



Deuxième séance

Jeudi 23 septembre 2004, 15 heures

Présidence de M. Schindler

Le PRÉSIDENT

Bonjour à tous. Je vous souhaite la bienvenue à cette séance plénière de la Conférence technique maritime préparatoire.

Je vous prie d'excuser notre retard, mais la journée d'aujourd'hui est un peu bousculée, vous l'aurez tous compris. Les deux semaines qui se sont écoulées ont été très chargées et je tiens à vous remercier tous pour le professionnalisme et l'assiduité dont vous avez fait preuve.

Je vous propose de commencer par faire le point sur la situation des documents, de façon à pouvoir organiser nos travaux de cet après-midi et de demain. Je donne la parole au Greffier de la Conférence.

Le GREFFIER de la CONFÉRENCE

D'abord, j'aimerais faire le point en ce qui concerne les documents dont vous devez tous être en possession dans les trois langues: la résolution concernant la coopération technique, puis les rapports de la commission n° 1 et de la commission n° 3. J'espère donc que cet après-midi nous serons en mesure de traiter ces sujets-là.

Je viens d'être informé que le rapport de la commission n° 2 en anglais, français et espagnol ne sera pas disponible aujourd'hui, seulement tard ce soir, c'est-à-dire demain matin. Nous ne pourrions donc pas étudier ce rapport cet après-midi, comme cela était prévu. Il est proposé, si vous êtes d'accord, d'examiner cet après-midi, dans l'ordre, la résolution, le rapport de la commission n° 1 et le rapport de la commission n° 3.

Demain matin, après les réunions de groupe, nous reprendrons le rapport de la commission n° 2 et les autres points, à savoir l'instrument et les trois résolutions dont nous sommes également saisis, qui seront disponibles demain, dès avant les réunions de groupe.

Le PRÉSIDENT

Il est proposé d'examiner aujourd'hui la résolution relative à la coopération technique, puis les rapports des commissions n°s 1 et 3.

Je suis tout à fait prêt à souscrire à cette proposition. Je pense que vous avez tous eu le temps de consulter ces rapports entre le moment où ils ont été publiés et le début de cette séance. S'il n'y a pas d'objections, nous adopterons ce programme.

RÉSOLUTION CONCERNANT LA COOPÉRATION TECHNIQUE EN VUE DE RENFORCER LES CAPACITÉS DES ADMINISTRATIONS NATIONALES RESPONSABLES DE L'INSPECTION DU TRAVAIL MARITIME: PRÉSENTATION, DISCUSSION ET ADOPTION

Le PRÉSIDENT

J'invite la représentante du gouvernement de l'Indonésie, qui a soumis le projet de résolution concernant la coopération technique en vue de renforcer les capacités des administrations nationales responsables à l'inspection du travail maritime, à nous présenter ce texte.

Original anglais: M^{me} HENDARTI (*gouvernement, Indonésie*)

Dans ce projet de résolution, nous disons qu'il est nécessaire d'octroyer une coopération technique aux Etats Membres pour qu'ils puissent renforcer leurs capacités et mettre en place un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime. Nous avons recensé un certain nombre de domaines dans lesquels il faudrait agir. Premièrement, il faut développer les capacités nationales et institutionnelles pour l'inspection et la certification des conditions du travail maritime. Deuxièmement, il faut organiser la formation, assurer un échange de connaissances et d'expériences dans les domaines de la formulation et l'élaboration des politiques, de la législation et des procédures. Troisièmement, il faut renforcer les mesures visant à développer la coopération et l'échange d'informations ainsi que la prestation d'une assistance matérielle aux niveaux international, régional et bilatéral, en vue de faciliter la ratification et la mise en œuvre de la convention à l'échelle nationale.

Nous espérons vivement que le projet de résolution peut être approuvé par les trois groupes, les partenaires sociaux ainsi que les gouvernements pour assurer la ratification, mais surtout la mise en œuvre de la convention consolidée au niveau national.

Le PRÉSIDENT

Y-a-t-il des interventions générales concernant ce projet de résolution?

Original anglais: M. ZHANG (*gouvernement, Chine*)

Je prends la parole au nom du groupe gouvernemental qui a examiné le projet de résolution lors de sa réunion de ce matin. Il y a souscrit à l'unanimité. Un certain nombre de changements mineurs, d'ordre rédactionnel pour la plupart, ont été suggé-

rés, et je propose qu'ils soient apportés au texte avec l'aide du secrétariat et des délégués concernés.

Le PRÉSIDENT

Je pense qu'il est préférable de traiter tout d'abord des questions générales avant d'examiner chacun des paragraphes de la résolution. Peut-être pourrez-vous proposer ces changements lors de cet examen.

Original anglais: M. LINDEMANN (*Vice-président, groupe des armateurs*)

Le groupe des armateurs a pu lui aussi débattre de ce projet de résolution ce matin. Nous avons eu des échanges de vues fructueux et certains collègues se sont demandé s'il n'était pas prématuré de formuler dès maintenant, c'est-à-dire au stade de la Conférence technique maritime préparatoire, les demandes que contient ce texte. D'autres ont fait valoir qu'il n'est jamais trop tôt pour promouvoir la ratification de la nouvelle convention dès son entrée en vigueur. Nous sommes donc finalement parvenus à la conclusion que nous comprenions tout à fait l'aspiration qu'exprime ce projet et nous l'appuyons sans réserve.

Original anglais: M. ORRELL (*Vice-président, groupe des gens de mer*)

Nous avons, nous aussi, examiné ce projet de résolution lors de la réunion de groupe, et au début nous nous sommes demandé s'il fallait examiner ce projet à cette Conférence plutôt qu'à la Conférence générale. Mais nous avons estimé que le projet nous ayant déjà été soumis, c'est maintenant qu'il faut l'examiner. Vu l'opinion des gens de mer concernant la mise en œuvre des normes sur des droits fondamentaux dont nous sommes saisis, et la nécessité que les gouvernements soient désireux et en mesure d'appliquer ces droits et de les faire respecter, nous pensons que cette résolution est essentielle; c'est pourquoi nous l'appuyons sans réserve.

Le PRÉSIDENT

Ce projet de résolution vient d'avoir un soutien tripartite; je vous propose donc de l'examiner maintenant en détail. Le texte peut faire l'objet d'amendements. Ces amendements seront traités et discutés dans cette salle selon la procédure utilisée dans le cas des sous-amendements en commission, et ces procédures prévoient que tout amendement proposé doit bénéficier d'un appui. Je vous propose de commencer par le préambule, qui comporte cinq paragraphes. S'il n'y a pas d'objections, puis-je considérer que le préambule est adopté?

(Le préambule est adopté.)

Nous poursuivons avec le paragraphe 1 du dispositif, lequel comprend trois alinéas: a), b) et c). Je donne la parole à M. Jennings qui a une observation à faire.

Original anglais: M. JENNINGS (*représentant adjoint du Secrétaire général de la Conférence*)

Au paragraphe 1, alinéa a), nous avons des changements à proposer qui concernent surtout le style: «de développer à l'échelle nationale des institutions et des capacités en matière d'inspection ...»; il faudrait supprimer en anglais et le mot «of» pour le remplacer par «with respect to». Cela ne concerne que la version anglaise; c'est simplement pour améliorer le style. Alinéa b): même chose, à la troisième ligne, juste après «inspection and certification», nous dirions «with respect to» plutôt que «of».

Nous supprimons dans la deuxième ligne «related to» et nous disons «for» à la place. J'attire l'attention de la Conférence sur le dernier paragraphe du préambule dans la version anglaise, où il faudrait introduire une modification en conséquence. Voilà, c'est une question purement stylistique qui ne concerne que la version anglaise.

Le PRÉSIDENT

S'il n'y a pas d'objections, puis-je considérer que le paragraphe 1 est adopté?

(Le paragraphe 1 est adopté.)

Je vous propose de passer au paragraphe 2. Je donne la parole au délégué gouvernemental de la Chine, qui a des changements à proposer.

Original anglais: M. LI (*gouvernement, Chine*)

Nous avons une proposition pour le paragraphe 2 a). Je vais donner lecture du nouveau texte lentement et, de la sorte, vous pourrez faire la comparaison vous-mêmes.

«Mettre en œuvre un plan d'action de coopération technique de sorte que les administrations responsables de L'inspection du travail maritime puissent développer les capacités nécessaires pour mettre en œuvre efficacement les dispositions pertinentes de la convention et qu'il soit possible de la ratifier.»

A l'alinéa b), nous ajouterions ces quelques mots avant «de faciliter»: «d'introduire des arrangements adéquats de manière à faciliter la mise en œuvre».

Tant que j'ai la parole, je précise que nous voulions simplement préciser le mécanisme de rédaction des manuels et matériels de formation. Il faudrait peut-être dire que cela devrait se faire de manière tripartite.

Original anglais: M. LINDEMANN (*Vice-président, groupe des armateurs*)

Pour le b), nous aussi voulions parler d'une commission tripartite. Donc, là, nous serions d'accord avec les gouvernements.

Le PRÉSIDENT

Pouvons nous considérer que le paragraphe 2 est adopté?

(Le paragraphe 2 est adopté.)

S'il n'y a pas d'objections, puis-je considérer que la résolution est adoptée?

(La résolution concernant la coopération technique en vue de renforcer les capacités des administrations nationales responsables de l'inspection du travail maritime est adoptée, avec les modifications qui lui ont été apportées.)

Je donne maintenant la parole à M. Zhang

Original anglais: M. ZHANG (*gouvernement, Chine*)

Je tiens à signaler que, dans le cadre des discussions du groupe gouvernemental, certains gouvernements ont déclaré qu'il fallait que la Conférence maritime adopte une résolution sur ce sujet.

Original arabe: M. YAHMADI (*gouvernement, Tunisie*)

La délégation tunisienne appuie cette résolution et remercie la délégation indonésienne qui l'a soumise.

Le projet de la convention consolidée vise à remplacer environ 60 conventions et recommandations en vigueur actuellement; ainsi, cette convention couvre des domaines différents et variés; elle va

créer des obligations supplémentaires pour les Etats Membres, y compris la mise en place de mécanismes efficaces de contrôle et d'inspection des navires. Ces obligations nécessitent le développement et la réhabilitation des administrations nationales, ainsi que les capacités de leurs employés, notamment les inspecteurs du travail maritime, afin de pouvoir s'acquitter efficacement des tâches qui leur incombent, tâches parfois multiples et complexes. Le résultat escompté ne peut être réalisé qu'en assurant une formation spécifique et complète, qui prend en considération la diversité et la multiplicité des instruments juridiques dont ils doivent contrôler l'application. Etant donné que ces exigences nécessitent des ressources énormes qui pourraient manquer à certains Etats, le moyen idéal de réaliser cet objectif serait la coopération technique à travers l'élaboration d'un plan d'action de coopération technique visant à dispenser une assistance aux Etats qui expriment le besoin d'assistance technique pour réhabiliter leurs administrations et développer les capacités de leurs ressources humaines, notamment les inspecteurs du travail maritime, ainsi les Etats seront prêts de manière appropriée à mettre en œuvre les dispositions de cette convention, ce qui lui garantit une large ratification.

