

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL
Programme des activités sectorielles

Rapport final

**Réunion tripartite d'experts pour l'élaboration
de directives pour les agents chargés du contrôle
par l'Etat du port effectuant des inspections
en application de la convention du travail maritime, 2006**

Genève, 22-26 septembre 2008



ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL
Programme des activités sectorielles

Rapport final

**Réunion tripartite d'experts pour l'élaboration
de directives pour les agents chargés du contrôle
par l'Etat du port effectuant des inspections
en application de la convention du travail maritime, 2006**

Genève, 22-26 septembre 2008

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à l'adresse suivante: Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: pubdroit@ilo.org. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

Bibliothèques, institutions et autres utilisateurs enregistrés auprès d'un organisme de gestion des droits de reproduction ne peuvent faire des copies qu'en accord avec les conditions et droits qui leur ont été octroyés. Visitez le site www.ifro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

ISBN 978-92-2-222747-1 (Imprimé)

ISBN 978-92-2-222748-8 (Web pdf)

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Les publications et les produits électroniques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: pubvente@ilo.org.

Visitez notre site Web: www.ilo.org/publns.

Tables des matières

	Page
Introduction	1
Composition	1
Documentation	1
Ouverture de la réunion	2
Remarques liminaires	2
Déclarations générales	3
1. Introduction	5
1.1. Objectifs et contenu de ces directives	5
1.2. Bref aperçu de la structure de la convention du travail maritime, 2006	5
2. Responsabilités dans le cadre des inspections au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006	6
3. Effectuer une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006	7
3.1. Considérations générales relatives aux inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006	7
3.2. Procédure à suivre dans le cas où l'inspection est menée à l'initiative de l'autorité de l'Etat du port	9
3.3. Procédure pour les inspections effectuées après le dépôt d'une plainte	20
4. Inspection plus approfondie des conditions du travail maritime à bord des navires	22
4.1. Note générale	22
4.2. Les prescriptions de base; les sources d'information; les exemples de manquements ou de non-conformité	23
5. Mesures à prendre par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port après avoir constaté des manquements ou des non-conformités	29
5.1. Mesures à envisager lorsque des manquements sont constatés	29
5.3. Facteurs que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit prendre en compte pour décider s'il accepte une proposition de rectification	35
5.4. Consultation préalable à la décision relative à la proposition de rectification	36
5.5. Forme et contenu de la proposition de rectification	37
5.7. Mesures à prendre si le navire n'est pas autorisé à prendre la mer	38
6. Plaintes à terre des gens de mer	38
Adoption des directives	39
Rapport	39
Journée maritime mondiale, 25 septembre 2008	39
Discours de clôture	40
Liste des participants	41

Introduction

1. Conformément à la décision prise par le Conseil d'administration à sa 298^e session (mars 2007), la Réunion tripartite d'experts pour l'élaboration de directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006, s'est tenue à Genève du 22 au 26 septembre 2008.

Composition

2. Dix experts gouvernementaux, dix experts employeurs désignés après consultation du groupe des employeurs et dix experts travailleurs désignés après consultation du groupe des travailleurs ont participé à la réunion. Les experts gouvernementaux provenaient des pays suivants: Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Brésil, Canada, Chine, France, Libéria, Nigéria et Norvège. En outre, 43 représentants gouvernementaux d'autres Etats Membres de l'OIT ont assisté à la réunion en qualité d'observateurs. Un certain nombre d'observateurs, représentants d'organisations intergouvernementales ou non gouvernementales, étaient également présents. Une liste des participants figure en annexe au présent rapport.

3. Les participants à la réunion ont élu à l'unanimité le bureau suivant:

Président: M. Richard Day (expert gouvernemental du Canada)
Vice-présidents: M. Naoki Saito (représentant gouvernemental du Japon)
M. Joseph Cox (expert du groupe des armateurs, Etats-Unis)
M. Brian Orrell (expert du groupe des gens de mer, Royaume-Uni)

4. Ils ont en outre constitué un groupe de rédaction technique, présidé par M^{me} Mayte Medina (représentante gouvernementale des Etats-Unis), appelé à fonctionner tout au long de la réunion, et dont la composition est la suivante:

M^{me} Mary Martyn (représentante gouvernementale du Royaume-Uni)

M. Nicholas Makar (représentant gouvernemental des Iles Marshall)

M. Peter McEwen (expert du groupe des gens de mer, Royaume-Uni)

M. Mel Joachim Djedje Li (expert du groupe des gens de mer, Côte d'Ivoire)

M^{me} Nicole Van Echelpoel (experte du groupe des armateurs, Belgique)

M. Tim Springett (expert du groupe des armateurs, Royaume-Uni)

Il a en outre été décidé que M. Alain Moussat (expert gouvernemental de la France) apporterait une contribution à l'élaboration de la version française des directives.

Documentation

5. Les participants étaient saisis d'un *Projet de directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006* (document MELCBS/2008), établi par le Bureau.

Ouverture de la réunion

6. Le président a observé que des progrès ont été faits dans le secteur maritime ces dernières années grâce aux efforts concertés des régimes des Etats du port. La Conférence ministérielle conjointe des mémorandums de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'Etat du port a souligné la nécessité d'améliorer les normes minimales relatives aux conditions de vie et de travail des gens de mer. La convention du travail maritime, 2006 (CTM) établit des critères rigoureux en ce qui concerne les conditions de travail et de vie de toute personne travaillant à bord d'un navire. S'il appartient aux Etats du pavillon de mettre en œuvre la convention, les Etats du port sont, quant à eux, également tenus de veiller au respect de ces dispositions par le biais d'inspections effectuées en fonction des demandes de l'Etat du pavillon, sans jamais aller au-delà. Les directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la CTM, récemment adoptées, comportent des chapitres importants sur les critères d'inspection, avec lesquels les directives concernant l'Etat du port, qui vont être examinées dans le cadre de la présente réunion, doivent être compatibles. Le président a appelé l'attention sur les chapitres 1 et 4 du projet de directives, qui sont très similaires aux chapitres 1 et 3 des directives adoptées concernant les Etats du pavillon et qui ont été alignées sur les dispositions de ces dernières, et il a dit espérer qu'elles seront adoptées sans modifications majeures.
7. Une secrétaire générale adjointe de la réunion, M^{me} Elizabeth Tinoco, cheffe du Service des activités sectorielles du BIT, a souhaité la bienvenue à tous les participants, dont nombre ont participé à la réunion qui a abouti à l'adoption des directives pour les inspections des Etats du pavillon, lesquelles serviront de cadre de référence à la présente réunion. Les mesures prises dans le cadre du contrôle par l'Etat du port sont une composante primordiale des régimes mis en place en vue de la conformité et mise en application des dispositions prévues au titre 5 de la CTM et doivent être complémentaires de celles prises dans le cadre des responsabilités de l'Etat du pavillon. Le rôle de l'Etat du port est d'une importance particulière pour instaurer des règles du jeu équitables entre tous les armateurs. Le contrôle par l'Etat du port donne un caractère universel à la CTM puisqu'il s'applique de la même manière aux Etats qui ne sont pas parties à la convention. Il est donc indispensable que les inspections par l'Etat du port reposent sur des principes uniformes et des pratiques mondialement reconnues, tels qu'énoncés au principe directeur B5.2.1, paragraphe 3, de la CTM. L'intervenante a dit espérer que la réunion sera couronnée de succès et aboutira à l'adoption de directives efficaces et claires dans l'intérêt du secteur maritime.

