notre objectif est que cette convention soit ratifiée au même niveau que SOLAS et MARPOL. Nous espérons qu'elle sera ratifiée par une centaine de pays.»

Au fil des ans, nous avons travaillé ensemble, sous votre direction, en divers endroits pour préparer cette Conférence. Nous sommes entièrement confiants dans votre capacité à diriger nos travaux dans le bon sens afin que nous puissions nous ac-

quitter de notre tâche ambitieuse de façon responsable et dans les délais impartis et que, en même temps, vous puissiez réaliser vos aspirations personnelles, que nous sommes nombreux à partager.

D'après l'OIT, l'industrie maritime, après avoir joué un rôle d'avant-garde dans l'élaboration des réglementations de travail internationales, se trouve aujourd'hui être l'une des industries les plus déréglées après un quart de siècle de changements structurels. Nous avons été invités à nous rendre à Genève pour nous acquitter d'une mission très importante, à savoir jeter les bases d'une convention maritime globale de l'OIT qui, à l'avenir, réfère les conditions de travail et de vie de la communauté des gens de mer au niveau mondial, en consolidant et en mettant à jour tous les instruments maritimes existants de l'OIT. Nous sommes nombreux à avoir déjà participé aux divers stades d'élaboration de cet instrument, et cela depuis un certain nombre d'années. En fait, pour être précis, certains d'entre nous y œuvrent depuis six ans, ce qui fait que nous ne sommes peut-être plus conscients de ce qui fait que notre tâche est à la fois unique et hasardeuse.

Tout d'abord, jamais auparavant à l'OIT un nombre aussi important de révisions n'ont été réalisées en même temps. La future «Convention du travail maritime» vise à consolider et à mettre à jour quelque 68 instruments maritimes existants créés par nos prédécesseurs et nous-mêmes au cours des 85 ans d'existence de l'OIT. La nouvelle convention couvrira en fait pratiquement tous les aspects du travail en mer, notamment les contrats d'engagement et leurs aspects spécifiques, la durée du travail et de repos, l'alimentation, le logement, la formation, la sécurité, la santé, la couverture de sécurité sociale, les salaires également, par le biais des dispositions sur le salaire minimum adoptées par l'OIT en 1996.

Deuxièmement, la procédure d'élaboration de la nouvelle convention s'écarte de la procédure normative habituelle de l'OIT qui prévoit, pour un sujet donné, des conventions ayant force obligatoire d'une part, et des recommandations non obligatoires, d'autre part. Nous aurons cette fois-ci, et à l'avenir, une convention consolidée globale comprenant divers niveaux d'obligation. Le premier niveau comprendra les prescriptions juridiques fondamentales et les obligations contractées par les Etats Membres énoncées dans les articles de la convention. Le niveau 2 couvrira les principes et droits fondamentaux contraignants des gens de mer énoncés dans les réglementations complétées par le niveau 3, qui couvrira des normes plus spécifiques et contraignantes figurant dans la partie A, et le niveau 4, qui contiendra des principes directeurs sans force obligatoire mais qui ne devront pas être négligés pour autant et qui se trouveront rassemblés dans la partie B du code.

Dans ce contexte, le progrès le plus significatif réalisé au cours de la dernière réunion du groupe de haut niveau est l'accord auquel nous sommes parvenus quant au statut juridique de la partie B du code, à savoir les principes directeurs. Cet accord a permis de lever l'une des incertitudes principales à laquelle nous étions confrontés lorsque nous avons auparavant étudié ce projet de convention.

Troisièmement, des consultations tripartites intenses et très étendues ont eu lieu avant cette Conférence. Vous aurez constaté qu'il n'y a pas eu de questionnaire pour connaître l'avis des mandants, alors que c'est là la procédure habituelle. La mé-

thode consistant à demander à un groupe de haut niveau et à son sous-groupe de discuter et d'élaborer un texte de projet de convention soumis ensuite à la Conférence est tout à fait nouvelle à l'OIT et il n'existait aucun précédent ni aucune procédure pouvant nous guider.

Quatrièmement, la nouvelle convention non seulement vise à intégrer et à mettre à jour les conventions existantes, mais prévoit aussi des procédures de modification rapides, simplifiées, permettant de la mettre à jour sans devoir attendre dix ans, voire davantage, pour trouver un créneau dans l'ordre du jour d'une conférence maritime de l'OIT. La création de ce mécanisme, qui permet de mettre à jour facilement l'instrument, est une innovation à l'OIT qui, sans aucun doute, permettra une entrée en vigueur rapide de tout changement nécessaire.

Cinquièmement, les partenaires sociaux, bien qu'ils n'aient pas le même avis sur certains problèmes spécifiques, sont unis dans leurs souhaits et l'enthousiasme qu'ils manifestent à la mise en place d'un instrument réussi. Ils se sont engagés à fournir des propositions élaborées conjointement devant permettre aux gouvernements de résoudre certains problèmes.

Sixièmement, l'adoption d'une clause de traitement qui ne soit pas plus favorable signifie que l'industrie maritime prend note de sa véritable nature mondiale. Ce concept signifie que l'idée que des conditions égales en matière sociale et du travail s'appliquent pour tous les navires, quel que soit le pavillon sous lequel ils opèrent, non seulement aidera les gens de mer à jouir de leurs droits, mais encouragera les Membres à ratifier la convention, parce que ne pas la ratifier ne présentera pas un avantage du fait de l'application de réglementations moins rigoureuses que celles prescrites par la convention.

Le projet de création de la nouvelle convention maritime consolidée a été lancé par le groupe des gens de mer et le groupe des armateurs, par l'adoption de l'accord de Genève au cours d'une séance de la Commission maritime conjointe de l'OIT au mois de janvier 2001. Aux termes de cet accord, les partenaires sociaux se sont rendus compte qu'il était nécessaire de consolider et de mettre à jour tous les instruments de travail maritime existants, et cela de façon simultanée. A partir de là, l'OIT s'est efforcée d'atteindre l'objectif ambitieux visant à créer une convention de travail maritime globale.