**RAPPORT DE LA COMMISSION N° 1:
PRÉSENTATION, DISCUSSION ET APPROBATION**

Le PRÉSIDENT

Nous allons commencer par le rapport de la commission n° 1 qui, je vous le rappelle, était chargée de l'examen du préambule, des articles, du titre 5, de la note explicative et des annexes du projet de convention maritime consolidée. Ce rapport est reproduit dans le *Compte rendu* n° 4. Le bureau de la commission se composait de la manière suivante: président: M. Carlton; vice-président gouvernemental: M. Jeon; vice-président, groupe des armateurs: M. Hajara; Vice-président, groupe des gens de mer, M. Orrell.

Je donne la parole au rapporteur de la commission, M. Shinguadja pour qu'il nous présente les travaux de cette commission.

Original anglais: M. SHINGUADJA (rapporteur de la commission n° 1)

Permettez-moi, tout d'abord, d'exprimer mes remerciements sincères aux membres de la commission n° 1 qui m'ont chargé de présenter le rapport de leurs travaux et m'ont ainsi offert l'occasion de m'adresser directement aux participants de cette Conférence technique maritime préparatoire. La commission n° 1 devait examiner deux documents: le projet recommandé de convention du travail maritime consolidée et les commentaires sur ce projet. Comme l'a indiqué tout à l'heure M^{me} Doumbia-Henry à l'ouverture de la Conférence, ce projet a été recommandé par le groupe tripartite de haut niveau qui a consacré trois années de travail acharné à sa préparation. Les commentaires ont été préparés par le Bureau et contiennent des explications sur la manière dont le projet a été élaboré et sur le raisonnement sous-tendant les dispositions proposées et leurs variantes.

Notre commission avait pour tâche d'examiner le préambule, les articles, le titre 5 ainsi que les annexes, une tâche considérable car il nous fallait traiter non seulement des questions de principe mais également des questions relatives à des procédures

d'inspection très détaillées. Nous nous sommes concentrés sur les textes entre crochets et entre accolades. Le temps qui nous était imparti était très court alors que les questions à débattre étaient très importantes pour toutes les délégations. Nous avons tenu 13 séances et nous avons adopté des dispositions sur un certain nombre de questions de fond. J'en examinerai trois.

Pour ce qui concerne le préambule, le changement le plus significatif a été l'insertion d'une référence expresse à la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail. Cette question tenait particulièrement à cœur aux gens de mer.

Pour ce qui est des articles, le texte entre crochets a été en partie accepté, le reste n'ayant pas pu faire l'objet d'un accord. Néanmoins, les discussions ont été fidèlement consignées dans le rapport, ce qui sera très utile pour les débats ultérieurs.

Nous ne sommes pas parvenus à un accord définitif sur le paragraphe 4 a) de l'article II: il s'agissait de déterminer si la convention s'appliquerait ou non à des navires d'une jauge inférieure à un tonnage non encore défini. Le paragraphe 6 relatif à l'exclusion de navires ne naviguant pas hors des eaux territoriales a aussi fait l'objet d'un certain nombre de discussions n'ayant pas abouti à une conclusion définitive. Néanmoins, je suis heureux de vous informer que nous sommes convenus de rayer entièrement le paragraphe 4 d) qui excluait expressément du champ d'application de la convention les plates-formes de prospection et d'extraction pétrolière. C'est aux Etats Membres qu'il revient désormais de trancher cette question au cas par cas.

La vive controverse soulevée par l'article III a été réglée après les longs débats que vous connaissez. C'est grâce à l'intervention de notre Président que ce règlement a pu aboutir. Le compromis auquel nous sommes parvenus a porté notamment sur le déplacement de la référence à la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail dans le préambule, comme je l'ai indiqué.

Ceux d'entre nous qui se sont impliqués depuis le départ dans ce travail se souviendront que l'une des questions essentielles, surtout pour les gouvernements, concernait la définition du concept «d'équivalence dans l'ensemble». Cette question a pu finalement être réglée avec l'aide du Conseiller juridique. Cela, je l'espère, facilitera un grand nombre de ratifications une fois que la convention aura été adoptée par la Conférence dans une année environ.

Malgré de très longues discussions, la commission n'a réussi à se mettre d'accord ni sur le nombre minimal de ratifications enregistrées nécessaires pour que la convention entre en vigueur ni, d'ailleurs, sur le pourcentage de la flotte mondiale que les pays l'ayant ratifiée doivent posséder à cet effet, conformément à l'article VIII. Il en va de même pour ce qui est des amendements à la convention ou au code prévus aux articles XIV et XV. C'est un problème que nous nous attacherons à résoudre lors de la discussion finale qui aura lieu à l'occasion de la Conférence maritime. Après quelques jours, la commission s'est attelée à l'examen de ce qui est considéré comme l'élément essentiel de la convention: le titre 5 relatif au respect et à la mise en œuvre de ses dispositions. Aucun accord n'a pu être atteint sur le paragraphe 3 du préambule, bien que nous ayons longuement discuté de la question de savoir si la partie A du code de ce titre pouvait être modifiée conformément à la procédure

prévue à l'article XIV. Les gens de mer et quelques gouvernements ont indiqué qu'il ne serait pas opportun de rendre difficile la modification des dispositions de ce titre, surtout en raison de son caractère nouveau et du fait qu'il serait peut-être nécessaire de le revoir après avoir acquis une certaine expérience dans sa mise en application. Les armateurs et de nombreux gouvernements ont, pour leur part, estimé qu'il fallait qu'il soit difficile de modifier les dispositions de ce titre afin de garantir au secteur maritime et aux autorités compétentes une certaine stabilité compte tenu des investissements à consentir pour mettre en place de nouveaux systèmes.

J'aimerais maintenant aborder les règles, normes et principes directeurs relatifs aux responsabilités de l'Etat du pavillon et d'autres questions connexes. L'année passée, à Nantes, le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime a introduit des changements considérables aux textes, s'agissant surtout de l'habilitation des organismes publics ou autres à mener des inspections et à délivrer des certificats conformément à la nouvelle convention. Ce texte entre crochets a été adopté avec peu de changements.

En ce qui concerne les règles, les normes et les principes directeurs concernant le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité maritime, les changements ont aussi été relativement limités. Pour ce qui est du certificat provisoire de travail maritime, nous nous sommes mis d'accord pour que celui-ci soit valable six mois au maximum. Afin d'atteindre ce compromis, il a été nécessaire de revoir et d'étendre les dispositions concernant les vérifications qui doivent être accomplies par l'Etat du pavillon avant que le certificat provisoire ne puisse être délivré. Nous sommes également tombés d'accord pour augmenter le nombre de cas dans lesquels un certificat cessera d'être valide, notamment là où des changements importants ont été apportés à la structure et à l'équipement couverts au titre 3. La disposition concernant la transmission par l'autorité compétente de l'ancien Etat du pavillon allait à celle de l'Etat du port, des copies de certificat et d'autres informations ont été transférées sous le principe directeur.

Les paragraphes 9, 10, 11 de la norme A5.1.3, qui prescrit la forme et la structure du certificat de travail maritime, du certificat de travail maritime provisoire et de la déclaration de conformité du travail maritime, et la question de savoir comment ce dernier document doit être rédigé et approuvé par les autorités compétentes n'ont pas été adoptés. Néanmoins, le texte ne rend pas justice au travail considérable qui a été effectué pour améliorer le texte et les annexes correspondantes. Malheureusement, la commission n'a pas eu suffisamment de temps pour permettre aux armateurs et aux gens de mer d'examiner ce travail correctement, mais je suis certain que les progrès réalisés auront des effets positifs pour les discussions menées sur ce point lors de la Conférence.

Les règles, les normes et les principes directeurs qui concernent l'inspection et la mise en œuvre ont soulevé des défis très intéressants.

Par exemple, le paragraphe 7 de la norme A5.1.4, s'il est adopté, permettra aux inspecteurs d'empêcher un navire de quitter le port jusqu'à ce que des mesures adéquates aient été prises s'ils ont lieu de penser qu'il y a défaut de conformité en violation des dispositions de la convention, y compris celles portant sur les droits des gens de mer, et s'il

existe un risque important pour la santé, la sûreté ou la sécurité des gens de mer. La commission a adopté le paragraphe concernant les dédommagements en cas d'abus de pouvoir de la part d'un inspecteur.

En outre, une disposition dans le cadre d'un principe directeur antérieur, qui concernait le risque de conflit d'intérêts des inspecteurs, a été légèrement modifiée et a pris un caractère obligatoire contraignant puisqu'elle a été inscrite dans la norme.

En dernier lieu, nous avons fait des progrès sur les questions relatives au contrôle de l'Etat du port et ce en adoptant un certain nombre de modifications au paragraphe 1 de la norme A5.2.1. Désormais, lorsqu'un officier autorisé, venant à bord d'un navire afin d'y mener une inspection, estime qu'il y a des motifs raisonnables de penser que le navire a changé de pavillon dans le but d'échapper à une mise en conformité avec la convention, l'inspecteur pourra mener une inspection plus approfondie. Néanmoins, la commission a beaucoup débattu la question de savoir quand une telle inspection doit être menée et n'a pas progressé au sujet du contrôle de l'Etat du port.

Elle a bien sûr accompli beaucoup de progrès, mais il reste un certain nombre de sujets auxquels les Membres devront réfléchir et sur lesquels ils devront travailler d'ici la prochaine Conférence. Le travail accompli sera très utile pour celle-ci. Comme les autres commissions, nous n'avons examiné aucun des textes hors crochets ou accolades pour lesquels 69 amendements ont été reçus.

Je suis heureux de pouvoir vous rapporter que des mesures seront mises en place afin de permettre les discussions au cours des prochains mois des textes qui n'apparaissent pas dans l'instrument et des amendements que nous n'avons pas été en mesure d'examiner.