Remarques liminaires

8. Une secrétaire générale adjointe de la réunion, M^{me} Cleopatra Doumbia-Henry, directrice du Département des normes internationales du travail, a rappelé que la présente réunion est directement liée à la réunion qui s'est tenue la semaine précédente au sujet des directives pour les inspections par les Etats du pavillon. Les procédures d'inspection relevant du contrôle par l'Etat du port définies dans la CTM sont complémentaires de celles mises en place par les Etats du pavillon en vue de l'application de la CTM. Les procédures d'inspection par l'Etat du port et les procédures de traitement à terre des plaintes sont des exemples clés du caractère primordial de la coopération internationale à mettre en place si l'on veut faire en sorte que les aspirations liées à la CTM se concrétisent. D'importants travaux ont été menés pendant plus de vingt-cinq ans au titre du Mémorandum d'entente régional sur le contrôle par l'Etat du port (Mémorandum de Paris). Les liens entre le Mémorandum de Paris et l'OIT sont établis de longue date et remontent à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, qui a jeté les bases des travaux sur les contrôles par l'Etat du port et a été le texte précurseur de la CTM. Les travaux du groupe de travail établi sous les auspices du Mémorandum de Paris ont grandement

contribué à l'élaboration du projet de directives dont sont saisis les participants à la présente réunion.

9. Le projet de directives avait pour objectif d'assurer l'uniformité de l'application pratique, dans la mesure où l'incertitude qui règne quant à la façon d'inspecter les prescriptions de la CTM à bord des navires étrangers entrant dans des ports risquait de freiner le commerce international, d'avoir des effets préjudiciables sur les gens de mer et les armateurs, de surcharger les Etats du port et de poser des problèmes administratifs et autres aux Etats du pavillon. Les directives devraient également aider les pays à assurer la concordance entre les procédures de la CTM et celles qui sont actuellement appliquées en vertu des mémorandums régionaux de contrôle par l'Etat du port. La CTM diffère de la convention n° 147 de par sa nature et son ampleur ainsi que par les éléments à soumettre à l'inspection par l'Etat du port; elle diffère aussi de par le rôle de la documentation à bord du navire et le rôle attribué aux plaintes. Alors que de nombreux pays disposent de systèmes élaborés d'inspection pour le contrôle par l'Etat du port, d'autres en sont à un stade bien moins avancé. C'est pourquoi les directives ont également pour but de les aider à mettre en œuvre leurs obligations en application de la CTM. Alors que les directives contenues dans la partie B du Code de la CTM, destinées aux juristes, ont un statut spécifique, le projet de directives qui doit être discuté à la présente réunion n'est pas juridiquement contraignant et devrait être plutôt considéré comme un manuel d'instructions sur la façon de procéder.
10. La secrétaire générale adjointe a présenté le projet de directives composé de six chapitres: le premier contient une description – tirée principalement de la convention –, dans l'ensemble identique à celle qui est contenue au chapitre 1 des directives pour les inspections des Etats du pavillon; le chapitre 2, qui est bref, met l'accent sur les responsabilités des inspections de contrôle par l'Etat du port, tandis que le chapitre 3 décrit le processus à suivre pour effectuer les inspections de contrôle par l'Etat du port en vertu de la CTM. Le chapitre 4, qui traite en détail de l'inspection effectuée par l'Etat du port des conditions du travail maritime à bord des navires, est basé sur le chapitre 3 des directives pour les inspections des Etats du pavillon. Quant au chapitre 5, il décrit les mesures à prendre lorsque des manquements ou des non-conformités ont été constatés. Enfin, le chapitre 6 donne un aperçu général du processus de traitement des plaintes à terre. Pour conclure, elle souhaite plein succès à la réunion.

Déclarations générales

11. Le vice-président des armateurs a noté qu'il a été fait référence au texte concernant l'Etat du port, qui figure à l'origine dans la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, elle-même fondée sur une législation internationale solidement établie. Il prend note également du souhait exprimé que les directives pour l'Etat du port soient cohérentes avec celles pour l'Etat du pavillon. Les travaux concernant les inspections par l'Etat du pavillon mènent directement à la discussion sur l'inspection pour le contrôle par l'Etat du port, même si la mise en application des directives reste au premier chef de la responsabilité de l'Etat du pavillon. La convention prévoit la possibilité d'exemptions et de dérogations et que, dans de nombreux cas, elle se réfère à la législation et à la réglementation nationales pertinentes. C'est pourquoi il est important que les inspecteurs examinent le certificat de travail international ainsi que la déclaration de conformité du travail maritime, car il s'agit des documents de base en vue de la vérification de la conformité par le navire. La convention appelle, sans pour autant le prescrire spécifiquement, que les Etats aient un système de contrôle par l'Etat du port qui permette d'assurer la conformité des textes avec la convention. Si certains Etats disposent déjà de systèmes de contrôle par l'Etat du port élaborés, ce n'est pas le cas de tous, et certains d'entre eux ont besoin d'orientations simples et pratiques pour les aider à mettre en place leurs propres systèmes. Le vice-président des armateurs se réjouit à la perspective de

l'adoption d'ici à la fin de la semaine d'un document qui aura fait l'objet d'un accord commun.

12. Le vice-président des gens de mer a estimé que la CTM constituait l'un des instruments les plus importants de ces prochaines années, dans la mesure où elle définissait de façon très claire les obligations des Etats du pavillon et du port. Il se déclarait assuré que la convention atteindra le nombre suffisant de ratifications pour pouvoir entrer en vigueur d'ici à 2010 ou 2011. Selon lui, les directives ne permettront pas seulement de fournir des orientations pratiques aux inspecteurs des Etats du pavillon et du port mais les aideront à comprendre les objectifs et les dispositions de la convention. La mise en application de la législation est essentielle pour les gens de mer. Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port ont un rôle capital à jouer pour veiller à ce que les inspections se déroulent honnêtement et assurent la conformité. Les directives, en particulier les chapitres 1 et 4, constituent une bonne base de discussion. Il espère que d'ici à la fin de la semaine un processus clair et simple sera adopté afin d'assurer le respect des droits des gens de mer.
13. L'expert gouvernemental de la France, s'adressant au nom des Etats membres de l'Union européenne, a remercié le Bureau pour l'occasion ainsi offerte aux participants d'adopter ces directives. Selon lui, le projet de texte constitue une bonne base pour le travail à venir et il se réjouit à l'avance de la collaboration qui ne manquera pas de s'instaurer entre les partenaires sociaux, les représentants des autres gouvernements et le Bureau. Selon lui, ces directives deviendront un outil utile pour donner effet à la CTM et en assurer la mise en œuvre efficace. Les Etats membres de l'UE comptent sur l'OIT pour continuer à promouvoir la convention et aider les Etats Membres de l'OIT à assurer dans le monde entier l'application totale des décisions de la CIT, tout en soutenant leurs efforts en vue de mettre en place les compétences suffisantes nécessaires. Il note une différence entre l'approche des directives pour les Etats du pavillon et les directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port. Le contrôle par l'Etat du port représente la deuxième ligne de défense dans le cadre de l'amélioration des conditions de travail et de vie des gens de mer. La responsabilité de la mise en œuvre incombe en premier ressort à l'armateur et à l'Etat du pavillon. Il est convaincu que l'application intégrale de la CTM est un élément indispensable à une mondialisation équitable et à l'établissement de conditions égales pour tous dans le secteur maritime.
14. Le représentant gouvernemental de la Grèce a déclaré que les directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port doivent laisser le moins de place possible à la subjectivité. Elles n'ont pas pour objectif de refaire ce qui, comme chacun sait, a déjà été fait dans le cadre de l'adoption de la CTM. Quant à la question du jugement des agents chargés du contrôle par l'Etat du port, l'intervenant a jugé inacceptable qu'ils puissent être les juges d'une législation nationale adoptée par le Parlement, le plus souvent après ou en consultation avec les partenaires sociaux.
15. Le représentant du Mémorandum de Paris s'est félicité à la fois d'avoir été invité à la présente réunion en tant qu'observateur et de la coopération de longue date entre l'OIT et le Mémorandum de Paris, notamment dans le cadre de l'élaboration du projet de directives qui constituent une bonne base de discussion. Le Mémorandum de Paris a également soumis un document comportant des commentaires des directives pour qu'il soit distribué aux participants, espérant apporter ainsi une contribution utile. Il s'est réjoui de la perspective d'une réunion fructueuse et a souligné son intention de participer activement aux débats.