Au vu de l'importance et de la complexité intrinsèque de ce projet et de la forte détermination de l'OIT de créer un instrument largement ratifiable, l'Organisation a donné aux partenaires sociaux et à tous les Etats Membres intéressés la possibilité de donner forme à cet instrument, et cela dès le début. C'est à cet effet que le Conseil d'administration a décidé de constituer un Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime et un sous-groupe qui se sont réunis six fois au cours de ces trois dernières années. La dernière réunion, à Nantes, a permis au groupe de travail de préparer le projet final de la convention. Même s'il n'a pas été possible au groupe de haut niveau et au sous-groupe de traiter de l'ensemble de la convention au cours de ses diverses sessions, le résultat général de ces débats a été de réduire de façon substantielle les domaines de désaccord potentiel et, par conséquent, de faciliter le travail de la Conférence préparatoire. Pour permettre à celle-ci de se concentrer sur la ré-

solution des points de désaccord, et pour éviter toute discussion inutile de dispositions qui, en fait, ont suivi leur maturation au cours des années de discussion au sein du groupe de haut niveau et de son sous-groupe, le groupe de haut niveau à Nantes a adopté une résolution qui recommande au Conseil d'administration les grandes lignes à suivre pour la procédure à appliquer.

Au départ, nous avions pensé que ce projet de texte de convention serait plus ou moins convenu par tous les groupes avant la Conférence préparatoire. Cela s'est avéré trop ambitieux car toute une série de crochets ou d'accolades restent dans le texte. Mais nous trouvons encourageant de constater qu'une si grande partie du texte sur les normes de travail maritime dans les titres 1 à 4 ne prêtent pas à controverse et nous pensons avec optimisme que nous parviendrons à trouver des solutions aux problèmes encore en suspens, qui se trouvent surtout dans les articles et dans le titre 5 sur le respect et l'application.

La protection sociale reste bien sûr un problème majeur qu'il nous faudra résoudre à cette Conférence, même si nous nous félicitons des grands progrès réalisés depuis la dernière réunion du groupe de haut niveau à Nantes, quand ce problème important en liaison avec la convention n° 165, si compliquée, est devenu un grave obstacle.

En discutant et en adoptant les nouvelles réglementations au cours de cette Conférence, je suis certain qu'à de nombreuses reprises des délégations indiqueront qu'elles ne peuvent pas accepter le texte proposé parce que leur législation nationale diverge. Nous devons faire face au fait que chaque nouvelle clause ne respectera pas nécessairement toutes les législations et réglementations nationales existantes. Les Etats Membres devront donc accepter qu'il sera inévitable pour eux d'adapter leur législation afin de pouvoir ratifier la convention.

Nous, le groupe des armateurs, sommes très heureux des progrès réalisés jusqu'à présent et nous félicitons le Bureau de la préparation du projet de convention proposé et du commentaire qui nous est soumis. Nous sommes fort impressionnés par l'excellente qualité de ces textes et du personnel sous la direction de M^{me} Doumbia-Henry qui a finalement réussi à réaliser ce travail en un temps très bref. Cependant, certains sujets importants doivent encore être résolus. De façon générale, nous pouvons dire que bien du travail reste sur la planche pour que le texte soit rédigé de façon claire et sans ambiguïté afin que les gens de mer et les armateurs comprennent leurs droits et obligations. Notre principe directeur est de veiller à ce que cette convention contienne des normes internationales communes les meilleures possibles, et qu'elle soit largement ratifiée et appliquée effectivement au niveau international. C'est la raison pour laquelle le test qu'appliqueront les armateurs, lorsqu'ils examineront les diverses dispositions du projet d'instrument qui leur est soumis, sera de savoir si la disposition concernée encouragera ou découragera la ratification. Si nous pensons que l'inclusion d'une disposition spécifique risque de décourager une large ratification, nous appuierons le retrait de la disposition en question. Plusieurs articles du projet de convention se réfèrent aux droits conférés par certaines conventions clés et déclarations de l'OIT et d'autres institutions des Nations Unies. Le groupe des armateurs doute sérieusement de l'utilité et de la nécessité de faire référence à ces instruments dans cette

convention. Nous comprenons que c'est un problème qui intéresse davantage les gouvernements, mais c'est aussi notre problème.

Le projet de convention est encore trop long et contient trop d'obligations détaillées ou inutiles. Cela découragera une large ratification. C'est la raison pour laquelle le groupe des armateurs soutiendra les efforts visant à supprimer ou à réduire ces textes.

Davantage de travail est nécessaire concernant les définitions, y compris la définition des gens de mer, et le champ d'application des dispositions détaillées des titres. Si la définition des gens de mer est laissée très largement ouverte, il nous faudra alors une restriction quant à l'application. Le régime des heures de travail et l'application aux capitaines et aux officiers sont un exemple où une flexibilité est nécessaire. Nous savons que la nouvelle convention présente en fait un très grand progrès, mais les conventions maritimes existantes de l'OIT resteront néanmoins en vigueur pendant encore longtemps. On peut s'attendre à ce qu'elles coexistent avec la nouvelle convention pendant trente à quarante ans, en fonction de ce que les gouvernements individuels décideront de faire, selon qu'ils décideront d'adopter la nouvelle convention immédiatement ou de conserver les conventions préexistantes.

Permettez-moi de rappeler que le groupe des armateurs a participé activement à l'élaboration du projet de convention consolidée et souhaite que l'on parvienne à établir un instrument susceptible d'être largement ratifié. Nous ferons tout ce que nous pourrons pendant cette Conférence préparatoire pour aider à atteindre cet objectif.

Commençons maintenant notre tâche et concentrons-nous sur l'énorme travail qui reste à accomplir.

Original anglais: M. ORRELL (Vice-président du groupe des gens de mer de la Conférence)

Je suis très heureux de prendre la parole au nom des gens de mer à cette séance d'ouverture. Permettez-moi tout d'abord de féliciter les membres du Bureau qui ont été élus. Nous souhaitons également exprimer tous nos remerciements au Bureau pour la qualité du texte qui a été produit, qui constitue un bon point de départ pour nos discussions des deux semaines à venir, et qui reflète très objectivement le résultat des six réunions qui ont déjà eu lieu.