Avant de clore ce rapport, permettez-moi, au nom de toute la commission, de remercier le président d'avoir dirigé nos débats d'une manière amicale, mais aussi juste et ferme. Une combinaison assez rare qui a permis d'éviter des obstacles qui semblaient insurmontables. Les métaphores maritimes utilisées nous ont rappelé que notre objectif était de protéger les marins. Je dois avouer que, lorsque la traversée devenait difficile et qu'était évoqué le risque que nous échouions, certains d'entre nous étions pris du mal de mer. Mais le gouvernail était tenu d'une main ferme et nous nous sommes rapprochés du port et de l'objectif que nous voulions atteindre.

Nous avons discuté d'un certain nombre de choses à plusieurs reprises, différents jours dans des ordres différents, mais le rapport nous fait apparaître très adroits dans la mesure où il présente d'une manière continue nos discussions fragmentées qui y sont très bien reflétées. Le Bureau, M. Jennings et son équipe, méritent tous nos remerciements car ils ont travaillé sans relâche pour nous. J'aimerais les remercier ainsi que M. Wagner, M^{me} Bissière et, en particulier notre conseiller spécial, M. Devlin, de leur aide et ainsi que de celle que nous ont apportée leurs collègues. Je remercie le Conseiller juridique, M. Picard, qui nous a toujours donné de bons conseils pour des questions juridiques.

En dernier lieu, M^{me} Vere et M^{me} Bader, nos procès-verbalistes, ainsi que M. Jennings doivent être félicités d'avoir produit un rapport remarquable dans des conditions très difficiles. J'aimerais également remercier les interprètes et les traducteurs qui ont facilité notre travail et rendu la communica-

tion possible, et bien sûr tous les membres du secrétariat qui ont travaillé durement en coulisses et qui méritent de savoir à quel point nous avons apprécié leur contribution.

Pour conclure, je demande à la Conférence technique maritime préparatoire de bien vouloir adopter le rapport de la commission n° 1 et je me réjouis d'en revoir tous les membres lors de la session maritime de la Conférence internationale du Travail.

Original anglais: M. HAJARA (vice-président, groupe des armateurs, commission n° 1)

C'est un privilège et un plaisir pour moi d'être le porte-parole de notre groupe et de participer à ces délibérations très importantes de la commission n° 1. Permettez-moi de faire quelques remarques liminaires au nom de notre groupe.

Depuis le premier jour de cette entreprise, si je puis dire, et même de cette très longue traversée, notre groupe a toujours essayé de mettre au point un instrument facile à comprendre, facile à ratifier, facile à mettre à jour et bien sûr facile à respecter et à mettre en œuvre.

Je me rappelle certaines remarques de votre vice-président, lors de la cérémonie d'ouverture, lorsque celui-ci a dit que notre objectif principal était de parvenir à mettre en place un instrument contenant des normes internationales de travail d'un haut niveau pour le secteur maritime, instrument qui sera très largement ratifié et mis en œuvre.

Nous souhaitons que cet instrument soit considéré comme le quatrième pilier du monde maritime avec les Conventions SOLAS, MARPOL et la STCW.

Les membres de notre groupe, les membres du groupe des gens de mer et les délégués gouvernementaux souhaitent vivement adopter cet instrument; l'adoption d'un tel instrument est bien sûr important; mais ce qui est tout aussi important, sinon plus, c'est encore la ratification, car elle seule permettra aux armateurs de bénéficier de conditions égales partout dans le monde, aux gens de mer de bénéficier de normes mondiales minima et aux gouvernements de disposer de dispositions légales claires et faciles à mettre en œuvre.

Mais, souvenons-nous, il s'agit également d'un processus de consolidation auquel nous livrons ici. Notre groupe a estimé que, dans le cadre de cette consolidation, il sera néanmoins difficile d'atteindre quelque chose qui n'a jamais pu être atteint auparavant, à savoir tenter d'aborder et d'adopter des éléments qui n'ont pas encore fait l'objet de normes ou d'instruments de l'OIT dans le secteur maritime.

Comme l'a déjà dit notre rapporteur, nous avons accompli des progrès considérables, surtout si nous pensons que notre commission avait des questions essentielles à traiter.

En outre, le titre 5 de cet instrument est un titre unique car il donne les détails pour tout ce qui concerne le respect et la mise en application des dispositions non pas seulement pour l'Etat du pavillon, mais également pour l'Etat du port et l'Etat fournisseur de la main-d'œuvre.

Comme l'a déjà dit notre rapporteur, nous avons beaucoup progressé et abordé des questions très délicates relatives à l'article 3 portant sur les droits fondamentaux et l'équivalence en substance, à propos desquelles toutes les parties concernées sont parvenues à un consensus.

Pour ce qui est du titre 5, notre rapporteur a bien défini la situation qui prévaut aujourd'hui. Mais

nous avons réussi à nous mettre d'accord sur un grand nombre de questions, notamment celles qui concernent l'Etat du pavillon; nous n'avons pas eu suffisamment de temps et, à cause d'autres problèmes, nous n'avons pas réussi à beaucoup progresser au sujet de l'Etat du port, notamment les procédures de plainte et les responsabilités de l'Etat fournisseur de la main-d'œuvre. Néanmoins, nous nous sommes toujours efforcés de travailler conformément à l'Accord de Genève. En effet, adopter des normes dont la mise en œuvre reposerait sur l'appréciation subjective des instances gouvernementales ou autres constituerait, selon nous, l'exemple type de l'approche traditionnelle de l'activité normative de l'OIT, approche que le groupe des gens de mer et le groupe des armateurs, dans le cadre de l'Accord de Genève, se sont déclarés déterminés à éviter.

Monsieur le Président, j'aimerais vous rappeler qu'une grande partie du texte adopté ces quinze derniers jours répond bien aux critères que nous nous étions fixés. Mais nous avons encore un travail considérable à réaliser afin de terminer notre travail à la commission n° 1.

Je suis convaincu que nous parviendrons à atteindre les objectifs que nous nous étions fixés. Il nous faut examiner maintenant très attentivement, ces prochains mois, les questions pour lesquelles aucun accord n'a pu être trouvé.

Le groupe des armateurs utilisera le temps à disposition pour réfléchir aux meilleures manières d'aider nos partenaires sociaux à résoudre leurs difficultés.

Nous sommes attachés à une convention reposant sur des critères objectifs, pouvant s'appliquer équitablement à tous les navires et pouvant être mise en œuvre grâce à des inspections de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port.

En dernier lieu, Monsieur le Président, j'aimerais vous remercier et remercier le président de notre commission qui, malgré des conditions de navigation très difficiles, nous a quand même menés à bon port. Merci aux gens de mer, merci aux délégués gouvernementaux de ma commission.

J'aimerais également remercier en particulier les interprètes et les membres du secrétariat du BIT qui ont travaillé d'arrache-pied pour nous aider à préparer et à présenter le rapport que vous avez maintenant sous les yeux. Merci à tous ceux qui, en faisant le sacrifice de leur temps, nous ont aidés, à atteindre cet objectif.

Original anglais: M. ORRELL (vice-président, groupe des gens de mer, commission n° 1)

J'aimerais associer ma voix à celles du rapporteur et des armateurs pour exprimer moi aussi mes remerciements à Bruce Carlton, président de notre commission, car ce que nous avons réalisé au sein de la commission n° 1, nous le devons à ses compétences particulières et à la tolérance dont il a fait preuve à maintes reprises dans le cadre de nos discussions parfois très vives. J'aimerais saluer aussi l'immense travail effectué en coulisses et remercier tous ces héros et ces héroïnes de l'ombre. Ayant parcouru le rapport de la commission n° 1, je voudrais juste dire qu'il rend compte du point de vue des gens de mer avec une fidélité tout à fait remarquable. J'ai participé à de nombreuses conférences et l'exactitude de ce rapport mérite de vifs éloges. J'adresse aussi mes remerciements à M. Hajara, qui a été pour nous un excellent partenaire, respectueux de nos différences et, enfin, à tous les gouverne-

ments. Passons à présent aux travaux de la commission n° 1.

Depuis décembre 2001, il s'est écoulé deux ans et demi pendant lesquels nous avons tenu quatre réunions du groupe de travail de haut niveau et plusieurs réunions de sous-groupe, deux ans et demi pendant lesquels les gens de mer se sont efforcés d'impliquer dans ces travaux le plus grand nombre possible de gouvernements et de les amener à s'approprier cette Charte des droits des gens de mer. C'est pourquoi nous espérons réaliser des progrès importants sur cette Charte des droits. Tous les gens de mer sont donc arrivés bien préparés pour la tâche qu'ils s'étaient fixée mais, à mon avis, pour ce qui concerne la commission n° 1, tous ses membres n'avaient malheureusement pas le même niveau de préparation. J'estime que nous avons fait du bon travail sur les articles, mais le titre 5 nous cause de vives inquiétudes. Nous nous sommes heurtés, par exemple, à un certain nombre de problèmes qui nous ont fait douter de notre objectif commun et sur lesquels, malgré tous nos efforts, nous n'avons pas réussi à trouver un accord. Je pense à la volonté qui s'est exprimée d'exclure de la Charte des droits des gens de mer certaines catégories de navires, certaines activités ou certains groupes professionnels de marins. En ce qui concerne ceux qui pourront et souhaiteront se prévaloir de la convention pour porter plainte contre une violation de leurs droits, on est en train d'essayer de limiter leurs moyens d'action. Et quant il est question de la nécessité d'instaurer des mécanismes de mise en application, nous avons bien du mal à persuader nos collègues du bien-fondé de la sanction suprême, dite sanction économique suprême, à savoir l'immobilisation du navire, car, quelle que soit la violation commise à l'égard des droits des gens de mer, mieux vaudrait la tolérer que d'avoir à immobiliser un navire.

Cela étant, il y a des enseignements à tirer de tout cela et, certainement pour nous, les gens de mer, car nous sommes partis du principe que tout le monde était de bonne foi et que le but était de faire respecter les droits des marins. Il semble, pour l'heure, que cela ne soit pas le cas. Par conséquent, nous pensons que, dans le mécanisme dont il est question au paragraphe 391 du rapport, notre rôle sera de rassurer nos collègues sur les droits dont nous parlons – et d'être clairs – et sur les mesures à adopter pour qu'ils soient respectés. Nous devons veiller à ce que tout le monde comprenne que nous traitons de quelque chose de légèrement différent de ce dont nous avons traité dans le passé, en particulier dans le domaine du contrôle exercé par l'Etat du port.

A l'OMI, tout n'est pas noir ou blanc lorsqu'il s'agit des motifs d'immobilisation de navire: il y a une certaine dose de subjectivité. Mais la subjectivité dans les débats sur la responsabilité du contrôle par l'Etat du port et de la mise en application par l'Etat du pavillon a fait problème dans notre commission. Je pense donc qu'il nous faut élargir la portée de cette discussion et amener les gouvernements à s'engager dans un débat d'idées mieux coordonné. Avec un peu de chance, nous y parviendrons dans le mécanisme prévu pour les questions encore en suspens, qui se réfère du reste directement aux questions que j'ai mentionnées précédemment.