Chapitre 1. Introduction

16. Afin d'assurer la complémentarité des inspections de l'Etat du pavillon et celles de l'Etat du port conformément à la CTM, les participants ont utilisé comme base de discussion du chapitre 1 le document MELCBS/2008/6, qui reflète les changements apportés aux *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*, qui ont été adoptées la semaine précédente par la Réunion d'experts tripartite en vue de l'élaboration de ces directives.

1.1. Objectifs et contenu de ces directives

Paragraphe 3

17. Les participants ont approuvé une légère modification à apporter à la deuxième phrase du paragraphe, indiquant que les directives sont centrées principalement sur les inspections au titre du contrôle par l'Etat du port.

1.2. Bref aperçu de la structure de la convention du travail maritime, 2006

Paragraphe 8

18. Rappelant la déclaration qu'il a faite concernant ce paragraphe lorsqu'il a été discuté, la semaine précédente, par la Réunion d'experts tripartite en vue de l'élaboration de directives pour les inspections des Etats du pavillon, le représentant gouvernemental de la Grèce a proposé que l'on ajoute l'adjectif «maritimes» après «conventions» à la dernière phrase du paragraphe qui sera donc rédigée comme suit: «La CTM, 2006, qui vient en complément d'autres conventions maritimes internationales majeures, témoigne de l'accord international sur les prescriptions minimales relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer.» Les participants refusent cette proposition.

1.3.3. Conformité et mise en application

Paragraphes 16 et 17

19. Le représentant gouvernemental des Bahamas a proposé que l'on envisage de supprimer les mots «qui n'effectuent pas de voyages internationaux ou» à la dernière phrase du paragraphe 16 ainsi qu'à la troisième phrase du paragraphe 17. Cette proposition n'a pas reçu l'appui des participants.

Paragraphe 20

20. Les participants sont convenus de supprimer les mots «, dans les cas justifiés,».

Paragraphe 22

21. Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a proposé de modifier comme suit la dernière phrase du paragraphe 22: «La convention du travail maritime, 2006, cherche également à prendre en compte les accords existant dans le cadre de plusieurs mémorandums ou d'accords régionaux sur le contrôle par l'Etat du port.» Les participants ont accepté cette proposition.

Paragraphe 25

22. S'exprimant au nom du groupe gouvernemental, le représentant gouvernemental des Bahamas a proposé que l'on ajoute avant le paragraphe 25 l'en-tête suivante: «**Navires non certifiés**». Les participants approuvent cette proposition.
23. Lors de la réunion du groupe gouvernemental, le représentant gouvernemental de la Grèce avait demandé que la première phrase du paragraphe soit modifiée de façon à indiquer clairement que le régime concernant l'Etat du port de la CTM ne sera applicable que lorsque cette convention entrera en vigueur. La secrétaire générale adjointe a expliqué qu'il faut espérer que les gouvernements utiliseront immédiatement les directives. Elle précise en outre qu'il convient de faire une distinction entre les effets juridiques escomptés à l'échelle nationale et ceux qui sont escomptés à l'échelle internationale. Selon elle, l'obligation juridique internationale ne s'appliquera que lorsque la convention proprement dite entrera en vigueur.
24. Le groupe de rédaction technique a lui aussi apporté des modifications mineures à la note de bas de page figurant dans ce paragraphe.

Chapitre 2. Responsabilités dans le cadre des inspections au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006

2.2.1. Profil professionnel des agents chargés du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006

Paragraphe 33

25. Le vice-président des armateurs a exprimé ses préoccupations au sujet de l'identification des personnes qui assistent les agents chargés du contrôle par l'Etat du port et des pouvoirs qui leur sont conférés. Pour des raisons de sécurité, ces personnes doivent prouver leur identité et leur statut officiel avant de monter à bord. Il a suggéré l'insertion des mots «devraient être munis d'accréditations délivrées par l'Etat du port et être impartiaux, et...» après «et les personnes qui les assistent». L'expert gouvernemental de la France a accepté de se rallier à l'idée selon laquelle il n'est pas nécessaire d'émettre pour ces personnes une carte professionnelle, comme c'est le cas pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port, mais qu'une carte d'identité assortie d'une accréditation délivrée par l'Etat du port est suffisante. Au sujet du paragraphe 56, les participants ont appuyé la proposition des experts armateurs.
26. Le groupe de rédaction technique a ajouté «devraient être impartiaux et» à la suite de «Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port et les personnes qui les assistent», afin de refléter une suggestion du groupe des armateurs. Les participants ont approuvé ce nouveau libellé.

Paragraphe 34

27. Les participants ont jugé ce paragraphe répétitif au vu du contenu du paragraphe 56 et décidé de supprimer toute redondance. Le groupe de rédaction technique a révisé le texte du paragraphe 34 afin de veiller à ce que les agents chargés du contrôle par l'Etat du port, et toute personne qui les assiste, soient munis d'accréditations comportant une photographie. Cette modification a été approuvée par les participants.

Chapitre 3. Effectuer une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006

Paragraphe 38

28. Le vice-président des armateurs a mis en cause la nécessité pour l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port d'être également muni d'un exemplaire des directives de l'OIT pour les inspections des Etats du pavillon. Les participants gouvernementaux ont adhéré à ce point de vue et proposé de remplacer dans la dernière phrase «devrait» par «peut», proposition acceptée par l'ensemble des participants.

3.1. Considérations générales relatives aux inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006

- 3.1.1. L'objectif des inspections menées au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006, et les éléments sur lesquels porte l'inspection

Paragraphe 39

29. Rappelant que les navires faisant escale dans un port étranger ont déjà fait l'objet d'une inspection par l'Etat du pavillon, le vice-président des armateurs a jugé inapproprié le libellé de la dernière phrase et suggéré de préciser que les inspections par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port se limitent à l'examen du certificat de travail maritime et de la DCTM, à moins qu'il existe de solides raisons de procéder à une inspection plus approfondie. Au vu de l'article V, paragraphe 4, de la règle 5.2.1, paragraphe 1, et de l'expression «en principe» contenue dans la norme A5.2.1, paragraphe 2, les participants ont rejeté cette proposition.

Paragraphe 40

30. Concernant la dernière phrase en caractères gras, les participants sont convenus d'insérer après «étant donné qu'ils attestent, sauf preuve contraire, de la conformité du navire» le membre de phrase «avec les prescriptions de la présente convention (y compris les droits des gens de mer)», de façon à mieux refléter la règle 5.2.1, paragraphe 2. Une proposition du représentant gouvernemental de la Grèce d'ajouter après «constituer le point de départ» les mots «, voire la seule étape», sur le modèle de la première phrase du paragraphe 44, n'a pas été retenue. Le texte a été renvoyé au groupe de rédaction technique pour être remanié, à la suite de quoi il a été adopté sans autre discussion.

- 3.1.2. Mener une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port, en application de la CTM, 2006

31. Les participants sont convenus de supprimer «Comment» dans le titre 3.1.2, de façon à mettre en évidence les compétences des agents chargés du contrôle par l'Etat du port. Le texte a été renvoyé au groupe de rédaction technique pour être remanié, à la suite de quoi il a été adopté sans autre discussion.

Paragraphe 42

32. Au premier point de l'énumération, les participants ont décidé d'être plus explicites en remplaçant «de documents» par «du certificat de travail maritime et de la Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM)».