Nous restons fidèles aux objectifs que nous nous étions fixés au départ de ce processus. Nous appelons de nos vœux l'adoption d'une nouvelle convention. Nous souhaitons qu'elle soit claire, facile à ratifier, facile à mettre en œuvre et qu'elle puisse être appliquée rapidement et avec rigueur. Il faut également que cette convention définisse des normes minimales claires qui puissent être appliquées avec efficacité et qui garantissent que tous les acteurs de ce domaine seront placés sur un pied d'égalité. Nous souhaitons bien entendu que cette nouvelle convention soit largement ratifiée, mais cela ne signifie pas que nous soyons prêts pour autant à réduire les normes existantes, à les affaiblir. Nous souhaitons un texte qui serait une véritable déclaration des droits des gens de mer. Notre objectif est d'assurer des conditions décentes de vie et de travail pour les gens de mer et, ce faisant, de favoriser le programme de l'OIT pour le travail décent.

Il faudra, durant la discussion, tenir compte du fait que nous nous livrons à un exercice de consolidation de normes existantes de l'OIT. De nombreux

marins bénéficient à l'heure actuelle des droits et des principes qui figurent dans des textes internationaux en vigueur. Il nous faut veiller, tout au long de ce processus de consolidation, à ne pas affaiblir ces droits existants. Si nous voulons que cette nouvelle convention favorise les objectifs de l'OIT en matière de travail décent, il nous faut améliorer la situation actuelle. On ne saurait simplement légitimer le statu quo dans le cadre duquel de nombreux gens de mer sont des travailleurs marginaux, des exclus, et les victimes d'une exploitation brutale. Nous appelons de nos vœux une convention de l'OIT qui répondra aux préoccupations exprimées par l'International Commission on Shipping dans son rapport intitulé *Ships, Slaves and Competition*. Nous appelons de nos vœux une convention de l'OIT qui permette de combler les lacunes en matière de travail décent, identifiées et expressément mentionnées dans une déclaration adoptée par consensus par la réunion d'experts de 2002 sur les conditions de vie et de travail des gens de mer employés à bord des navires immatriculés sur des registres internationaux.

Un grand nombre de gouvernements ont déclaré que telle ou telle disposition du texte leur posait problème en raison de leur législation et de leur pratique nationales. Ce n'est pas, à nos yeux, dans cet esprit que l'on négocie un instrument international. Il faut bien que les gouvernements soient disposés à apporter des changements à leur législation si nous voulons ici adopter un texte international de quelque portée. Nous ne sommes pas disposés à adopter l'approche du plus petit dénominateur commun, ni des dispositions vides de tout contenu.

Nous l'avons déjà dit clairement durant les réunions précédentes. Il y a un certain nombre de points qui sont pour nous fondamentaux au point de ne pas être négociables. Personne ne doit s'étonner de cette position, car nous ne débattons pas ici de dispositions abstraites ou théoriques. Dans bien des cas, il s'agit des droits existants des gens de mer. Personne ne doit attendre des gens de mer qu'ils renoncent à leurs droits, ni attendre d'eux des compromis sur des points qui sont fondamentaux pour nous. Nous espérons donc que les groupes des armateurs et des gouvernements tiendront compte de cette position, de façon à ce que les gens de mer ne se trouvent pas placés dans une situation où ils seraient forcés de prendre une décision parfaitement rationnelle, c'est-à-dire de s'en tenir aux conventions existantes, avec toutes leurs imperfections et tous leurs défauts, parce que ce serait la seule solution leur permettant de tenir bon sur des points de principe fondamentaux.

J'insiste encore une fois sur le fait que, à nos yeux, notre tâche au cours des deux semaines à venir est de rédiger une déclaration des droits des gens de mer et non de poursuivre la déréglementation en supprimant des normes contraignantes qui existent depuis longtemps. Si nous ne parvenons pas à établir un ensemble de normes minimales qui soient applicables et qui garantissent des droits significatifs aux gens de mer, cela sera synonyme d'échec, et il sera préférable alors pour les gens de mer de conserver les textes existants, avec tous leurs défauts.

Il ne serait peut-être pas inutile d'énumérer un certain nombre de ces points fondamentaux du point de vue des gens de mer. Je citerai notamment la nécessité de protéger les conditions plus favorables déjà existantes; la définition des gens de mer et la

nécessité de faire en sorte que le champ d'application et la couverture de la convention ne soient pas affaiblis; les droits et les principes fondamentaux fondés sur le principe établi dans la convention n° 147 de l'OIT; la définition de l'équivalence en substance; la nécessité de consultations réelles avec des organisations représentatives de gens de mer; la protection des services de recrutement et de placement publics existants; la prise en compte des capitaines et des chefs mécaniciens et de tous les gens de mer dans les dispositions sur la durée du travail ou du repos; la continuité de l'emploi; la mise à disposition d'installations décentes (logements et autres) qui offrent aux gens de mer de meilleures conditions que celles de prisonniers; l'existence d'une couverture sociale et la reconnaissance du rôle de l'Etat du pavillon pour veiller au respect des principes établis par la Convention des Nations Unies sur les droits de la mer; la nécessité de faire en sorte que les procédures de plaintes à bord ne portent pas atteinte aux droits fondamentaux des gens de mer et préservent leur égalité devant la loi. Il nous faut protéger les droits des gens de mer consacrés dans d'autres textes et faire en sorte qu'ils ne fassent pas l'objet d'une discrimination. Il est des résolutions adoptées par des conférences tant de l'OIT que de l'Organisation maritime internationale qui ont bien spécifié que les gens de mer constituaient une catégorie professionnelle qui avait besoin d'une protection spéciale.

Enfin, j'aimerais dire que cette Conférence technique maritime préparatoire se distingue des conférences précédentes. Nous savons qu'il y a eu six réunions de préparation; le texte dont nous sommes saisis a déjà fait l'objet de discussions pendant deux semaines de plus que ce n'est normalement le cas pour une conférence maritime préparatoire et plus une Conférence maritime internationale. Un certain nombre de commissions avaient été créées par le passé, lors des sessions précédentes, pour élaborer des conventions distinctes. Mais ici, la tâche est beaucoup plus ambitieuse. Les commissions sont censées préparer des parties différentes d'un seul et même texte. La longueur du texte est également sans précédent dans les activités normatives de l'OIT. Cela demande des procédures différentes et une démarche plus disciplinée. Nous considérons le Règlement de cette Conférence avec intérêt et sommes conscients du fait que ce Règlement s'écarte sur bien des points de la pratique habituelle de l'OIT. Malgré tout, cela ne suffira peut-être pas et nous pensons que les procédures devront être appliquées avec beaucoup de souplesse si nous souhaitons vraiment traiter l'ensemble du texte et jeter les bases d'une Conférence maritime internationale.