Quel est notre objectif? Notre objectif est de faire disparaître de la surface des océans les navires et les pratiques maritimes qui ne remplissent pas les normes. Cette responsabilité incombe au premier chef à l'Etat du pavillon, mais en tant que professionnels,

nous savons bien que cela n'est pas suffisant: certains Etats du pavillon ne respectent pas leurs obligations, d'où la nécessité d'un contrôle par l'Etat du port. Ce contrôle peut être salvateur pour les gens de mer dont les droits ne sont pas protégés et nous devons garder cela présent à l'esprit lorsque, avant la prochaine Conférence, nous aborderons les portions de texte entre crochets sur lesquelles nous avons achoppé.

L'un des principaux atouts de cette maison, c'est la nature tripartite de son travail et, si j'en juge par mon expérience, des conventions adoptées dans les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix, les relations de confiance et la coopération qui unissent les partenaires sociaux leur ont toujours fait honneur. Mais je crains que, depuis Nantes, cette confiance et cette compréhension mutuelle ne se soient sérieusement détériorées. Il nous faut rompre avec les attitudes mesquines et rechercher les terrains d'entente. Comment? Je n'en sais rien, mais nous continuerons d'essayer de remédier aux problèmes que nous décelons au sein de la commission n° 1. Hier – et là je dois être prudent parce que M. Hajara me corrigera si je me trompe –, c'est vous, Monsieur, je crois, qui avez dit au nom des armateurs avoir l'impression que nous avions touché le fond. Notre rapporteur, lui aussi, a employé cette expression et a parlé de traversée difficile.

Pour ma part, j'ai l'impression que la commission n° 1 s'est échouée sur les rochers. Je crois qu'il nous faudra être extrêmement prudents pour nous remettre à flot. Mais, ce que je puis affirmer, c'est que les gens de mer restent engagés comme au premier jour des travaux de la commission n° 1 à trouver une solution qui débouche sur une définition précise des droits des gens de mer, sur une méthode claire leur permettant de déposer plainte en cas de violation de leurs droits et sur des mécanismes adaptés afin que ces droits soient appliqués et respectés. Si nous parvenons à instaurer des conditions égales pour tous, qui fassent disparaître les cas d'exploitation flagrante sévissant dans notre secteur, les pratiques ne répondant pas aux normes et les armateurs qui en sont responsables, alors nous aurons atteint l'objectif que nous nous étions fixé.

Original anglais: M. JEON (vice-président gouvernemental, commission n° 1)

Bonjour à tous. Je vous remercie du travail réalisé en groupe et en commissions lors de cette Conférence technique maritime préparatoire. Je remercie également le secrétariat de nous avoir préparé un excellent projet pour cette Conférence, le projet recommandé.

L'assistance du secrétariat est à saluer. Grâce à celle-ci, nous avons pu avancer dans nos délibérations.

Je remercie aussi très chaleureusement les partenaires sociaux qui ont fait preuve de professionnalisme, de bonne foi, qui ont essayé de trouver des compromis lorsque l'heure était difficile au cours de ces deux semaines.

Je crois que nous pouvons atteindre l'objectif ensemble. Il nous faut un instrument largement ratifié, consolidé, qui énonce des règles qui soient les mêmes pour tous dans le secteur maritime.

Cette réunion de deux semaines nous a permis d'éliminer un certain nombre d'obstacles et d'avancer. Nous attendons avec impatience le résultat final. Nous attendons la convention consolidée,

et nous espérons que les Membres pourront la ratifier le plus vite possible.

Cela étant dit, à ce stade, j'ai quelques remarques à faire. Premièrement, les accords de Genève et les huit principes sur lesquels nous nous sommes mis d'accord à la première réunion du groupe de travail tripartite de haut niveau devraient être nos principes directeurs. Et lorsque le compromis est difficile, il faut peut-être penser à ces principes.

Deuxièmement, pour ce qui est du champ d'application, même s'il est vrai que l'on a tout fait pour résoudre le problème, nous ne l'avons pas résolu, et je crois que c'est parce que nous manquons de statistiques. Nous ne savons pas quel est le nombre de navires ou de marins. Si nous disposions de statistiques fiables, nous pourrions prendre notre décision en connaissance de cause.

En ma qualité de vice-président du groupe gouvernemental, je propose que l'on demande au secrétariat de nous faire parvenir des statistiques. Quel est le nombre de navires et de marins et ce, par catégorie de jauge?

Pour ce qui est des dispositions qui concernent l'Etat du port, la question n'est pas réglée ou elle n'est peut-être réglée que partiellement.

Cela dit, je crois qu'il nous faut un meilleur aperçu de ce qui pourrait être réalisable et, sans cette analyse, nous ne prendrons pas de bonnes décisions.

C'est pourquoi, nous recommandons qu'à la prochaine Conférence on élabore une résolution sur l'élaboration de procédures pour le contrôle exercé par l'Etat du port qui sera la base à l'élaboration des principes directeurs. Ceux-ci devront être élaborés rapidement. Et cela faciliterait la discussion sur ces questions fort importantes.

Ensuite, il faut savoir que les gens de mer auront à faire à de nouveaux éléments avec cette convention. Il est vrai que la vie des marins sera peut-être rendue plus difficile. Les marins se plaignent souvent parce qu'on introduit toujours de nouveaux systèmes: Code ISPS, Code ISM, et j'en passe.

Alors, nous proposons que l'on réexamine la situation et que l'on essaie d'alléger le fardeau des gens de mer en supprimant certains éléments de cette convention.

Enfin, je dirai que la convention consolidée devrait refléter les pratiques actuelles du secteur ainsi que tous les changements qui se sont produits.

Il faut aussi que l'instrument soit suffisamment souple pour qu'il puisse être ratifié par les Etats Membres, et notamment par la République de Corée.

Original anglais: M. CARLTON (président de la commission n° 1)

Pour gagner du temps et pour conserver ce climat cordial et constructif que nous avons créé dès la première séance de la commission n° 1, je m'efforcerai d'être bref.

Trop souvent, nous attendons la fin du discours pour remercier tous ceux qui ont rendu nos travaux possibles. Mais ce ne sera pas le cas aujourd'hui. Tout ce que nous avons fait, nous l'avons fait grâce au professionnalisme du personnel du Bureau. Ces personnes sont très généreuses, très aimables. Chaque fois que nous leur avons demandé de nous aider, ils ont répondu. Les procès-verbalistes se chargent de la reproduction et de la distribution des documents; tous ceux qui sont en coulisse et tous ceux qui sont à la tribune. Je pense aussi aux interprètes que nous ne voyons pas, mais sur qui j'ai compté

chaque jour pour entendre les remarques faites en commission. Que tous sachent que chacun des membres de la commission technique n° 1 les remercie très chaleureusement, et j'ai personnellement beaucoup apprécié leur travail.

Je remercie M. Jennings car il a beaucoup fait pour moi. Il a éclairé ma lanterne concernant les procédures au BIT. J'ai essayé d'être bon élève, et j'espère avoir été à peu près à la hauteur.

Je remercie M. Devlin qui a été une source d'aide inépuisable compte tenu de la complexité de nos travaux, ce dont je lui suis très très reconnaissant. Je remercie M. Picard, le Conseiller juridique, qui nous a sorti de l'ornière à plusieurs reprises. Je remercie M. Wagner pour son travail et pour son dévouement.

Je passe maintenant aux travaux de cette commission. Pour moi, ce fut un privilège, tant sur le plan professionnel que sur le plan personnel, que d'assumer la présidence de cette commission.

Je n'avais que deux objectifs tout au long de ces deux semaines: être juste envers les partenaires sociaux et envers les gouvernements, et accomplir des progrès tangibles. Pour ce qui est de mon premier objectif, les membres de la commission jugeront eux-mêmes. Pour ce qui est du deuxième, à savoir, est-ce que nous avons avancé? Je crois que la réponse est sans équivoque: oui.

Certes, nous n'avons pas rempli tout notre mandat, nous le savons, nous le comprenons et nous n'allons pas nous étendre là-dessus. Cependant, nous nous sommes retrouvés sur une base tripartite et nous avons résolu quelques-uns de nos différends et un grand nombre de questions les plus controversées et les plus complexes. Donc, je suis fier de cette commission et je suis fier du rapport qui est soumis à cette plénière. Nous avons fait beaucoup et, bien sûr, il reste beaucoup à faire.

Si j'en crois la vigueur et l'intensité des 13 séances que nous avons eues, nous serons à même de trouver des solutions justes pour tous les problèmes encore à résoudre. Hier, j'ai dit que 13 est un nombre qui porte chance, et voilà qui augure bien de l'avenir je crois. Mon nouvel ami, M. Shinguadja m'a accusé d'abuser de métaphores maritimes lors des réunions de notre commission. J'allais dire qu'à la commission n° 1 j'exerçais le rôle du capitaine et qu'il fallait faire parvenir le navire à bon port. Je ne vais cependant pas filer la métaphore puisque c'est justement ce qu'on me reproche. J'allais simplement dire que nous avons dû éviter plusieurs écueils, qu'il a fallu sonder les eaux à plusieurs reprises... Je m'arrête parce que, là encore, on va me faire des reproches. Je suis tout de même tenté car nous sommes là, et nous savons que nous pourrions nous trouver en eaux troubles très bientôt. Je ne sais pas si les eaux seront peu profondes ou très profondes et donc dangereuses, mais enfin nous verrons bien.

Je terminerai en remerciant les vice-présidents de la commission n° 1, M. Hajara pour les armateurs, M. Orrell pour les gens de mer, M. Jeon pour les gouvernements et bien sûr je remercie M. Shinguadja, notre rapporteur, car le rapport de la commission est tout à fait précis. Je serai fier de travailler de nouveau avec vous tous car vous m'avez beaucoup appris et j'ai pu apprécier votre extraordinaire contribution à nos travaux.

Je remercie Jean-Marc Schindler. Maintenant je comprends pourquoi on vous a choisi pour être le Président de cette Conférence. Vous êtes un inéga-

lable navigateur. Je remercie aussi bien évidemment M^{me} Doumbia-Henry et nous espérons que vous aurez une nouvelle étoile sur votre uniforme avant que les travaux ne soient achevés. Merci à tous.