Paragraphe 43

33. Les participants sont convenus de faire apparaître la dernière phrase en caractères gras pour en souligner l'importance.

Paragraphe 44

34. Etant donné que ce paragraphe énonce les dispositions détaillées relatives aux inspections par l'Etat du port, le vice-président des armateurs a suggéré d'insérer également le libellé correspondant de la norme A5.2.1, paragraphe 4, aux termes de laquelle les manquements constatés doivent être portés à la connaissance du capitaine du navire. En outre, le vice-président des gens de mer a proposé d'inclure la partie de la norme A5.2.1, paragraphe 4, exigeant des agents chargés du contrôle par l'Etat du port de porter les manquements constatés à la connaissance des organisations d'armateurs et de gens de mer concernées. Les participants ont approuvé ces deux propositions. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique, inspiré des indications fournies par la norme A5.2.1, a été adopté sans autre discussion.

Paragraphe 45

35. Le vice-président des armateurs, soutenu par le vice-président des gens de mer, a proposé que soit supprimée la deuxième phrase: «Elles peuvent également être effectuées à la demande de l'Etat du pavillon.», au motif qu'on ne saurait sous-entendre qu'un Etat du pavillon puisse se soustraire à ses responsabilités en demandant à un autre Etat du pavillon de mener des inspections. Le représentant gouvernemental des Bahamas a, en tant que porte-parole du groupe gouvernemental, appuyé la suppression de cette phrase: en effet, si une telle inspection était effectuée par un Etat du port, il s'agirait en fin de compte d'une inspection de l'Etat du pavillon. Les participants ont donc approuvé la suppression de cette phrase.
36. Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a en outre suggéré que les termes «l'examen des documents ne s'applique pas» à la quatrième phrase soient remplacés par «des documents d'un Etat qui ne serait pas partie à la convention peuvent être pris en considération», de façon à s'aligner sur la pratique découlant des conventions de l'OMI, en vertu desquelles un Etat peut délivrer un document énonçant que le navire est conforme à la convention, bien que l'Etat ne soit pas encore partie à ladite convention. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut en tenir compte dès lors que le document énonce au minimum qu'une inspection visant à garantir la conformité avec la convention a été effectuée.
37. Le vice-président des gens de mer s'est opposé à ce type de «pseudo certificat», faisant observer qu'un Etat qui ne serait pas partie à la convention n'est pas assujéti au système de contrôle de l'OIT, pourtant déterminant pour garantir la pleine application de la convention. Il n'en résulterait que des difficultés pour l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port.
38. L'observateur de l'Organisation maritime internationale (OMI) a appuyé le point soulevé par le gouvernement des Bahamas. En vertu du concept de non-octroi d'un traitement plus favorable un Etat non partie à la convention doit montrer qu'il s'efforce d'assurer la pleine application de la convention sans pour autant l'avoir ratifiée. Cela faciliterait la tâche des agents chargés du contrôle par l'Etat du port et devrait être considéré davantage comme imposant une charge aux Etats non parties à la convention plutôt que comme moyen de se soustraire aux responsabilités imposées par la convention. Telle est l'approche adoptée par la Convention SOLAS et d'autres instruments de l'OMI.

-
39. Le vice-président des gens de mer a estimé que le meilleur moyen d'encourager la ratification par des Etats non Membres consiste à effectuer des inspections approfondies des navires desdits Etats. Il a noté que la CTM diffère de la convention de l'OMI en ce sens qu'elle traite des questions sociales et des droits des gens de mer. Les experts des gens de mer n'étaient pas en mesure d'accepter l'amendement proposé. Les participants ont donc décidé de ne pas modifier plus avant le texte.
40. Le représentant gouvernemental de la Grèce, soutenu par l'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud et le représentant gouvernemental des Pays-Bas, a suggéré, dans la phrase «Si le navire ne bat pas le pavillon d'un Etat partie, le navire peut alors faire l'objet d'une inspection plus approfondie...», l'ajout d'un astérisque après les termes «Etat partie» assorti d'une note énonçant «La question des navires battant le pavillon d'un Etat Membre n'ayant pas ratifié la CTM devrait être prise en considération au moment de fixer les priorités lors des inspections effectuées au titre du contrôle par l'Etat du port et/ou des campagnes d'inspection intensive». Il s'agit de refléter les concepts de «non-octroi de traitement plus favorable» et de «conditions identiques pour tous», qui ont joué un rôle important dans l'élaboration de la CTM. L'observateur du Mémorandum de Paris a appuyé cette proposition, tout en suggérant la suppression des termes «et/ou des campagnes d'inspection intensive». Le vice-président des armateurs et le vice-président des gens de mer ont approuvé la proposition telle qu'amendée par le Mémorandum de Paris, en précisant que le libellé devrait être examiné afin de veiller à ce qu'il encourage effectivement la ratification. La proposition a été acceptée sous réserve de reformulation du libellé.

Paragraphe 46

41. Les participants sont convenus de supprimer des directives ce paragraphe et le diagramme correspondant.

3.2. Procédure à suivre dans le cas où l'inspection est menée à l'initiative de l'autorité de l'Etat du port

3.2.1. Préparation de l'inspection

Paragraphe 47

42. Sur proposition du vice-président des armateurs, il a été convenu de remplacer «générales» par «de base» à des fins d'harmonisation avec la CTM.

Paragraphe 48

43. Le représentant gouvernemental des Bahamas a, au nom du groupe gouvernemental, suggéré que soient ajoutés les termes «ainsi qu'à tous plans d'action et mesures s'y rapportant» à la fin de la phrase qui s'énonce comme suit: «Il faudrait faire particulièrement attention à tous manquements ou non-conformité constatés auparavant.», au motif que le plan (tel que préconisé par la norme A5.2.1, paragr. 6) devrait être examiné par l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port. Le vice-président des armateurs et le vice-président des gens de mer ont approuvé le principe de cette proposition, qui a ainsi été adoptée par les participants sous réserve d'une reformulation du libellé.
44. Le représentant gouvernemental du Danemark s'est montré préoccupé par le paragraphe 48 qui, tel que libellé, a une incidence sur les ressources allouées aux inspections par les Etats du port et sur les navires sujets à inspection. Il a déclaré que l'accent devrait être mis sur les manquements qui n'ont pas été corrigés, et suggéré que le texte en tienne compte. Cette proposition n'a pas reçu l'appui des participants et a donc été rejetée.

-
45. Le vice-président des armateurs a indiqué que son groupe avait longuement débattu de ce paragraphe qui, à ses yeux, vise à ce que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port examine les antécédents du navire. Or les manquements constatés auparavant ne constituent pas nécessairement «de solides raisons» d'effectuer une inspection plus approfondie, et l'intervenant a suggéré que, dans la dernière phrase du paragraphe de la version anglaise, «They might constitute» soit remplacé par «They may be», afin de ne pas limiter les fonctions de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port, proposition qui est sans incidence dans la version française du texte.
46. Le vice-président des gens de mer a mis l'accent sur la norme A5.2.1, paragraphe 6 b), en vertu de laquelle la non-conformité, qui «constitue une infraction grave ou répétée...», est un motif justifiant une inspection. Il a signalé le cas de navires susceptibles d'avoir présenté de multiples défauts depuis un certain nombre d'années, auxquels il peut avoir été remédié uniquement suite à des inspections effectuées au titre de contrôle par l'Etat du port et qui, faute de quoi, n'auraient pas été corrigés. Gardant également à l'esprit les différences entre manquements graves et manquements moins graves, il a estimé que des manquements répétés peuvent constituer de solides raisons.
47. Les participants sont convenus d'apporter les modifications suggérées par le vice-président des armateurs. Le groupe de rédaction technique a suggéré la révision de ce paragraphe en y ajoutant «ainsi qu'à tous plans d'action s'y rapportant destinés à y remédier» afin de rendre le texte plus spécifique, et en y apportant d'autres changements mineurs. Cette proposition a été adoptée sans autre discussion.