Original anglais: Délégation gouvernementale des Bahamas

Qu'il me soit permis de féliciter le Président à l'occasion de son élection ainsi que les autres membres du Bureau et les diverses personnes qui ont été élues à divers postes. Je suis certain qu'ils feront un excellent travail.

Les Bahamas considèrent cette convention comme une excellente occasion d'instaurer une nouvelle ère de protection des gens de mer. Les Bahamas ont joué un rôle actif, positif et constructif à chaque phase de l'élaboration du projet actuel, dont nous pensons qu'il contient maintenant la plupart des éléments qui contribueront à la réussite de la Conférence. Il reste, bien sûr, toute une série de problèmes à résoudre. Hier, au sein du groupe gou-

vernemental, on nous a donné une idée de l'ampleur de la tâche à accomplir. Je suis certain que les partenaires sociaux auront d'autres préoccupations graves. Pour réaliser un progrès, nous devons coopérer et faire des compromis. Au cours de toutes les réunions précédentes du groupe de travail tripartite de haut niveau et du sous-groupe, nous avons perçu une volonté de négocier pour parvenir à un accord. Si les travaux continuent dans cet état d'esprit, nous sommes persuadés que la Conférence sera couronnée de succès. Les Bahamas continueront à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour que nous parvenions à une convention valable qui améliorera le sort des gens de mer au cours des prochaines années et qui recueillera une ratification rapide et très large.

Original anglais: Délégation gouvernementale du Pakistan

Qu'il me soit permis tout d'abord de féliciter le Président à l'occasion de son élection à l'unanimité. La délégation du Pakistan souhaite transmettre les salutations de son peuple et de son gouvernement à l'OIT et aux délégués qui viennent du monde entier pour participer à cette réunion. Je commettrais un manquement si je ne félicitais pas le secrétariat du BIT de l'excellent travail qu'il a réalisé ainsi que tous ceux qui ont passé des nuits à préparer ce projet de document. Nous avons étudié ce projet en tenant des réunions entre représentants gouvernementaux, armateurs et gens de mer, et nous souhaitons féliciter ceux qui ont réalisé ce document tout en exprimant nos préoccupations. Nous espérons que les amendements logiques que nous souhaitons apporter seront approuvés. Le gouvernement du Pakistan reste prêt à respecter son engagement et à se conformer à tous les instruments et conventions.

Nous observons pleinement les instruments de l'OMI, et nous avons été parmi les treize premiers à appliquer le Code ISPS. Nos marins sont hautement qualifiés et sont certainement à la hauteur des exigences. Les armateurs du monde entier les respectent. Cependant, malheureusement, après la catastrophe du 11 septembre, les exigences en matière de visa sont devenues plus strictes, les règles et règlements plus rigoureux, et nos marins ont perdu leur emploi. C'est la raison pour laquelle j'aimerais m'adresser à l'OIT pour lui demander de nous aider à redonner du travail aux marins. Nous sommes reconnaissants au secrétariat du BIT de toute l'assistance qu'elle pourra nous accorder et, finalement, permettez-moi de vous dire que nous sommes venus ici en souhaitant que ce document sera approuvé et que cette convention pourra être ratifiée. Les rapports entre les syndicats des gens de mer et les représentants des armateurs et des gouvernements ont été excellents et cela montre bien que, dans notre pays, nous sommes conciliants et savons rester flexibles.

Original anglais: Délégation gouvernementale de l'Inde

Nous souhaitons féliciter le Président à l'occasion de son élection, ainsi que toutes les autres personnes qui viennent d'être élues. Le gouvernement de l'Inde félicite l'OIT, les Etats Membres et les partenaires de la préparation du projet de convention qui permet d'améliorer les normes existantes dans le domaine maritime, et cela pour le bien de l'ensemble de ce secteur. Nous devrions ainsi parvenir à une plus grande cohérence, une plus grande clarté et une application plus générale. En tant que Membre de l'OIT, le gouvernement de l'Inde approuve le document qui a été proposé à la Confé-

rence technique maritime préparatoire. L'objectif de ma délégation sera de mettre l'accent sur les diverses responsabilités des partenaires afin que toute possibilité d'interprétation subjective soit écartée. Nous savons que, pour ce qui est de l'inspection et de la certification par exemple, une identification des organes qui en sont chargés est absolument nécessaire si nous voulons que la convention soit appliquée. Le détail de l'instrument devrait se limiter à une explication des droits et principes et des obligations des Membres qui ratifient cette convention pour assurer une adhésion et une ratification aussi larges que possible. Nous sommes en faveur de l'adoption de normes globales qui protègent convenablement les principes et droits fondamentaux au travail des gens de mer.

Original anglais: Délégation gouvernementale du Danemark

Permettez-moi, comme les orateurs qui m'ont précédée, de féliciter le Président de son élection et de l'assurer que nous ferons de notre mieux pour l'assister dans sa tâche difficile.

Nous félicitons également les autres membres du bureau.

Je m'adresse maintenant aux 600 délégués participant à la présente Conférence. Je ne savais pas ce matin si notre délégation prendrait la parole. Nous ne savions pas qu'il y aurait une longue liste de gouvernements souhaitant s'exprimer, mais je pense qu'il est essentiel que les gouvernements se fassent entendre lorsqu'on fait appel à leur soutien, à leur participation et à leur engagement. Nous arrivons presque au terme de notre voyage. Le navire sur lequel nous sommes embarqués depuis un certain temps n'est plus très loin de son port de destination et, comme à bord de tout navire, il y a parfois des tensions au sein de l'équipage quant à la façon dont chacun s'acquitte de sa tâche, mais je crois néanmoins que nous avons fait un travail d'équipe et que nous avons pu progresser en direction de l'objectif que nous nous étions fixé. Nous avons été guidés de manière exemplaire par le secrétariat, notamment par M^{me} Doumbia-Henry. Sans sa détermination, le navire n'aurait pu aller bien loin.