Le PRÉSIDENT

Avant de donner la parole à ceux qui voudraient faire des observations complémentaires, je voudrais faire une ou deux remarques. Nous avons entendu deux messages qui me paraissent importants. Le premier est un message qui a été délivré par M. Hajara sur l'énormité de notre tâche. Je crois sincèrement que cette tâche est effectivement énorme et que, plus on avance, plus on se rend compte qu'elle est énorme. Heureusement qu'on ne s'en est pas complètement rendu compte au début. Cela n'est pas une raison pour baisser les bras. Nous avons maintenant fait trop de chemin pour revenir en arrière. Il faut impérativement aller jusqu'au port, comme dirait M. Carlton.

J'ai entendu également le message de M. Orrell sur les difficultés que nous avons rencontrées et la fragilité de l'alchimie qui nous ont conduit jusqu'ici aujourd'hui, et j'espère que tout le monde a entendu ce message et va l'intégrer et que nous pourrons, la prochaine fois, repartir de façon plus forte avec un esprit de coopération totale. Puisque M. Carlton aime bien les métaphores maritimes, l'amiral de la Conférence adresse au capitaine du navire commission n° 1 ses félicitations pour le chemin parcouru.

S'il n'y a pas d'autres observations générales, nous allons entamer l'approbation formelle du rapport. Je vous propose de procéder par blocs de paragraphes correspondant aux parties de l'instrument qui ont été examinées par la commission.

Original anglais: M. HAJARA (armateur, Inde)

Nous avons une question. Le troisième membre armateur était un membre de la Fédération internationale des armateurs. Est-ce possible ou non? Si c'est possible, nous aimerions l'inclure au sein de ce groupe en tant que représentant de la fédération.

Le PRÉSIDENT

Votre demande est prise en compte. Autres observations?

Le GREFFIER de la CONFÉRENCE

Il y a une modification à apporter au paragraphe 80: il ne s'agit pas de la première réunion du groupe de travail, mais de la troisième.

Original anglais: M. HAJARA (armateur, Inde)

Au paragraphe 124, où figure l'interprétation du Conseiller juridique, ce n'est pas une véritable modification que je propose, mais des mentions comme «la troisième séance, le 15 septembre» devraient être supprimées.

Nous proposons une modification au paragraphe 138, mais je crois que cela ne mérite pas vraiment une modification formelle puisque, à l'avant-dernière ligne, il est dit: «lorsqu'elle entrera en vigueur (la convention) concerne un pourcentage élevé du tonnage mondial».

Et puis, si nous enlevons les paragraphes où il y a toujours des crochets car il n'y a pas eu d'accord, sans ces paragraphes, l'article devient absolument inutile; alors, je ne sais pas comment le Bureau va traiter de ce type de paragraphe resté dans le texte.

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

Vous vous référez, je pense, à l'article VIII? Le seul texte entre crochets porte sur les chiffres. Nous pensons les laisser en blanc, c'est-à-dire que nous ne biffons pas la disposition en tant que telle mais nous laissons un blanc. Donc, ce sera un texte qui contiendra des passages en blanc.

Le PRÉSIDENT

Si tout le monde est d'accord sur cette proposition, nous passons aux paragraphes suivants du rapport.

Original anglais: M. HAJARA (armateur, Inde)

Je crois que je parle trop souvent car cette fois-ci il ne s'agit pas non plus d'une correction mais plutôt d'un éclaircissement au sujet du paragraphe 151. Peut-être que c'est là aussi une question que j'aurais dû soulever devant la commission technique ou peut-être à la Commission d'organisation des travaux. Voici de quoi il s'agit. Certaines dispositions de cette convention seront contraignantes, et d'autres non. Or il est dit dans ce paragraphe que «si une recommandation contenait des dispositions incompatibles avec des dispositions de la nouvelle convention, elles seraient considérées comme étant de nul effet». Je me demande donc si une disposition de la partie B prévaudrait sur la disposition d'une recommandation.

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

Effectivement, la réponse à votre question est oui car, que ce soit la partie A ou la partie B du nouvel instrument, s'il y avait conflit avec une recommandation existante, le principe admis est que ces parties A ou B prévalent sur la recommandation existante ou passée. Les dispositions les plus récentes prévalent sur les dispositions préexistantes.

Original anglais: M. HAJARA (armateur, Inde)

Je crois qu'il faut être très clair car, lorsque au paragraphe 188 il est dit «aucune objection n'ayant été formulée, il est décidé de supprimer les accolades et d'adopter le paragraphe tel que proposé», il faut entendre par là qu'aucune objection n'a été formulée à l'encontre de l'énoncé tel que modifié par le groupe des armateurs et que c'est cette modification qui est adoptée.

J'ai une question concernant le paragraphe 209. Nous en avons parlé informellement avec notre président car nous pensions qu'il s'agissait d'une commission tripartite. Nous ne savons pas si les propos d'une ONG peuvent être repris dans le rapport. Pourrions-nous avoir des éclaircissements à ce sujet?

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

D'après l'information qui m'est donnée par le secrétariat, il y a eu consultation avec le Bureau et je croyais que permission avait été donnée, mais, apparemment, cela n'a pas été le cas. L'observateur de l'IACS s'est exprimé avant d'en avoir eu l'autorisation. Donc, son intervention ne devrait pas figurer dans le rapport, à moins que la Conférence ne dise, maintenant, qu'elle consent à garder cette intervention dans le rapport.

Original anglais: M. ORRELL (marin, Royaume-Uni)

Les gens de mer n'ont pas d'objections à ce que l'on garde ce paragraphe.

Le PRÉSIDENT

Est-ce que les armateurs en ont une?

Original anglais: M. HAJARA (armateur, Inde)

Oui, nous avons une objection.

Le PRÉSIDENT

Compte tenu du fait qu'il y a une objection, je propose de supprimer ce paragraphe.

Original anglais: M. HAJARA (armateur, Inde)

Nous avons une modification à apporter au paragraphe 233. Quant au paragraphe 238, ce qui est dit là n'est pas tout à fait exact si ma mémoire est bonne. Le Vice-président du groupe des gens de mer n'était pas d'accord. Il faudrait donc peut-être laisser tomber les paragraphes 237 et 238, et dire que ce que nous avons au paragraphe 236 a été adopté.

Le PRÉSIDENT

Est-ce que le M. Orrell confirme le fait qu'il n'était pas d'accord?

Original anglais: M. ORRELL (marin, Royaume-Uni)

Non, pas tout à fait. Et si ma mémoire est bonne, nous avons décidé ce qui est inscrit dans le rapport. Nous parlons bien du paragraphe 238, n'est-ce pas? Je crois que ce qui est dit dans le rapport reflète fidèlement ce qui s'est passé.

Le PRÉSIDENT

Est-ce que les armateurs sont convaincus par la réponse des gens de mer? Maintient-on le paragraphe tel qu'il est?

Original anglais: M. HAJARA (armateur, Inde)

Je me rappelle que le texte revenu du Comité de rédaction est celui qui figure au paragraphe 236. Donc sur ce point, c'est clair. Ensuite, j'avais dit que, même si nous n'avions pas demandé au Comité de rédaction de le faire, ce dernier avait rédigé un commentaire qui n'est présenté que maintenant. Alors nous ne pouvons pas nous prononcer dans l'immédiat. Enfin, peut-être ma mémoire me fait-elle défaut? Je ne veux pas contredire M. Orrell. Il avait été dit que le Comité de rédaction n'avait pas été prié de faire ce commentaire et qu'il avait donc outrepassé son mandat. Je me trompe peut-être, alors que l'on me corrige si c'est le cas.

Original anglais: M. ORRELL (marin, Royaume-Uni)

Le Comité de rédaction avait fait un commentaire et avait posé la question de savoir si nous voulions tout couvrir. M. Hajara avait dit, au nom des armateurs, qu'ils n'avaient pas encore eu le temps d'examiner ce texte et qu'il fallait donc trouver ce temps, ce en quoi je suis d'accord. Nous aussi, nous avons besoin de temps pour examiner ce texte. Alors il est vrai que nous étions convenus de reporter la discussion et, finalement, nous ne sommes jamais revenus sur cette question. En théorie, étant donné que la commission a terminé ses travaux, nous pouvons désormais décider d'intégrer ou non ce texte.

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

Je ne pense pas que le secrétariat puisse résoudre ce problème mais, d'après les notes du secrétariat, le texte n'a pas été adopté. C'est à vous de nous dire si cela a été adopté ou non. Nous nous sommes peut-être trompés lorsque nous avons tiré cette conclusion. Il faut peut-être poser la question au président.

Le PRÉSIDENT

Je vais d'abord redonner la parole aux gens de mer et ensuite nous demanderons l'avis du président de la commission.

Original anglais: M. ORRELL (marin, Royaume-Uni)

Je préfère m'en remettre au président de la commission n° 1. En tout cas, M^{me} Doumbia-Henry a raison; aucune décision n'a été prise. Nous ne savons donc pas s'il faut incorporer le texte dans l'instrument ou non. C'est peut-être ce à quoi M. Hajara faisait allusion. Il est vrai que soit nous le conservons, soit nous ne le conservons pas, car, de toute façon, nous devrons y revenir.

Original anglais: M. CARLTON (gouvernement, Etats-Unis)

Je parle en tant que président de la commission n° 1. Si ma mémoire est bonne, nous n'avions pas pris de décision formelle à cet égard.

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

Je propose, au nom du Bureau, que nous intégrions cela dans le texte et vous déciderez, demain, si cela vous convient.

Original anglais: M. HAJARA (armateur, Inde)

Je reviens au paragraphe 256. Je n'ai pas réagi suffisamment vite. Là encore, ce n'est pas très clair. Il est dit que cette proposition n'a soulevé aucune objections, mais il faut préciser qu'elle a été adoptée.

Le PRÉSIDENT

Le secrétariat introduira une correction en ce sens au paragraphe 256.

Nous en avons terminé avec l'examen du rapport de la commission n° 1. S'il n'y a pas d'objections, puis-je considérer que le rapport, avec les modifications qui lui ont été apportées, est approuvé?

(Le rapport de la commission n° 1, tel que modifié, est approuvé.)

(La séance est suspendue à 17 h 30 et reprise à 18 heures.)

RAPPORT DE LA COMMISSION N° 3: PRÉSENTATION, DISCUSSION ET APPROBATION

Le PRÉSIDENT

Nous allons maintenant examiner le rapport de la commission n° 3 qui était chargée de l'examen du titre 4 du projet de convention maritime consolidée. Ce rapport est reproduit dans le *Compte rendu* n° 6. Le bureau de cette commission était composé de la manière suivante: présidente: M^{me} Baldoz; vice-présidente gouvernementale: M^{me} Lewandowska; vice-président, groupe des armateurs: M. Cox; et vice-présidente, groupe des gens de mer: M^{me} Smith.