3.2.2. Sources d'information

Paragraphe 49

48. Le vice-président des armateurs a déclaré, sans pour autant suggérer que le texte soit modifié, qu'il convient de garder à l'esprit que tout dossier officiel répertoriant les manquements, y compris les fichiers électroniques, devrait également refléter les défauts ayant été corrigés.

3.2.3. Portée de l'inspection menée au titre du contrôle par l'Etat du port

Paragraphe 53

49. Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a proposé de remplacer «S'il s'avère» par «Si l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port estime après être monté à bord» avant le membre de phrase «l'inspection prend fin à cette étape». Les participants ont approuvé cette proposition. Le groupe de rédaction technique a révisé la première phrase et remplacé «S'il s'avère» par «Si l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port estime après être monté à bord». Cette proposition a été adoptée sans autre discussion.

3.2.5. Examen des documents d'un navire relatifs à la CTM, 2006, lors d'une inspection au titre du contrôle par l'Etat du port

Etape 1. Montée à bord du navire et demande des documents

Paragraphe 56

50. Le groupe de rédaction technique a apporté des modifications à ce paragraphe afin de tenir compte des changements précédents concernant le document ou la carte d'identité de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port.

Paragraphe 57

51. Le vice-président des armateurs a indiqué que les termes «inspection initiale» supposent qu'une inspection plus approfondie est systématique; or ce type d'inspection n'est effectué que s'il est établi que le certificat et la DCTM ne sont pas en règle. Il a donc suggéré la suppression d'«initiale», proposition approuvée par les participants.
52. Le vice-président des armateurs a demandé des éclaircissements au sujet des cas d'urgence mentionnés à la dernière phrase du paragraphe 57. Le président a répondu que, si des manquements d'une nature particulièrement dangereuse sont observés, ils devront être traités avant l'examen des documents. Le vice-président des armateurs a trouvé que le libellé, peu clair, méritait d'être reformulé, suggestion à laquelle ont souscrit les participants.
53. Le vice-président des gens de mer, faisant référence à la première phrase du paragraphe 57, a compris que le membre de phrase «Lorsqu'il monte à bord d'un navire, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait essayer de se faire une idée» signifiait à ses yeux qu'un agent chargé du contrôle par l'Etat du port, à peine monté à bord d'un navire, demande immédiatement à examiner les documents. Il a fait observer que la norme A5.2.1, paragraphe 1, énonce «...un fonctionnaire autorisé, s'étant présenté à bord pour effectuer une inspection...». Cette différence de libellé pose la question de savoir si les agents chargés du contrôle par l'Etat du port ont le droit de visiter l'ensemble du navire. Il a donc suggéré que la phrase soit modifiée pour se lire comme suit: «Lorsqu'il est à bord d'un navire, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port».
54. Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, avait le sentiment que l'expression «se faire une idée» traduisait les impressions perçues par l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port en parcourant le ponton ou la passerelle. Il n'a pas souscrit à la proposition formulée par le vice-président des gens de mer et proposé par ailleurs que soient supprimés les mots «essayer de» dans la première phrase, en cela soutenu par le vice-président des armateurs.
55. Le vice-président des gens de mer a déclaré en réponse au représentant gouvernemental des Bahamas qu'il n'est pas possible pour un agent chargé du contrôle par l'Etat du port de se faire une idée des conditions sociales à bord d'un navire depuis le ponton ou la passerelle. Il a rappelé qu'à son avis le libellé de la norme A5.2.1, paragraphe 1, «s'étant présenté à bord» n'implique pas uniquement une inspection des documents, mais laisse supposer la possibilité de visiter le navire. L'expert gouvernemental de la France a ajouté que les fonctions des agents chargés du contrôle par l'Etat du port ne devaient pas se limiter à l'inspection des documents car, s'il en était ainsi, quel intérêt y aurait-il à ce qu'ils montent à bord? La secrétaire générale adjointe a confirmé que la modification proposée par les experts gens de mer contribuerait à harmoniser le texte avec la norme A5.2.1, paragraphe 1.
56. Le vice-président des armateurs a déclaré que, si dans de nombreux pays la pratique consiste à autoriser les agents chargés du contrôle par l'Etat du port à visiter les navires, les directives ne doivent pas viser à énoncer de pratique standard mais davantage à s'aligner sur les dispositions de la CTM, 2006. On pourrait citer des exemples d'autorités du port qui, dans certains pays, abusent de leurs prérogatives, abus qui ne devraient être encouragés par le libellé des directives. Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port sont tenus de demander au capitaine la permission de visiter le navire: en effet, il ne s'agit pas d'un droit, et les directives ne devraient pas avoir pour but de créer ce type de droit.
57. Le représentant du Mémorandum de Paris a déclaré qu'il semble que le rôle des agents chargés du contrôle par l'Etat du port soit source de confusion. Il a rappelé que la CTM, 2006, n'est qu'une des 13 conventions internationales relatives au contrôle par l'Etat du

port, et qu'un agent chargé du contrôle par l'Etat du port est tenu de vérifier une liste de 50 éléments dans les documents d'un navire. Le représentant gouvernemental des Bahamas a eu raison de déclarer qu'avant de monter à bord l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port essaie d'avoir une impression générale du navire, sans pour autant réussir à se faire une idée des conditions sociales à bord. Conformément au Code ISPS, un agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit se présenter sur la passerelle avant d'être escorté directement vers la cabine du capitaine pour y inspecter les documents. Une fois que le certificat et la DCTM ont été vérifiés, l'étape de l'inspection telle que prévue par la CTM, 2006, s'achève, ce qui ne signifie pas que l'inspection à proprement parler est terminée: elle continue de s'effectuer en vertu des 12 autres conventions pertinentes.

- 58.** Le représentant gouvernemental des Iles Marshall, soutenu par le représentant gouvernemental du Panama, a suggéré la suppression de la première phrase du paragraphe et l'ajout des termes «Une fois monté à bord,» au début de la deuxième phrase. Cette proposition n'a pas été approuvée par le vice-président des armateurs, au motif qu'elle ne répond pas à la question de savoir si l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port a le droit de visiter le navire. Ce dernier a en outre relevé que les navires ne sont pas seulement des lieux de travail, mais aussi des espaces de vie, et que la vie privée des personnes à bord doit être respectée.
- 59.** Concernant la vie privée des gens de mer, le vice-président des gens de mer a estimé qu'ils ne sont pas opposés à des inspections visant à garantir qu'ils jouissent de tous les droits qui leur sont conférés. Les membres de son groupe se sont montrés disposés à approuver la proposition du gouvernement des Iles Marshall pour autant que les termes «l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut se faire une idée de ou» soient insérés après «Une fois monté à bord,». Le représentant gouvernemental du Kenya, appuyé par le représentant gouvernemental de la Fédération de Russie, a ajouté que les agents chargés du contrôle par l'Etat du port sont soumis à un code de bonne conduite et qu'ils respectent le mode de vie des personnes à bord. Les deux intervenants ont estimé que les agents chargés du contrôle par l'Etat du port doivent avoir la possibilité de visiter le navire avant de prendre une décision sur les conditions à bord. L'expert gouvernemental de la France a précisé que si, en vertu des codes de bonne conduite au titre du contrôle par l'Etat du port rédigés à l'intention des inspecteurs, la pratique habituelle consiste à demander au capitaine la permission de visiter le navire, elle ne doit pas pour autant porter atteinte à l'obligation de l'inspecteur de faire rapport sur toute violation de la loi.
- 60.** Le représentant de l'OMI a fait observer que la résolution A.787 (19) de l'OMI, qui énonce des procédures de contrôle des navires par l'Etat du port, comporte de nombreuses références à l'idée que peuvent se faire les agents chargés du contrôle par l'Etat du port des conditions à bord du navire.
- 61.** Les participants sont convenus que le paragraphe 57 devait être reformulé pour tenir compte des vues exprimées. Le groupe de rédaction technique a procédé à d'autres ajustements de ce paragraphe afin d'en garantir la cohérence avec le texte de la CTM. Les participants ont approuvé le nouveau texte proposé par le groupe de rédaction technique.