Nous sommes saisis d'un projet de texte qui dresse un tableau clair des droits des gens de mer et qui constitue une base solide. C'est l'aboutissement des efforts menés au cours de toute une série de réunions et d'un travail considérable. Il ne faut pas que tout ce travail ait été accompli en vain. Nous disposons d'un projet de texte moderne et adapté aux réalités d'aujourd'hui, un texte susceptible d'être adapté facilement, qui couvre différents domaines, depuis le contrat d'engagement et les normes de sécurité sociale jusqu'au contrôle et aux brevets, et permet ainsi d'aligner les textes de l'OIT sur toute une série d'instruments internationaux comme la Convention SOLAS et la Convention STCW, avec pour résultat de créer une réglementation applicable à la flotte mondiale. Nos attentes à l'égard de la présente Conférence et de la Conférence finale n'ont pas changé depuis quatre ans: nous souhaitons l'adoption d'une convention de portée mondiale qui soit largement ratifiable. Nous souhaitons l'adoption de normes mondiales qui soient applicables à tous les gens de mer et soient d'un niveau suffisamment élevé. Nous ne voulons pas du plus petit dénominateur commun. Nous voulons qu'il s'agisse de normes mondiales pour tous les gens de mer, quel que soit le pavillon de leur navire. Nous voulons également instaurer des

conditions d'égalité pour tous. Bien entendu, on peut trouver dans le texte des choses à redire, et nous souhaitons œuvrer avec les autres délégations à la recherche d'une solution à tous ces problèmes afin d'atteindre notre objectif commun.

Original anglais: Délégation gouvernementale du Royaume-Uni

Le gouvernement du Royaume-Uni est très heureux de participer à cette Conférence technique maritime préparatoire. Le travail que nous allons accomplir revêt la plus haute importance. Lorsqu'il sera achevé, nous pensons qu'il faudra très probablement apporter des modifications à certaines de nos lois, à certaines de nos pratiques nationales. La nouvelle convention notamment couvre un certain nombre de principes concernant le cadre réglementaire international, qui sont particulièrement importants aux yeux de nos autorités.

Consolider ces textes, mettre à jour lorsque cela est nécessaire les conventions et recommandations existantes de l'OIT est important pour assurer que ces textes soient ratifiables par un grand nombre de pays. Voilà qui cadre parfaitement avec notre objectif qui est d'assurer des règles égales pour tous, un texte qui puisse être appliqué et respecté partout dans les mêmes conditions. Nous nous félicitons également du fait que cette nouvelle convention mette l'accent sur les hommes et les femmes qui travaillent dans ce domaine. C'est également une priorité aux yeux de mon gouvernement. Prendre des mesures efficaces pour mettre en place une réglementation internationale dûment appliquée, axée sur l'être humain, voilà qui sera une arme efficace dans l'arsenal à utiliser pour lutter contre le fléau de notre industrie, c'est-à-dire les pratiques maritimes qui enfreignent les normes. Nous avons trois grandes convictions que nous voudrions défendre pendant cette conférence.

Premièrement, nous pensons qu'il faut éviter tout double emploi, tout chevauchement avec d'autres textes internationaux dans le domaine maritime, et notamment le Code ISM et la Convention STCW, textes qui relèvent du mandat de l'Organisation maritime internationale.

Deuxièmement, nous pensons qu'il faut examiner avec la plus grande attention le texte que nous avons sous les yeux pour nous assurer que toutes les dispositions qu'il contient sont vraiment nécessaires, pour nous assurer qu'elles apportent quelque chose et pour veiller également à ne pas inclure dans ce texte des dispositions trop détaillées au point de causer des problèmes.

Bref, il faut un texte qui soit simple, aisé à comprendre et concis. Voilà ce que nous appelons de nos vœux.

Enfin, tout en respectant la façon dont nos partenaires sociaux ont lancé ce travail au sein de la Commission paritaire maritime et tout en respectant pleinement leur apport à ce processus, nous pensons qu'il est temps que les gouvernements prennent clairement position et jouent un rôle de premier plan dans l'étape finale de ce processus. Avec votre concours et celui de nos partenaires sociaux et de tous les gouvernements, nous nous emploierons, Monsieur le Président, à assurer le succès de cette conférence.

Je vous remercie.

Original arabe: Délégation gouvernementale de la Tunisie

La délégation de mon pays est très heureuse de féliciter le Président pour son élection ainsi que tous

les membres de son équipe qui travailleront dans les commissions, et nous espérons que leurs efforts seront couronnés de succès.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, la Tunisie souhaiterait également remercier le BIT pour les résultats déjà obtenus, et nous savons qu'il les a obtenus grâce à sa structure tripartite. Je parle bien sûr du travail de mise à jour des conventions maritimes et de leur regroupement dans un texte unique. Il aura fallu trois ans de réunions mais la tâche accomplie est considérable, et nous souhaitons soutenir cet effort international. Nous invitons toutes les personnes concernées à continuer de coopérer activement aux travaux des commissions afin d'enrichir le projet et de faire en sorte qu'il contienne toutes les dispositions voulues. Je souhaite par ailleurs profiter de cette occasion pour rappeler les lourdes responsabilités qui nous incombent, et je suis persuadé que nous devons mieux exploiter les possibilités qui nous sont offertes en tant qu'Etats Membres. Nous savons que nous aurons l'occasion de mettre en œuvre toutes les dispositions de la convention, mais nous savons aussi que nous devons tous assumer les responsabilités que cela implique et qui devront être confiées à nos administrations respectives. C'est pourquoi mon pays demande qu'un poids plus important soit accordé à la coopération internationale, que cela fasse partie des obligations de tous les pays. Il faut aider les pays demandeurs à moderniser et améliorer leurs systèmes, en un mot à se doter de moyens leur permettant de mettre en œuvre toutes les dispositions du futur instrument international. En disant cela, je pense en particulier aux services d'inspection. L'établissement d'un programme de travail en matière de coopération internationale pour les années prochaines ne pourra qu'améliorer la capacité des administrations à contribuer à cette grande entreprise grâce au développement de leurs ressources humaines.

Enfin, nous souhaitons réaffirmer que nous devons de conférer à cette convention une portée juridique suffisante. A cette fin, il nous faut inclure des critères larges et variés qui aient une portée mondiale tout en étant suffisamment flexibles pour pouvoir être appliqués, ce qui permettra d'assurer une ratification aussi large et une mise en œuvre aussi rapide que possible.