Pour commencer, je vais donner la parole au rapporteur de la commission, M^{me} Elhamid, pour qu'elle nous présente les travaux de la commission.

Original arabe: M^{me} ELHAMID (rapporteuse de la commission n° 3)

Etant donné que je prends la parole pour la première fois en plénière, je souhaiterais vous féliciter, vous qui menez les débats de cette Conférence maritime préparatoire.

Tout d'abord, j'ai le plaisir de présenter le rapport de la commission n° 3, qui était chargée de l'examen du titre 4 de la convention. Nous avons traité de la protection de la santé à bord et à terre, des soins médicaux, de bien-être et de protection sociale.

La commission s'est acquittée de son mandat sous la présidence des Philippines et la vice-présidence des personnes que vous avez mentionnées. Elle a bénéficié de l'assistance du secrétariat, dont les travaux ont été coordonnés par M. Escobar, que nous remercions sincèrement car il a grandement contribué au succès des travaux de notre commission.

La commission s'est réunie à 13 reprises pour examiner les textes contenus dans le projet recommandé de convention du travail maritime consolidée. Il y avait des passages entre crochets que nous avons examinés ainsi que des propositions soumises par les membres de la commission concernant d'autres textes. Je dois mentionner qu'il y a eu une coopération constructive entre les membres de la commission, les membres gouvernementaux et les partenaires sociaux, les armateurs et les gens de mer sur ces questions. Nous avons tous reconnu que ces textes étaient complexes et importants, mais nous nous sommes efforcés de mener à bonne fin nos travaux pour pouvoir parvenir aux objectifs que nous nous étions fixés, c'est-à-dire conserver une série de principes et de droits pour les gens de mer, formuler des textes clairs et précis pour garantir une mise en œuvre efficace, arriver à une ratification de la convention du travail maritime consolidée par le plus grand nombre possible d'Etats Membres de l'OIT en faisant preuve de la souplesse nécessaire.

Je souhaiterais vous présenter brièvement les thèmes examinés par la commission.

Nous avons d'abord traité des soins médicaux à terre et à bord. Etant donné que la question des soins médicaux à bord couvre également l'hospitalisation à bord et le personnel médical de bord, ainsi que les soins infirmiers et l'assistance médicale, nous avons examiné les textes des réglementations, des normes et des principes directeurs y afférents. Des crochets ont été supprimés et plusieurs amendements ont été présentés sur certains passages du texte. Compte tenu du lien qui existe entre les prescriptions en matière d'hospitalisation et la conception des navires, la Commission d'organisation des travaux a décidé de proposer à la commission de transférer les paragraphes pertinents du principe directeur B4.1.1 dans le titre 3 et d'amender le titre de ce principe directeur comme suit «Dispositions en matière de soins médicaux». La commission a également essayé d'éviter les redites ou les répétitions par rapport à la Convention STCW.

Le deuxième thème était la responsabilité des armateurs pour les conséquences financières et économiques des maladies ou des lésions subies dans le cadre du contrat d'engagement. Ces dispositions visent à garantir une couverture sociale à court

terme. Nous avons examiné la réglementation 4.2 et les dispositions connexes, et les crochets du paragraphe 4 de la norme A4.2 ont été supprimés. En ce qui concerne le sous-paragraphe 1, alinéa a), sur la responsabilité des armateurs dans le domaine de la maladie ou des lésions des gens de mer en cours d'emploi et l'alinéa b) portant sur l'indemnisation en cas de décès ou d'invalidité longue, la commission ne s'est pas attardée et a estimé que ce texte devrait être conservé entre crochets pour réexamen à la lumière des conclusions de l'étude en cours entreprise par le Groupe de travail conjoint OIT/OMI. Ce groupe de travail n'a pas encore terminé ses travaux et cette question devrait être transmise à la Commission d'organisation des travaux.

Le troisième thème était la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents. L'objectif de ces textes est de veiller à ce que l'environnement de travail des gens de mer à bord garantisse leur santé et leur sécurité. Un petit groupe de travail a été mis sur pied, pour examiner la réglementation 4.3 et la norme et le principe directeur B4.3.1 en découlant. Le rapport de ce groupe a fait l'objet de longs débats. Nous avons également examiné les propositions soumises dans ce domaine et des amendements ont été proposés le cas échéant. La commission a mis l'accent sur la nécessité d'avoir des programmes de santé et de sécurité au travail ainsi que des systèmes permettant l'application des politiques. La question de l'inscription des effets physiques et psychologiques de la fatigue dans la liste des maladies professionnelles que doit prendre en compte l'autorité compétente dans le cadre de ces systèmes et programmes a également été examinée. En ce qui concerne les principes directeurs concernant le bruit et les vibrations, la commission a examiné ces textes et nous avons pensé qu'il y avait un lien entre ce thème et la conception des navires. Nous avons donc transmis la question à la Commission d'organisation des travaux, qui a décidé de la renvoyer à la commission n° 2 pour examen sous le titre 3.

Le quatrième thème porte sur l'accès aux installations de bien-être à terre. A cet égard, la commission a confirmé que les Etats Membres qui ratifieront cette convention ne seraient pas obligés de fournir l'appui financier nécessaire pour les structures de soin dans les ports. Le rôle des Etats Membres consiste seulement à promouvoir la promotion la création et le développement de ces installations et à faciliter l'accès de ces dernières.

Le cinquième thème est la sécurité sociale. C'est l'un des plus complexes en raison de la diversité des responsabilités, mais aussi de la nature particulière du travail des gens de mer. Le cas de ceux qui travaillent à bord de navires étrangers et de ceux qui n'ont pas droit à la sécurité sociale dans l'Etat du pavillon a été examiné. Le Groupe de travail de haut niveau, lors de ses précédentes réunions – la plus récente a eu lieu à Nantes en janvier 2004 – n'a pas ménagé ses efforts et a longuement débattu de cette question, comme l'ont fait les experts qui se sont réunis en avril 2004, pour parvenir au texte soumis par le Bureau. Cependant, malgré la complexité de la question, la commission a réussi à dégager un consensus sur le principe de la sécurité sociale. Les participants ont contribué à l'examen du texte du Bureau et les gouvernements et les partenaires sociaux ont proposé de nombreux amendements en tenant compte des considérations suivantes: 1) La convention n° 165 n'a été ratifiée que par deux Etats

Membres. Nous devrions donc élaborer un texte qui suscite une large ratification. 2) Le principe fondamental est la responsabilité de l'Etat de résidence. 3) Bien que les dispositions de la convention mentionnent neuf branches de sécurité sociale, les Etats Membres sont priés de garantir une protection dans au moins trois branches qui devraient être précisées au moment de la ratification. 4) Il est difficile de demander à tous les Etats d'étendre à toutes les branches existantes dans l'Etat de résidence la protection sociale des gens de mer travaillant à bord de navires qui battent leur pavillon. C'est pourquoi, dans le texte, on trouve l'expression «selon leurs circonstances nationales». 5) Afin de garantir une couverture sociale continue quel que soit le lieu de résidence, l'on a prévu plusieurs mécanismes de sanction par le biais d'une coopération entre les Etats sous la forme d'accords bilatéraux ou multilatéraux, ou par le biais d'autres dispositions, quel que soit le système de couverture, qu'il soit basé sur la participation, sur les cotisations ou sur le financement public, et quel que soit le lieu de résidence.

Je souhaiterais remercier, en mon nom et au nom des membres de la commission, le secrétariat, et notamment M^{me} Doumbia-Henry, pour tous les efforts qu'ils ont déployés depuis les premières réunions du Groupe de travail de haut niveau en décembre 2001. Ces efforts ont abouti au projet recommandé de convention du travail maritime consolidée, base de nos discussions en commission n° 3.

J'aimerais plus particulièrement remercier M^{me} Doumbia-Henry pour tout le travail qu'elle a accompli au cours de la présente Conférence préparatoire, ainsi que tous les membres de la commission pour leur collaboration et leur volonté de trouver un consensus.

J'aimerais également remercier les traducteurs et les interprètes qui nous ont accompagnés au cours de nos réunions pour leur patience, leur attention et la façon dont ils ont traduit les interventions des membres des commissions.

J'aimerais également remercier M^{me} Baldoz, la présidente de la commission, qui a fait preuve de beaucoup de patience et qui a assumé de lourdes responsabilités pour le titre difficile que nous avons eu à examiner. Grâce à ses efforts, les travaux de cette commission ont été couronnés de succès. Je vous remercie.

Original anglais: M. COX (vice-président, groupe des armateurs, commission n° 3)

Vous savez tous que plusieurs membres de mon équipe m'ont demandé d'être bref. Mais la brièveté est un concept subjectif. Alors, je vais essayer d'être bref, mais je ne suis pas certain de pouvoir satisfaire tout le monde.

C'est un immense plaisir pour moi que de prendre la parole devant ce groupe en tant que porte-parole du groupe des armateurs de la commission n° 3. Nous avons bien travaillé au cours de ces deux semaines.

Je tiens à remercier mon équipe qui a été très patiente lorsque je ne comprenais pas ce qu'ils me disaient. Je tiens à remercier la présidente M^{me} Baldoz, car je lui ai dit qu'elle était extrêmement courageuse d'assumer cette responsabilité et je crois qu'elle était tout à fait à la hauteur de mes attentes. Je tiens également à remercier mon homologue vice-président, porte-parole très compétent qui a toujours bien représenté le point de vue des gens de

mer, et qui a également été à la hauteur de mes attentes.

Nous avons étudié le titre 4. J'ai noté le titre: Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection sociale. Cela m'a frappé, car ce sont des thèmes très importants pour chacun d'entre nous en tant que personne. Et en observant la salle au cours de ces deux semaines, je me suis dit que j'étais entouré de personnes et que tous ces thèmes sont extrêmement importants pour leur vie personnelle à bord des navires, et à terre. Par ailleurs, nous qui sommes assis dans les rangs des armateurs, nous sommes souvent d'anciens gens de mer et nous en revendiquons l'appellation, lorsque cela nous est permis. Donc, nous avons des préoccupations en commun.

L'une de nos principales préoccupations a été que neuf secteurs de la sécurité sociale sont énumérés dans ces textes; les armateurs assument entièrement leurs responsabilités pour tout ce qui a trait à la sécurité sociale dans l'instrument.

Nous sommes par ailleurs fermement convaincus que les gouvernements doivent eux aussi assumer leurs responsabilités s'agissant de questions de sécurité sociale énumérées dans cet instrument.