Etape 2. Examen des documents

Paragraphe 60

- 62.** Le vice-président des gens de mer a proposé d'insérer les mots «mentionnés dans le certificat de travail maritime et dans la DCTM,» après «d'autres documents», de façon à restreindre ces «autres documents», qui sont bien vastes, aux documents tels que les contrats d'engagement maritime, les documents spécifiant les effectifs ou les certificats médicaux. Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, partage cet avis et apporte son soutien à la proposition. En réponse à une

demande formulée par le représentant du Mémorandum de Paris, il est confirmé que, dans le cadre de cette proposition, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port aura toujours la possibilité de vérifier le tableau d'affichage indiquant l'organisation du travail à bord et les registres de la durée du travail ou du repos, comme il peut le faire actuellement conformément à la convention n° 147. La proposition est acceptée.

63. Le groupe de rédaction technique a ajouté une référence spécifique au certificat de travail maritime et à la DCTM. Les participants ont approuvé ces changements.

Paragraphe 61

64. Pour ce qui est du texte correspondant aux deuxième et troisième tirets, le vice-président des armateurs a posé la question de savoir s'il était utile de citer dans les directives pour le contrôle par l'Etat du port les directives pour les inspections des Etats du pavillon. Il propose que ces références soient supprimées. Les participants ne sont pas de cet avis car ils estiment que les agents chargés du contrôle par l'Etat du port devraient avoir connaissance des directives pour les inspections des Etats du pavillon afin de connaître les mesures qu'ils doivent appliquer.
65. Compte tenu du délai de trois mois prévu pour le renouvellement d'un certificat, le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a proposé que l'on ajoute une note de bas de page visant à préciser que la période de validité des certificats de renouvellement peut aller jusqu'à cinq ans et trois mois. Il propose ensuite d'insérer dans le texte du troisième point de l'énumération les mots «et cachetés ou estampillés» après «ont apparemment été signés», afin d'être plus proche des annexes A5-I et A5-II de la CTM. Les participants acceptent ces deux propositions.
66. Le groupe de rédaction technique a ajouté une référence à la DCTM («et cachetés ou estampillés») et clarifié le texte du troisième point de l'énumération en précisant que «la personne autorisée à signer est un employé d'un organisme reconnu». Ces changements ont été acceptés.

Paragraphe 62

67. Au sujet du texte correspondant au troisième tiret, le vice-président des armateurs a proposé de remplacer «en renvoyant aux dispositions juridiques nationales pertinentes et en donnant, dans la mesure nécessaire (voir le principe directeur B5.1.3), des informations concises» par les termes «en renvoyant aux dispositions juridiques nationales pertinentes; ces dispositions peuvent contenir des informations concises». La raison en est que la référence actuelle au principe directeur B5.1.3 semble mettre la partie B du code au même niveau que les prescriptions de la CTM. Or si une nation doit tenir dûment compte de la partie B, elle est en revanche libre de la refléter ou non dans sa législation nationale, et le contenu de la partie B ne devient pertinent pour l'Etat du port que si l'Etat du pavillon a choisi de l'utiliser. De même, plusieurs participants gouvernementaux ont compris que la partie B du code a pour objectif de permettre aux Etats du pavillon de formuler leur législation nationale et c'est pour cette raison qu'elle ne doit pas être utilisée comme une orientation en faveur des agents chargés du contrôle par l'Etat du port. En outre, lesdits participants gouvernementaux s'interrogent sur ce que cette référence apporte en plus aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port au moment où ils consultent le certificat de travail maritime et la DCTM, dans la mesure où l'adhésion à la DCTM, qui relève de l'Etat du pavillon, est déjà traitée dans les directives pour les inspections des Etats du pavillon.
68. En ce qui concerne le paragraphe 10 a) ii), de la norme A5.1.3, la secrétaire générale adjointe de la réunion a tenu à expliquer que le paragraphe 1 du principe directeur B5.1.3 aidait à préciser les termes «dans la mesure nécessaire». La partie B contient des directives

encore plus élaborées que celles dont les participants débattent actuellement. Les gouvernements qui mettent en œuvre la CTM ont toujours pour tâche d'atteindre les objectifs établis dans la convention, qu'ils utilisent ou non la partie B. Les orientations contenues dans la partie B, qui ont pour objet d'assurer une uniformité lors de l'adoption de la législation à l'échelle nationale, peuvent avoir leur utilité dans une section relative aux inspections par l'Etat du port.

69. Le vice-président des gens de mer a critiqué cette réticence à citer des directives non obligatoires de la CTM dans des directives non contraignantes pour le contrôle par l'Etat du port. Les Etats Membres doivent dûment considérer la partie B du code, dont certains principes directeurs sont tellement importants qu'il serait utile d'y faire référence, voire même de les inclure. Bien qu'il reconnaisse que le principe directeur B5.1.3 concerne l'élaboration de la législation nationale par les Etats du pavillon, il ne peut accepter que cela empêche les agents chargés du contrôle par l'Etat du port de se référer à des orientations utiles sur ce que l'on peut s'attendre à trouver dans la DCTM. Les présentes directives ne portent pas uniquement sur les aspects obligatoires de la CTM. Le représentant gouvernemental des Philippines approuve ce point de vue.

70. Le président a proposé de charger le groupe de rédaction technique de trancher sur la question de savoir si une telle référence est nécessaire ou non. Le groupe de rédaction technique a inséré la référence aux directives de la CTM dans le texte. Les participants ont approuvé ces modifications.

Paragraphe 63

71. S'exprimant au nom du groupe gouvernemental, le représentant des Bahamas a proposé de supprimer les mots «au moins,» après «si elle identifie» afin qu'il soit clair que la DCTM traite uniquement les 14 domaines énumérés à l'annexe A5-I de la CTM. Les participants ont approuvé cette proposition.

Etape 3. Déterminer s'il y a de solides raisons de croire que les conditions ne sont pas conformes aux prescriptions

Paragraphe 66

72. Le vice-président des armateurs a fait remarquer qu'étant donné les modifications apportées au paragraphe 60 ce paragraphe aurait besoin d'être rédigé à nouveau. Les participants ont approuvé cette proposition. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans amendement.

Paragraphe 67

73. Le vice-président des armateurs a proposé que la partie de phrase «semblent suffisantes pour assurer la conformité continue de ces prescriptions», au deuxième tiret du paragraphe 67, soit remplacée par «semblent être conformes à ces prescriptions». Le vice-président des gens de mer approuve cette proposition. Le représentant des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, déclare toutefois qu'il aurait préféré que ce paragraphe soit supprimé dans sa totalité. Les participants sont convenus que ce paragraphe devait être reformulé. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans amendement.