Original anglais: Délégation gouvernementale du Nigéria

Nous sommes très reconnaissants à l'égard des membres du groupe de travail de haut niveau et des fonctionnaires du BIT, notamment M^{me} Doumbia-Henry, pour tout le travail qu'ils ont accompli depuis plusieurs années.

Notre délégation est encouragée par les dispositions du projet recommandé de convention sur l'intégration des droits et principes fondamentaux au travail et des mesures visant à assurer le respect et leur mise en œuvre. Nous sommes persuadés que cela permettra d'améliorer grandement le fonctionnement de ce domaine d'activité.

Mais nous souhaitons réitérer la position que nous avons déjà défendue à plusieurs reprises entre pays en développement, à savoir que cette convention du travail maritime consolidée devrait, dans toute la mesure possible, être un texte simple, aisé à comprendre, aisé à appliquer et facile à ratifier par les Etats Membres.

Enfin, nous souhaitons vous informer, Monsieur le Président, ainsi que l'ensemble des délégués pré-

sents ici, du fait que le Nigéria a ratifié la convention SID, ce qui est un signe de notre volonté d'assurer de bonnes conditions dans le secteur maritime.

Délégation gouvernementale de l'Algérie

A l'instar des intervenants qui ont précédé, la délégation algérienne félicite le Président pour son élection à la présidence de cette Conférence technique maritime préparatoire qui a la lourde tâche de finaliser le projet de convention du travail maritime consolidée qui sera soumis à la CIT de juin 2005. Cette élection à la tête de cette Conférence est en soi un gage de succès de nos travaux, connaissant les qualités et la longue expérience du Président en matière de transport maritime.

La délégation algérienne se félicite de la qualité du travail accompli par le Groupe de travail tripartite de haut niveau que vous avez présidé lors de la réunion de Nantes. L'adoption d'un nouvel instrument international qui prendrait en charge l'essentiel des dispositions des conventions et recommandations intervenues depuis 1920 constitue sans nul doute une avancée considérable en matière de protection des gens de mer dont l'activité comporte à bien des égards des spécificités liées à la nature même de la profession.

L'Algérie qualifie ce document de très important par rapport aux effets positifs qu'il ne manquera pas d'induire sur la promotion de ce secteur vital de l'économie mondiale, en même temps qu'il permettra de susciter la mise à niveau des normes de protection des gens de mer quel que soit le pays où ils exercent.

Cet objectif constitue une des préoccupations de notre auguste organisation, à savoir l'Organisation internationale du Travail, à laquelle, et à cette occasion, mon pays rend un hommage tout particulier pour les efforts qu'elle ne cesse de déployer en faveur de l'instauration de conditions de travail décentes.

Enfin, la délégation algérienne place un espoir légitime dans les travaux de cette Conférence aux destinées de laquelle vous avez été appelé à présider, travaux qui seront l'occasion de faire triompher encore une fois les vertus du tripartisme, qui caractérise le fonctionnement de notre Organisation.

Original anglais: Délégation gouvernementale du Brésil

Permettez-moi tout d'abord de féliciter le Président à l'occasion de son élection, ainsi que les autres membres du bureau.

Nous sommes à un moment véritablement historique puisque nous sommes sur le point de créer un nouveau niveau de protection dans le domaine économique dans un secteur qui est très largement influencé par le commerce international.

Cette mesure prise conjointement par les représentants gouvernementaux et ceux des travailleurs et des employeurs est en fait une ferme réponse aux défis auxquels se trouve confronté le monde maritime.

Le projet recommandé de convention du travail maritime consolidée préparé par le groupe de haut niveau comprend depuis le début, en 2001, les principaux éléments qui devraient nous permettre d'atteindre les objectifs fixés par l'Organisation internationale du Travail, à savoir l'inflexibilité concernant les droits du travail et la flexibilité en matière d'application.

Le Brésil a été présent dès la première réunion et a soutenu pleinement cette initiative. Nous avons aussi organisé en 2003 une conférence pour les pays de la région des Amériques qui s'est tenue à Rio de Janeiro et qui nous a permis de traiter du même problème. Nous devons maintenant continuer sur notre lancée et mener à bien nos travaux pour préparer la Conférence maritime de l'an prochain. Notre responsabilité est également de promouvoir la nouvelle convention pour qu'elle soit approuvée, garantissant ainsi une ratification aussi large que possible et un véritable engagement en matière d'application nationale.

Je pense que ce changement donnera une norme du travail solide et améliorera les conditions de vie et de travail des gens de mer.

Original anglais: Délégation gouvernementale des Philippines

La délégation des Philippines aimerait exprimer ses félicitations au Président à l'occasion de son élection. Nous aimerions également exprimer notre confiance dans ses capacités; nous sommes certains qu'il parviendra à diriger nos travaux et à les mener à bon port.

Les Philippines font partie des grands fournisseurs de gens de mer qualifiés dont on a besoin dans le monde. Nous pensons qu'un instrument efficace devrait fournir le cadre permettant d'améliorer les professions de la marine en reconnaissant le fait que l'industrie maritime est la première industrie mondiale. Nous exprimons notre soutien au projet recommandé de convention du travail maritime consolidée visant une bonne couverture des droits des gens de mer dans le sens de la justice et d'un travail décent, tout en garantissant également des conditions de concurrence égales pour tous.

Nous avons bien sûr certaines réserves que nous avons exprimées. Cependant, notre gouvernement est prêt à exercer sa volonté politique pour influencer notre législation nationale et même la jurisprudence existante pour ouvrir la voie à la ratification de la convention une fois qu'elle sera adoptée.

Délégation gouvernementale de l'Italie

La délégation italienne attache une très grande importance aux travaux de cette Conférence technique maritime préparatoire sur le travail maritime. Nous sommes tous conscients que nous vivons dans un monde de plus en plus globalisé qui demande un cadre normatif le plus possible complet, efficace et capable de donner une protection tous azimuts aux intérêts sous-jacents, en particulier à ceux des gens de mer.

La tâche de cette Conférence est par conséquent importante et ambitieuse car il s'agit de mettre en place un instrument nouveau, véritable Code du travail maritime qui portera sur la majorité des aspects essentiels de la matière.

Le travail technique jusqu'ici accompli pour préparer un projet consolidé recommandé constitue à notre avis une base excellente pour procéder de façon coopérative à la mise au point d'un texte qui pourra être généralement accepté.