Ne voulant pas insister trop lourdement sur la sécurité sociale, je précise que nous avons également parlé de soins médicaux et de protection de la santé. Ce sont des thèmes tout aussi importants que la sécurité sociale, car pour une personne blessée à bord d'un navire, les soins de santé immédiats sont plus importants que des régimes qui s'occuperont de lui dans cinq ou six mois.

Nous avons dû nous occuper de la consolidation de plusieurs instruments et il me semble que, dans cet exercice de consolidation, il nous fallait également mettre à jour, je dirais même améliorer, le libellé s'agissant des thèmes qui nous intéressaient au titre 4. Et je crois que nous y sommes parvenus.

Il y a trois ans, lorsque nous nous sommes lancés dans cet exercice, je me suis demandé: y arriverons-nous un jour? Je dois avouer qu'il m'arrive encore de me poser la question.

Toutefois, je suis moins inquiet lorsque je me pose cette question aujourd'hui. Donc je crois que nous y arriverons. Les chances sont de notre côté.

Merci, Monsieur le Président, de m'avoir écouté aujourd'hui. Je remercie mes collègues délégués. Je remercie les gens de mer, et je remercie aussi mon équipe pour l'appui qu'elle m'a accordé au cours de ces deux semaines.

Original anglais: M^{me} SMITH (vice-présidente, groupe des gens de mer, commission n° 3)

Au cours de ces dix derniers jours, notre commission s'est attaquée à toute une série de questions très difficiles. Et comme si la tâche n'était déjà pas assez difficile, nous avons dû faire face à de nouvelles procédures. Le fait que nous ayons pu avancer dans de nombreux domaines, nous le devons au professionnalisme et au travail acharné de nombreuses personnes. Ayant cela à l'esprit, nous tenons à féliciter notre présidente, M^{me} Baldoz, de la façon dont elle a dirigé notre commission. Nous la félicitons du courage qu'elle a eu à assumer cette tâche car les dispositions sur la sécurité sociale ont désormais la réputation d'être la partie la plus difficile de cette convention. Notre travail n'aurait pas été possible sans la préparation minutieuse du Bureau et sans ses excellentes orientations tout au long de la Conférence. La commission a également pu bénéficier du

savoir-faire d'experts qui a été extrêmement utile. Madame Doumbia-Henry et son équipe nous ont comme toujours accordé un appui précieux et nous les en remercions.

Nous aimerions également remercier M. Cox, porte-parole du groupe des armateurs, de l'esprit dans lequel il a abordé nos discussions. Il est toujours agréable de travailler avec une personne de cette stature, d'un tel professionnalisme et ayant une vaste expérience.

La commission a nettement progressé au cours des dix derniers jours. Nous avons discuté et nous nous sommes entendus sur un grand nombre de questions importantes: les soins médicaux, la responsabilité des armateurs face aux conséquences financières d'une maladie, d'un accident, d'un décès survenant en relation avec l'emploi, la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents. Il faudra certainement encore approfondir ce travail, mais le groupe des gens de mer estime que nous avons bien progressé sur ces questions. Toutefois, nous sommes moins optimistes pour ce qui est de l'issue des discussions sur la sécurité sociale. La responsabilité de fournir des prestations de sécurité sociale incombe aussi bien aux Etats – Etats de résidence et du pavillon – qu'aux armateurs et aux gens de mer. Il est important que toutes les parties assument pleinement leurs responsabilités. Nous ne nions pas le fait que la sécurité sociale des gens de mer est une question particulièrement complexe, compte tenu de la nature même des transports maritimes internationaux, pour des marins travaillant dans un secteur mondial à bord de navires battant des pavillons différents. En outre, la protection sociale n'est pas suffisamment développée pour offrir aux gens de mer la protection dont ils ont besoin. Bien souvent les gens de mer sont exclus des prestations offertes aux travailleurs à terre. C'est précisément pour cela que nous avons décidé d'aborder la question de la sécurité sociale dans la convention consolidée. Les gens de mer sont déçus que la commission n'ait pas réussi à traiter comme il convient les responsabilités de l'Etat du pavillon à l'égard des dispositions relatives à la sécurité sociale. L'Etat du pavillon est compétent à bord du navire et il lui incombe d'assurer un contrôle et une surveillance. Il doit garantir que les gens de mer bénéficient d'une couverture de sécurité sociale, que ce soit par la législation de l'Etat de résidence, par sa propre législation ou par tout autre arrangement comme des accords bi ou multilatéraux et les conventions collectives. Malheureusement, même si le principe a recueilli un vaste appui en commission, un consensus n'a pu être dégagé. Tant que le rôle de l'Etat du pavillon ne sera pas bien défini dans la convention, on ne voit pas très bien comment les gens de mer pourront bénéficier dans la pratique de ces dispositions.

En prévision de la Conférence du travail maritime, nous encourageons tous les Etats Membres à ne pas oublier que notre objectif est de garantir des conditions de vie et de travail décentes pour les gens de mer, et ce faisant, de promouvoir l'Agenda pour le travail décent de l'OIT. Nous ne pensons pas que nous y arriverons tant que les gens de mer, indépendamment de leur nationalité, n'auront pas tous accès à des prestations suffisantes de sécurité sociale.

Les gens de mer se réjouissent de collaborer avec les Etats Membres et nos partenaires sociaux pour réaliser de nouveaux progrès sur les questions sou-

mises à la commission. Nous tenons à remercier toutes les personnes ayant participé à la commission n° 3.

Original anglais: M^{me} LEWANDOWSKA (vice-présidente gouvernementale, commission n° 3)

Je n'ai pas de déclaration officielle à faire. Tout ce que je voulais dire a déjà été dit par notre rapporteur et par les porte-parole des deux groupes, armateurs et gens de mer. J'aimerais simplement indiquer que, à la commission n° 3, nous avons eu à traiter d'un domaine très vaste au cours de ces deux semaines, et nous avons réussi à examiner presque toutes les questions du titre 4. C'était un grand honneur que de collaborer avec des personnes aussi expérimentées représentant les trois groupes de notre commission n° 3. Je suis convaincue que nous avons fait tout ce qui était en notre pouvoir pour préparer, comme il se devait, le projet de texte. Je tiens bien-sûr à remercier chaleureusement M^{me} Doumbia-Henry et son équipe qui nous ont apporté une aide très précieuse au cours de nos discussions.

Original anglais: M^{me} BALDOZ (présidente de la commission n° 3)

Le rapport de la commission n° 3 sur la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection sociale est le fruit de débats approfondis où les partenaires sociaux et les gouvernements ont pu exprimer leurs points de vue d'une façon honnête, franche et sincère. Les débats en commission se sont déroulés dans un climat de confiance et de respect mutuels, caractéristique véritable du tripartisme et du dialogue social qui fait de l'OIT une organisation unique dans ses valeurs et ses traditions.

Le Seigneur m'a aidé dans ma tâche car j'ai pu compter sur la compétence, le savoir-faire et la bonne foi de tous les orateurs, ce qui nous a permis de parvenir à un consensus quant à ce qu'il fallait faire avec les textes entre crochets. La commission, à la fin de nos travaux, a réussi à garder les textes préparés par l'OIT, à l'exception d'un paragraphe dans les principes directeurs sur la sécurité sociale qui demeure entre crochets. Nous avons entendu l'expression unanime de l'importance des droits en matière de protection sociale et de soins médicaux à bord des navires.

La commission était parfaitement consciente de l'équilibre délicat s'agissant du partage des responsabilités entre les partenaires sociaux et les gouvernements, à l'heure de réaliser les programmes de protection sociale et de soins médicaux. Ayant cela à l'esprit et compte tenu des arguments présentés de part et d'autre, la commission est parvenue à supprimer les crochets. Nous avons pu adopter la majeure partie du texte existant. S'agissant des passages du texte qui ont été amendés, nous sommes convaincus que le projet de convention est amélioré. Nous sommes reconnaissants à tous ceux qui ont apporté des contributions et qui ont accepté les amendements.

La seule disposition qui reste en suspens concerne les moyens d'aboutir à des règles du jeu équitables. Les points de vue étaient divergents quant à la façon d'y parvenir. Nous gardons toutefois l'espoir, compte tenu de nos discussions, que les différentes positions des gouvernements, des gens de mer et des armateurs pourront être rapprochées dans un avenir proche.

Ce résultat met en évidence le côté complet et abouti du projet d'instrument pour ce qui est d'assurer que le système de protection de la santé, de soins médicaux, de bien-être et de protection sociale prévu dans les normes existantes réponde mieux aux besoins des gens de mer et qu'il soit plus facilement applicable, de sorte que les armateurs et les gouvernements puissent accorder de meilleures conditions de vie et de travail à tous les gens de mer, en partageant un fardeau égal grâce à ce résultat qui est le fruit de débats approfondis et du consensus obtenu avec l'aide du petit groupe de travail et du Comité de rédaction. La commission est consciente d'avoir apporté une contribution de poids à la réalisation d'un objectif fondamental de l'OIT: obtenir la ratification la plus large de cet instrument sur le travail maritime une fois qu'il sera adopté.

En tant que présidente, je tiens à exprimer ma gratitude à l'égard de M. Cox, vice-président du groupe des armateurs, et de M^{me} Smith, vice-présidente du groupe des gens de mer, ainsi que de leurs secrétaires, M^{me} James et M. Heller. Je tiens également à remercier les représentants des nombreux gouvernements qui ont participé de façon active aux travaux de notre commission. Je n'ai pas besoin d'énumérer leurs noms, chacun a encore à l'esprit leurs interventions, qui témoignent de leurs compétences et de sensibilité. Je remercie M^{me} Lewandowska, vice-présidente du groupe gouvernemental, et M^{me} Elhamid, rapporteuse de la commission. Je les remercie d'un excellent travail.

Enfin, je suis très redevable de l'aide et des conseils qui m'ont été fournis par M^{me} Doumbia-Henry et son équipe, notamment MM. Appave et Escobar. Sans leurs interventions opportunes, sans leurs sages conseils, la commission se serait perdue dans toutes ses questions qui requéraient une mise en perspective historique. Nous remercions également les interprètes et les traducteurs sans lesquels il n'y aurait pas de communication possible.

En tant que présidente, j'appuie l'adoption par cette séance plénière du rapport de la commission. Au nom de mon pays, les Philippines, je tiens à vous remercier, Monsieur le Président, de m'avoir accordé le privilège de présider cette commission. Ce fut une expérience des plus enrichissantes.

Le PRÉSIDENT

S'il n'y a pas d'autres déclarations générales sur le rapport, je propose que nous passions à l'approbation de ce rapport de la commission n° 3.