74. Le vice-président des armateurs a trouvé que le paragraphe 68 était trop ambigu, en raison notamment du fait que le paragraphe semble offrir aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port trop de liberté à porter des jugements et leur permet de prendre des mesures non justifiées ou inappropriées. Il propose que le paragraphe soit à nouveau rédigé.
75. Le vice-président des gens de mer s'est dit très satisfait du contenu des paragraphes 68 et 69. Il considère que ces derniers offrent un bon équilibre entre la souplesse que la législation nationale doit offrir et la conformité nécessaire aux prescriptions de la CTM.
76. S'exprimant au nom du groupe gouvernemental, le représentant des Bahamas s'est dit préoccupé que l'accent soit mis sur la législation nationale plutôt que sur les dispositions de la CTM. Le paragraphe 68 demande à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port de faire une évaluation de la législation nationale sur la base de la DCTM. Le paragraphe devrait être modifié de manière à veiller à ce que les agents chargés du contrôle par l'Etat du port ne dépassent pas leur domaine de compétence. L'évaluation de la législation nationale à la lumière des prescriptions de la CTM est du ressort des organes de contrôle de l'OIT.
77. Le représentant gouvernemental de la Grèce, soutenu par le représentant gouvernemental de la Malaisie, a déclaré que, dans les cas où la législation nationale prévoit des normes plus élevées que celles qui sont stipulées dans la CTM, on pourrait rencontrer des situations où les agents chargés du contrôle par l'Etat du port décident que la DCTM, bien que conforme aux dispositions de la CTM, ne respecte pas les dispositions de la législation nationale. Il pose la question de savoir si, dans de telles situations, les agents chargés du contrôle par l'Etat du port ne dépassent pas leur domaine de compétence. Le représentant gouvernemental des Philippines a déclaré, quant à lui, qu'il n'adhérerait pas totalement à la déclaration faite par le représentant gouvernemental de la Grèce. Si le certificat de travail maritime et la DCTM n'étaient apparemment pas en conformité, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait agir conformément à ce qui est dit la dernière phrase du paragraphe 68. Au paragraphe 69, la référence à des dispositions équivalentes dans l'ensemble ne devrait pas conduire l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port à tenter d'interpréter les législations nationales.
78. Le représentant de l'OMI, soutenu par le vice-président des gens de mer, a indiqué que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port ne pouvait faire à titre individuel une telle évaluation, mais qu'il pouvait en informer l'autorité chargée du contrôle de l'Etat du port qui ferait elle-même cette évaluation. Le représentant gouvernemental du Danemark a déclaré qu'il n'est pas en mesure d'appuyer une telle opinion.
79. L'expert gouvernemental du Canada était, pour sa part, d'avis qu'un certain nombre de scénarios étaient possibles dans le cadre du paragraphe 68, notamment celui dans lequel il est constaté que la législation nationale proprement dite n'est pas conforme à la CTM; ou encore celui dans lequel il est observé que les conditions relevées sur le navire ne sont pas en conformité avec la CTM. Les paragraphes ne sont pas clairs quant à la marche que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit suivre face à chaque éventualité qui se présente à lui. Il estime donc que les paragraphes 68 et 69 contiennent trop de notions qui ne sont pas suffisamment définies. Un travail considérable doit être effectué afin de clarifier ces notions et de les distinguer l'une de l'autre de façon à établir, entre autres, des lignes de conduite fondées sur les résultats spécifiques obtenus par l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port.
80. L'expert gouvernemental de la Norvège a déclaré que les agents chargés du contrôle par l'Etat du port devraient inspecter le navire au regard de la partie I de la DCTM. Ceci pourrait être spécifié explicitement au paragraphe 68. L'inspection devrait être centrée sur

le navire et non pas sur l'Etat du pavillon. Le représentant gouvernemental des Iles Marshall a rappelé que les directives pour l'Etat du port et celles pour l'Etat du pavillon se complétaient mutuellement. Les sujets actuellement discutés ont déjà été abordés dans la réunion sur les directives pour les inspections des Etats du pavillon, et l'on devrait en tenir compte dans les paragraphes 68 et 69.

- 81.** Selon le vice-président des gens de mer, ni le système de contrôle de l'OIT ni les législations et réglementations nationales ne sont efficaces à 100 pour cent, si bien qu'il peut arriver que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port soit obligé de les étudier et de porter un jugement à leur sujet. Le paragraphe 68 stipule que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port ne peut éventuellement prendre des mesures que s'il existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie ne sont pas conformes aux prescriptions de la CTM. C'est pourquoi il existe des garanties qui permettent de veiller à ce que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port ne jouisse pas indûment de sa capacité de se décharger de ses tâches. Si l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port ne disposait pas d'une telle autorité, les paragraphes 68 et 69 pourraient l'un comme l'autre être supprimés. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut mettre en cause les lois et règlements s'ils s'avèrent être faux; la question qui se pose est de savoir à qui adresser ces mises en cause. Rappelant les principes énoncés à l'article III, paragraphe 1, de la CTM, l'orateur précise qu'il est important de savoir quand les droits contenus dans cet article ne sont pas respectés. Si ce texte doit être à nouveau rédigé, il faut qu'il y soit précisé que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port est autorisé à vérifier les lois et règlements nationaux ainsi que les équivalences dans l'ensemble.
- 82.** Selon l'expert gouvernemental de la France, il est important que, à ce stade de la discussion, l'on insiste sur le fait que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port a en permanence la responsabilité d'informer son autorité de tous manquements rencontrés lors des inspections.
- 83.** La secrétaire générale adjointe a fait remarquer que l'on attend d'un Etat ayant ratifié une convention qu'il applique les dispositions de ladite convention. En outre, la Constitution de l'OIT stipule que l'Etat doit rendre compte aux organes de contrôle de l'OIT de l'application de la convention. Dans son rapport annuel, la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations fournit des informations sur les Etats qui n'ont pas rempli leurs obligations constitutionnelles visant à instaurer un dialogue avec le Bureau sur la mise en œuvre des normes internationales du travail. Elle note que l'une des principales conventions de l'OIT fixe l'âge minimum de l'emploi à 14 ans. Or la CTM fixe l'âge minimal à 16 ans. Selon le paragraphe 3 de la règle 5.2.1 de la CTM, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut limiter son inspection à la vérification de la DCTM. Que doit faire l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port s'il constate que, alors que la DCTM fixe l'âge minimum de travail à 14 ans, un enfant de 14 ans se trouve à bord du navire?
- 84.** D'après le représentant du Mémorandum de Paris, ce serait effectivement grave qu'un enfant de 14 ans soit trouvé à bord. Le navire n'est pas autorisé à naviguer avec un tel membre de l'équipage, et l'Etat du port doit ouvrir le dialogue avec l'Etat du pavillon afin de trouver une solution au problème. Pour compléter les commentaires formulés par le représentant du Mémorandum de Paris, le représentant gouvernemental de Chypre informe les participants que les agents chargés du contrôle par l'Etat du port ont pour instruction dans son pays de ne pas tenir compte de toute renonciation ou exemption formulée par les Etats du pavillon qui serait en violation de la CTM. A cet égard, il rappelle un cas se rapportant aux prescriptions de la STCW où il a été interdit à un capitaine âgé de 19 ans de poursuivre son voyage malgré le fait qu'il possédait un certificat officiel de capitaine délivré par son pays. Par ailleurs, les navires chypriotes ont été confrontés à des décisions ridicules de la part des agents chargés du contrôle par l'Etat du port, celles-ci ayant été soutenues par leurs supérieurs. Il demande donc des précisions sur la façon d'interpréter ces paragraphes.