Notre attitude est donc positive et empreinte d'optimisme. C'est pour cette raison que nous préférons dire que le projet, à notre avis, ne présente pas de véritables problèmes ni de points fortement controversés, mais plutôt des sujets «sensibles» sur lesquels les différentes parties pourront confronter leurs idées et chercher les points communs d'entente pour tenir compte des différentes expé-

riences. L'objectif est fort attrayant et nous vous assurons toute la disponibilité de notre délégation pour contribuer au succès de ces travaux, en faisant preuve, comme vous le disiez, Monsieur le Président, d'audace.

Original espagnol: Délégation gouvernementale de l'Espagne

Je félicite le Président à l'occasion de son élection, ainsi que les autres membres du Bureau. Nous souhaitons aussi féliciter tout particulièrement le groupe de haut niveau qui a rédigé ce magnifique projet. Cela représente un énorme travail et cela devrait nous permettre de bénéficier d'un instrument unique pour réglementer les conditions de travail à bord des navires.

Cet instrument est tout à fait novateur par sa structure et par les méthodes de mise à jour prévues et les procédures de contrôle suggérées. Le gouvernement de l'Espagne fera tous les efforts nécessaires pour que ce texte soit adopté.

L'Espagne a toujours donné l'exemple au sein de l'OIT en ayant ratifié déjà plus de 100 conventions: N'allons pas oublier non plus que nous sommes ici à l'OIT et nous allons certainement nous fonder sur les principes de base de progrès et de justice sociale. Notre objectif et notre finalité vont dans le sens d'augmenter les droits des travailleurs et d'améliorer leurs conditions de vie à bord des navires.

C'est la raison pour laquelle nous mettons aussi l'accent sur un certain point qui crée parfois des difficultés, à savoir l'application a posteriori de la convention une fois qu'elle sera adoptée. Notre préoccupation sera surtout d'essayer de déterminer un organisme d'inspection spécialement préparé et disposant de suffisamment de compétences pour pouvoir l'appliquer.

Original chinois: Délégation gouvernementale de la Chine

Permettez-moi tout d'abord de féliciter le Président à l'occasion de son élection à la présidence de cette Conférence préparatoire. Nous aimerions également féliciter les trois Vice-présidents élus. En tant que pays maritime ayant un grand nombre de gens de mer, le gouvernement chinois accorde une très grande importance aux efforts déployés par l'OIT pour consolider les conventions sur le travail maritime. Nous sommes d'avis que ce nouveau projet de convention fournira la protection adéquate aux gens de mer, tout en étant adapté aux exigences actuelles de l'industrie maritime moderne. Nous espérons qu'elle sera appliquée par le plus grand nombre possible de Membres et nous tenons à souligner que, même si le projet de convention présente encore certains problèmes, nous continuerons à les explorer et à en discuter, mais le cadre principal de cette convention a déjà fait l'objet d'un accord. Il s'agit maintenant de consolider la convention, et bien des progrès ont déjà été réalisés dans ce sens.

La délégation chinoise adoptera une attitude à la fois positive et réaliste et collaborera avec les partenaires sociaux et les représentants d'autres pays Membres afin qu'ensemble nous parvenions à promouvoir le processus de consolidation de cette convention. Cette Conférence maritime préparatoire se trouve face à une énorme tâche. Cependant, nous sommes convaincus que, grâce à votre direction et grâce à l'aide des trois Vice-présidents et de l'ensemble des délégués, nous parviendrons à l'objectif fixé.

Permettez-moi d'abord de féliciter le Président de son élection. La continuité de nos travaux est très importante, comme l'est la continuité de la direction dont ils bénéficient.

Notre délégation a trois objectifs clairs.

Premièrement, les mauvaises conditions de travail et de vie ne doivent pas représenter un avantage concurrentiel dans ce secteur. Autrement dit, les gens de mer n'ont pas à payer pour la compétitivité de leur employeur. Les accidents, les décès, les maladies et les avantages concurrentiels résultant de conditions de travail et de vie défavorables et du non-respect des normes ne sauraient être tolérés. Deuxièmement, nous souhaitons que les règles soient les mêmes pour tous, de façon que la majorité des Etats du pavillon et des armateurs, qui assument leurs responsabilités sérieusement, ne soient pas pénalisés par l'action de ceux qui n'assument pas ces responsabilités. Nous ne voulons pas que ceux qui n'assument pas leurs responsabilités définissent les normes. Enfin, nous souhaitons l'adoption d'une convention-cadre sur les normes du travail maritime qui constitue le quatrième pilier de l'industrie maritime internationale, avec la Convention SOLAS (sécurité des navires), la Convention MARPOL (environnement marin) et la Convention STCW (formation et délivrance des brevets). Nous insistons sur la nécessité d'adopter un texte vigoureux qui soit suffisamment dynamique et flexible pour répondre aux besoins changeants du secteur, aujourd'hui et dans l'avenir. Nous nous félicitons du travail considérable qui a été accompli et qui pose les bases d'une convention solide. Il est clair qu'il reste encore beaucoup à faire pour régler les questions controversées. L'objectif sera atteint lorsque la convention aura été ratifiée par un grand nombre de pays et qu'elle aura un effet concret sur le secteur maritime, et en particulier sur les conditions de travail et de vie des gens de mer naviguant sur tous les océans du monde.

Nous sommes très heureux de l'élection de M. Schindler à la présidence de cette Conférence. Nous souhaitons également remercier le Bureau international du Travail pour le soin mis à la préparation du texte, qui sera une excellente base pour la tâche immense qui nous attend. En outre, nous sommes très heureux de saluer les nombreux nouveaux délégués gouvernementaux qui assistent pour la première fois à ces travaux et nous souhaitons réitérer toute notre amitié à nos partenaires sociaux et aux collègues délégués gouvernementaux. Après avoir suivi ces travaux pendant des années, nous sommes maintenant persuadés que nous sommes sur la bonne voie pour mener à bien notre mission. Comme par le passé, nous aurons certainement des hauts et des bas pendant cette Conférence mais nous parviendrons à surmonter les problèmes, dans un esprit de tripartisme et de bonne foi. Si nous sommes proches de l'objectif, certains domaines sont des sujets de préoccupation. Au début de cette Conférence, je me limiterai à évoquer le traitement des principes et droits fondamentaux au travail, les horaires de travail des capitaines, l'introduction de systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail et la portée du contrôle par l'Etat du port. Il se peut que ce soit parfois la barrière des langues qui fasse obstacle à la bonne compréhension de

l'attitude de notre délégation. Cependant, soyez sûrs que le Japon est fermement résolu à mener à terme notre tâche commune qui est d'assurer aux marins des conditions de travail décentes sur la base d'une convention solide, ratifiée par un grand nombre d'Etats. La convention doit être applicable et réaliste et établir des règles du jeu équitables. Nous souhaitons collaborer avec l'ensemble des délégations pour atteindre ces objectifs.