Original anglais: M. COX (armateur, Etats-Unis)

C'est une motion d'ordre. Il est écrit que le principe directeur B4.1. a été renvoyé à la commission n° 2. J'apprends que celle-ci a également travaillé à d'autres paragraphes qui sont du ressort de la commission n° 3. J'aimerais préciser que, pour le paragraphe 4 a) de la norme, notre commission n'a jamais renoncé à ses prérogatives. Or dans le rapport de la commission n° 2, il y aurait une référence à ce paragraphe. Cela n'a pas lieu d'être.

Le PRÉSIDENT

Je vous propose de revenir sur cette question quand nous aurons le rapport de la commission n° 2.

Original anglais: M^{me} SMITH (marin, Norvège)

Compte tenu de ce que viennent de dire les armateurs, nous vous renvoyons au paragraphe 22 pour signaler que le groupe des gens de mer s'est forte-

ment opposé au chiffre minimum. Nous nous en remettons à vous. Peut-on dire qu'il y avait un consensus général?

Le PRÉSIDENT

Au paragraphe 22, c'est bien le mot «consensus» qui vous dérange, si j'ai bien compris?

Original anglais: M^{me} SMITH (marin, Norvège)

Nous aimerions simplement attirer votre attention sur le fait que, vous le verrez dans les paragraphes précédents, le groupe des gens de mer s'est opposé vigoureusement au chiffre minimum de 15. Puisque c'est la note du président, nous aimerions simplement rappeler que nous nous sommes opposés à ce chiffre. Alors, peut-on écrire au paragraphe 22 que le consensus semblait général?

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

Ma lecture de ce paragraphe est que le 4 a) a été adopté. Donc il y avait un consensus pour adopter le 4 a). Est-ce que vous remettez en question ce consensus, l'adoption de ce paragraphe avec le chiffre qu'il contient? La référence se rapporte à la décision d'adopter une disposition donnée. Cela ne se rapporte pas à la discussion que nous avons eue. Mettez-vous en doute le fait que le texte a été adopté par la commission? Je crois que c'est ce qui ressort pourtant de l'intervention de la présidente au paragraphe 22.

Original anglais: M^{me} SMITH (marin, Norvège)

Ce que nous avons dit, et nous souhaitons que cela figure au compte rendu, c'est que nous étions vigoureusement opposés au chiffre minimum de 15. Or il est écrit que la présidente a noté que le consensus est général. J'aimerais simplement dire que, puisque nous nous sommes opposés à ce chiffre, peut-on franchement dire que le consensus était général?

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

Mon avis est que le texte a été adopté, mais nous allons essayer de le modifier pour tenir compte de ce qui a été dit.

Original anglais: M. CRUMLIN (marin, Australie)

J'aimerais simplement dire en tant que porte-parole des gens de mer à la commission n° 2 que, dans le texte qui nous a été transmis, comme convenu, le chiffre en question était entre accolades.

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

Je crois que l'objection des gens de mer a bien été notée dans les paragraphes précédents. Je pense donc qu'il n'y a pas de problème, mais je suis prête à ré-examiner le paragraphe 22 afin d'apporter les modifications nécessaires. Ce paragraphe pourrait se lire comme suit: «La présidente a noté qu'il y a un accord pour maintenir le texte du paragraphe 4 a), tel qu'il figure dans le projet recommandé.»

Le PRÉSIDENT

Cette formulation convient-elle à tout le monde? Tel semble être le cas. Je vous propose donc de continuer l'examen du rapport.

Original russe: délégation gouvernementale de la Fédération de Russie

La Fédération de Russie souhaiterait apporter une modification au paragraphe 145.

Le PRÉSIDENT

S'agissant d'une intervention du vice-président du groupe des armateurs, pouvez-vous préciser quelle modification vous voulez apporter?

Original russe: délégation gouvernementale de la Fédération de Russie

La Fédération de Russie fait partie des pays qui ont approuvé le remplacement de «en» par «après».

Le PRÉSIDENT

La Fédération de Russie sera donc ajoutée à la liste des pays qui ont approuvé ce changement.

Original anglais: M^{me} SMITH (*marin, Norvège*)

Nous aimerions ajouter après le 348 un nouveau paragraphe concernant une intervention du porte-parole des gens de mer qui voulait une confirmation pour savoir s'il avait bien compris l'intervention de la délégation du Royaume-Uni.

Le PRÉSIDENT

Cette observation ne figure en effet pas dans le rapport.

Original anglais: délégation gouvernementale des Bahamas

Nous souhaitons qu'une modification soit apportée au paragraphe 345.

Le PRÉSIDENT

S'agissant d'un paragraphe concernant le Japon, pouvez-vous expliciter votre demande?

Original anglais: délégation gouvernementale des Bahamas

A la fin du paragraphe, on reprend les termes de ma délégation, mais ce n'est pas exactement le sens de l'intervention qui a été faite. Nous avons fait des observations supplémentaires et nous aimerions qu'elles figurent dans ce paragraphe.

Original anglais: délégation gouvernementale du Royaume-Uni

Nous avons une modification concernant le paragraphe 348. Par ailleurs, compte tenu de l'intervention des gens de mer qui veulent après le paragraphe 348 un paragraphe supplémentaire reproduisant une question qu'ils ont posée à notre gouvernement, je précise qu'une réponse a été apportée à cette question. Ne pourrait-on pas insérer un autre paragraphe reflétant la réponse que nous avons donnée?

Le PRÉSIDENT

Je vous invite à en discuter avec le secrétariat et les gens de mer.

Original anglais: délégation gouvernementale du Japon

Je présenterai une modification concernant le paragraphe 388 après avoir consulté le délégué des Bahamas.

Original arabe: délégation gouvernementale de la Tunisie

Nous souhaitons qu'une modification soit apportée au paragraphe 371.

Le PRÉSIDENT

Vu que plusieurs gouvernements sont cités dans ce paragraphe, pouvez-vous préciser la nature de votre demande?

Original arabe: délégation gouvernementale de la Tunisie

Par rapport à ce que j'ai dit, il y a plusieurs éléments qui manquent dans ce paragraphe.

Original anglais: délégation gouvernementale du Danemark

Une toute petite correction au paragraphe 402: ma collègue de la commission n° 3 est une dame, et il faut donc remplacer «il» par «elle».

Original anglais: délégation gouvernementale des Bahamas

Nous souhaitons de petites modifications aux paragraphes 405 et 411.

Le PRÉSIDENT

Pouvez-vous préciser votre demande pour le paragraphe 411?

Original anglais: délégation gouvernementale des Bahamas

Au paragraphe 411, il est écrit que nous avons appuyé le membre gouvernemental de la Norvège. En fait, ce que nous avons appuyé, c'était l'intervention des armateurs, telle qu'elle est reproduite au paragraphe 410.

Le PRÉSIDENT

Nous en avons terminé avec l'examen du rapport de la commission n° 3. S'il n'y a pas d'objections, puis-je considérer que le rapport, avec les modifications qui lui ont été apportées, est approuvé?

(Le rapport de la commission n° 3, tel que modifié, est approuvé.)

(La séance est levée à 19 h 45.)

**Résolution concernant la coopération technique
en vue de renforcer les capacités des administrations nationales
responsables de l'inspection du travail maritime**

La Conférence technique maritime préparatoire de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève du 13 au 24 septembre 2004 par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail,

Ayant examiné le projet de Convention du travail maritime consolidée;

Notant que les dispositions du projet de Convention du travail maritime consolidée demande à chaque Etat qui la ratifie de mettre en œuvre les prescriptions énoncées dans la convention;

Reconnaissant que la ratification et la mise en œuvre fructueuse de la Convention du travail maritime consolidée dépendront de l'existence dans chaque Etat la ratifiant du savoir-faire et des ressources matérielles nécessaires;

Notant l'urgente nécessité d'aider les Etats Membres à développer leurs capacités nationales en ce qui concerne la mise en place d'un système efficace d'inspection et de certification relativement aux conditions du travail maritime,

1. Prie instamment les Membres de convenir de mesures de coopération qui leur permettent:

- a) de développer à l'échelle nationale des institutions et des capacités en matière d'inspection et de certification relativement aux conditions du travail maritime;
- b) de dispenser une formation et d'assurer un échange de connaissances et d'expériences en ce qui concerne la formulation et l'élaboration de politiques, législations et procédures nationales pour l'inspection et la certification concernant les conditions du travail maritime;
- c) de renforcer les mesures visant à développer la coopération et l'échange d'information ainsi que la prestation d'une assistance matérielle aux niveaux international, régional et bilatéral en vue de faciliter la ratification et la mise en œuvre de la convention à l'échelle nationale.

2. Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à demander au Directeur général:

- a) de mettre en œuvre un plan d'action de coopération technique de sorte que les administrations responsables de l'inspection du travail maritime puissent développer les capacités nécessaires pour mettre en œuvre efficacement les dispositions pertinentes de la convention et que les Etats Membres puissent la ratifier;
- b) d'envisager un mécanisme tripartite approprié pour faciliter la mise en œuvre de la convention par la rédaction de manuels et d'un matériel de formation portant spécifiquement sur les règles, normes et principes directeurs contenus dans la convention;
- c) de mobiliser et d'allouer les ressources nécessaires au programme de coopération technique de l'Organisation afin de dispenser une assistance aux Etats Membres dans la mise en œuvre des dispositions de la Convention du travail maritime consolidée qui se rapportent à l'inspection et à la certification.

TABLE DES MATIÈRES

Page

Deuxième séance

Résolution concernant la coopération technique en vue de renforcer les capacités des administrations nationales responsables de l'inspection du travail maritime: présentation, discussion et adoption.....	1
<i>Orateurs:</i> M ^{me} Hendarti, M. Zhang, M. Lindemann, M. Orrell, M. Jennings, M. Li, M. Yahmadi	
Rapport de la commission n ^o 1: présentation, discussion et approbation.....	3
<i>Orateurs:</i> M. Shinguadja, M. Hajara, M. Orrell, M. Jeon, M. Carlton, M ^{me} Doumbia-Henry	
Rapport de la commission n ^o 3: présentation, discussion et approbation.....	9
<i>Orateurs:</i> M ^{me} Elhamid, M. Cox, M ^{me} Smith, M ^{me} Lewandowska, M ^{me} Baldoz, M ^{me} Doumbia-Henry, M. Crumlin, délégués gouvernementaux de la Fédération de Russie, des Bahamas, du Royaume-Uni, du Japon, de la Tunisie, du Danemark	
Résolution concernant la coopération technique en vue de renforcer les capacités des administrations nationales responsables de l'inspection du travail maritime	15