Je propose, puisque nous disposons encore de quelques minutes, de faire usage de l'article 6 de notre Règlement, et en particulier de son paragraphe 5 qui prévoit que le Président, en accord avec les Vice-présidents, peut permettre à des organisations internationales non gouvernementales d'intervenir si elles le souhaitent.

Nous avons une demande de la part de l'Association internationale des sociétés de classification, l'AISC, à qui je donne maintenant la parole.

Je vous remercie de cette première invitation à l'AISC de participer à une réunion de l'OIT. Nous sommes bien conscients du travail qui a déjà été accompli pour préparer cette convention du travail maritime consolidée. Nous avons quelques remarques à formuler sur le projet de texte, qui reposent sur la longue expérience des membres de l'AISC qui agissent en tant qu'organisations reconnues pour un grand nombre d'administrations maritimes à l'égard des conventions maritimes internationales, et en particulier à l'égard du Code ISM. En faisant ces commentaires, bien entendu, aucun des membres de l'AISC ne s'engage à accepter le rôle d'organisations reconnues dans la future convention, bien qu'ils puissent le faire si les réglementations sont suffisamment claires pour permettre un contrôle réalisable et uniforme de la bonne application de ses dispositions.

En ce qui concerne les questions techniques, un grand nombre de domaines de la convention et du code sont considérés par nos membres comme vagues ou manquant de clarté. C'est peut-être dû à la nécessité d'avoir une application souple de la convention, comme cela est indiqué dans la note explicative. Mais nous sommes préoccupés parce que ces exigences assez vagues pourraient conduire à des difficultés importantes dans l'application pratique et à une application qui ne serait pas uniforme, même sous un même pavillon. A titre d'exemple, au titre 3, dans plusieurs parties du texte on utilise le terme «suffisant» pour parler des caractéristiques des systèmes de ventilation, d'isolation, etc., mais sans norme ou critère technique de conception et de vérification de ces systèmes. Il n'y a donc pas de norme uniforme par laquelle on pourrait juger de l'application de ces dispositions.

On utilise plusieurs fois les termes «qui doivent être approuvés» en matière d'équipement, de matériel, sans spécifier les normes ou les exigences applicables. Tous ces critères, ces normes, devront être précisés si l'on veut que la convention soit appliquée de manière uniforme dans le monde entier.

A l'égard du titre 5, *Respect et mise en application des dispositions*, les principes fondamentaux qui sont définis dans le Code ISM de l'OMI ne sont pas, nous semble-t-il, reflétés dans le projet de convention, bien qu'un grand nombre des réglemen-

tations soient déjà respectées par des procédures prévues au titre de ce code. Il n'y a pas, en particulier, de dispositions concernant le système de gestion de la société et il n'y a pas d'équivalent du document prévu par le Code ISM qui vise à garantir que la société en question ait des procédures bien établies pour assurer le respect des exigences obligatoires. L'AISC recommande d'inclure des exigences de ce genre dans la convention.

Il serait également souhaitable que le terme «défauts» utilisé dans les dispositions A5.1.2.2 concernant l'autorisation des organisations reconnues soit mieux défini, de façon à ne pas inclure les défauts individuels qui sont mentionnés dans la disposition 5.1.4.7.C.

La période de validité du certificat qui est proposée est de cinq ans, avec une inspection intermédiaire de portée identique à celle d'un renouvellement. Par comparaison avec le mécanisme de vérification fixé dans le Code ISM, qui exige au moins une vérification annuelle, l'AISC considère que cette période est trop longue entre les inspections de vérification du respect des dispositions pour un

grand nombre de dispositions du projet de convention. Il faudrait un système de contrôle plus strict qui serait fondé soit sur celui du Code ISM, soit par des inspections à bord annuelles, pour que l'on puisse garantir le bon respect des dispositions. Il y a des points sur lesquels on peut très rapidement s'écarter du respect des dispositions et on peut s'attendre donc à de nombreuses inspections entreprises par les autorités portuaires, qui trouveront des défauts si l'on n'a pas en place dans la convention elle-même un système plus strict, avec des vérifications plus fréquentes, que celui qui est prévu dans le projet actuel.

Le PRÉSIDENT

Nous avons donc atteint la fin de cette partie de l'ordre du jour consacrée aux déclarations générales. Quant aux prochaines séances plénières de cette Conférence, elles auront lieu dans cette même salle, les jeudi 23 et vendredi 24 septembre.

Je vous souhaite donc plein succès dans vos travaux et je déclare close cette séance d'ouverture.

(La séance est levée à 13 heures.)

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
<i>Première séance</i>	
Ouverture de la Conférence.....	1
<i>Orateur: M. Ndjemba Endezoumon (représentant du Conseil d'administration du Bureau international du Travail)</i>	
Election du Président de la Conférence.....	1
<i>Orateurs: M. Zhang, M. Lindemann, M. Orrell, le Président</i>	
Election des Vice-présidents de la Conférence	2
Constitution et composition des commissions de la Conférence	2
Désignation des bureaux des groupes	3
Délégation de pouvoirs au bureau de la Conférence	3
Déclaration d'ordre général.....	3
<i>Orateurs: le Secrétaire général de la Conférence, M^{me} Doumbia-Henry, le Président, M. Suzuki, M. Blondel, M. Lindemann, M. Orrell, délégués gouvernementaux des Bahamas, du Pakistan, de l'Inde, du Danemark, du Royaume-Uni, de la Tunisie, du Nigéria, de l'Algérie, du Brésil, des Philippines, de l'Italie, de l'Espagne, de la Chine, de la Norvège, du Japon, Association internationale des sociétés de classification</i>	