-
85. Les participants ont décidé de créer un groupe de travail sur les paragraphes 66 à 69 du projet de directives.
86. Un groupe de travail, conduit par le représentant gouvernemental de la Norvège, en sa qualité de vice-président du groupe gouvernemental, a été constitué afin d'examiner et de rédiger à nouveau les paragraphes 66 à 70 du projet de directives (MELCBS/2008).
87. Le représentant gouvernemental de la Norvège a expliqué que le groupe de travail s'était efforcé de traiter toutes les questions posées au cours des séances plénières, et qu'il souhaitait présenter une nouvelle version claire et simple qui soit adaptée aux besoins des agents chargés du contrôle par l'Etat du port. A ce sujet, de légères modifications ont été apportées aux paragraphes 66 et 67, dans le respect de ce qui a été approuvé par les participants. Les principales modifications concernent les paragraphes 68 et 69. Le paragraphe 68 a été reformulé de façon à ce qu'il réponde à son nouvel objectif, à savoir qu'il serve de préface au paragraphe 69. Quant à ce dernier, son principal objectif n'est plus d'évaluer si la législation nationale des Etats du pavillon est conforme à la CTM, mais plutôt de savoir si le navire inspecté est conforme aux lois et réglementations nationales telles que spécifiées à la partie I de la DCTM, ou dans des prescriptions spécifiques de la CTM. Le paragraphe décrit les mesures à prendre afin de déterminer si une inspection plus détaillée est préconisée. Après avoir discuté des modifications apportées au paragraphe, le représentant gouvernemental de la Norvège note en outre que ce dernier a pour objectif de garantir à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port la possibilité d'agir rapidement et efficacement afin d'éviter tout retard indu du navire. A cela, l'orateur ajoute que ces modifications pourraient entraîner des modifications du paragraphe 85.
88. Selon le vice-président des armateurs, le texte du groupe de travail traite les questions que le projet original du Bureau lui a posées, projet qui semblait mettre l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port dans une position lui permettant de juger la législation nationale relative à la mise en œuvre des dispositions de la CTM. Il propose que ce projet soit examiné afin d'envisager des améliorations d'ordre rédactionnel.
89. Le vice-président des gens de mer a soutenu dans son ensemble le texte du groupe de travail, mais a proposé d'inclure les termes «ou dans des documents qui sont mentionnés dans le certificat ou la DCTM ou provenant d'autres éléments», afin d'assurer une cohérence globale dans les directives. Les participants approuvent cet amendement ainsi que les modifications du paragraphe 85 qui en découlent.
90. S'exprimant au nom du groupe gouvernemental, le représentant des Bahamas a déclaré qu'il soutenait la proposition du groupe de travail, tout en précisant que son groupe se pose de nombreuses questions sur le sens réel de certaines parties du texte. Il propose que le groupe de rédaction technique passe en revue le texte. On pourrait en particulier envisager la suppression, à l'alinéa *d*), des mots «, le cas échéant,» contenus dans la phrase «les informations fournies par le capitaine et, le cas échéant, par l'Etat du pavillon» et reformuler comme suit le début de la dernière phrase de cet alinéa: «Si d'autres éclaircissements sont nécessaires...».
91. Tout en soutenant le projet dans son ensemble, l'expert gouvernemental de la France a souligné que, bien qu'il y ait des avantages à consulter les Etats du pavillon au tout début de l'inspection, d'un point de vue pratique, une telle consultation peut prendre du temps et entraîner des retards.
92. Les participants ont accepté de transmettre au groupe de rédaction technique les projets de nouveaux paragraphes 66 à 70 du groupe de travail, ainsi que les amendements susmentionnés présentés par le groupe gouvernemental. Une proposition émanant du groupe gouvernemental, visant à insérer le mot «Par ailleurs,» au début du nouveau projet de paragraphe 69, alinéa *b*), n'est pas approuvée par le vice-président des gens de mer.

Paragraphe 71

93. Pour être en accord avec le paragraphe 57 et compte tenu des discussions antérieures, le vice-président des gens de mer a proposé d'ajouter «des impressions générales» et de supprimer «lors de la montée à bord», de sorte que le paragraphe 71 se lise comme suit: «Solides raisons résultant d'autres éléments. Les solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention peuvent résulter de plusieurs autres contextes, y compris de la préparation de l'inspection (voir les sections 3.2.1 et 3.2.2 ci-dessus), des impressions générales, des observations visuelles (voir le paragraphe 56 ci-dessus), et au cours de l'enquête relative à une plainte (voir les paragraphes 83 et 115 ci-dessous)».
94. Le vice-président des armateurs a approuvé l'ajout de l'expression «des impressions générales», mais a proposé de subordonner la décision de supprimer «lors de la montée à bord» à l'examen du paragraphe 70. Le président est convenu que l'expression «lors de la montée à bord» est étroitement liée avec la discussion antérieure.
95. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans amendement.

Paragraphe 72

96. Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a proposé de remplacer l'expression «l'inspection doit prendre fin» par «il n'y a pas lieu d'entreprendre une inspection plus approfondie». Le représentant du Mémorandum de Paris a proposé de remplacer «l'inspection doit prendre fin» par «l'inspection doit se limiter à l'examen du certificat et de la DCTM». Les participants à la réunion ont décidé d'adopter le texte proposé par le groupe gouvernemental.
97. L'expert gouvernemental de la France, s'exprimant au nom des membres de l'Union européenne, a proposé d'insérer après le mot «convention» le membre de phrase «ou au cours de l'enquête relative à une plainte». A la suite de discussions à cet égard, la secrétaire générale adjointe a expliqué que le paragraphe 71 énumère des circonstances qui conduisent à avoir «de solides raisons». Le paragraphe 72 réunit l'ensemble des éléments du paragraphe 71. Toutefois, le paragraphe 83 se rapporte à un autre ensemble de questions susceptibles de donner lieu à une autre série d'inspections. Les participants sont convenus de réexaminer attentivement le paragraphe 72 pour décider s'il convient de le remanier. Le vice-président des gens de mer a trouvé l'explication fournie par la secrétaire générale adjointe intéressante, mais il s'est réservé le droit de revenir sur la question ultérieurement.

- Etape 4. Déterminer s'il existe des motifs raisonnables de penser
que le navire a changé de pavillon pour échapper
à l'obligation de se conformer à la convention

Paragraphe 73

98. Le vice-président des armateurs a proposé de supprimer la deuxième phrase. Il a en outre estimé que d'autres orientations devraient être fournies à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port en ce qui concerne les trois éléments devant être vérifiés et il a proposé de modifier la dernière phrase comme suit: «L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut se faire une idée des raisons du changement de pavillon en examinant les registres du navire relatifs à la conformité, notamment pour ce qui est des manquements majeurs n'ayant pas été reportés dans les registres de l'Etat du pavillon, et en discutant avec le représentant de l'armateur, qui pourrait indiquer les raisons pour lesquelles il y a eu changement de pavillon, ainsi qu'avec les autorités de l'Etat ou des Etats du pavillon précédents, qui pourraient fournir des informations sur les difficultés rencontrées pour appliquer les dispositions de la convention.»

-
- 99.** Pour les mêmes raisons, essentiellement, le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a proposé de remplacer la dernière phrase par le libellé proposé par le représentant du Mémorandum de Paris dans le document soumis à la réunion, à savoir: «L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut se faire une idée en examinant les registres de conformité du navire. Tous manquements majeurs subsistants non répertoriés dans les registres du navire battant un nouveau pavillon (par exemple, si ce dernier est toujours en possession d'un certificat provisoire) peuvent être considérés comme des motifs raisonnables. L'Etat du pavillon précédent peut fournir des informations sur les difficultés qu'il a rencontrées pour garantir la conformité. Le représentant des armateurs peut fournir à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port des causes légitimes du changement de pavillon, qui soient autres que celles qui consistent à se soustraire à l'obligation de conformité.»
- 100.** Le vice-président des gens de mer a souscrit à cette proposition et a, en outre, proposé de remplacer l'expression «peut fournir des informations sur les difficultés qu'il a rencontrées» par «peut fournir des informations, portant éventuellement sur les difficultés rencontrées». Les participants à la réunion sont convenus d'introduire les modifications proposées par les experts du groupe des armateurs et du Mémorandum de Paris, ainsi que celles des experts du groupe des gens de mer.
- 101.** En outre, les participants ont décidé de mettre en caractères gras l'expression «motifs raisonnables» qui figure dans la première phrase, de même que le début de la quatrième phrase, à savoir: «Il faut qu'il existe des 'motifs raisonnables' plutôt que de 'solides raisons'...», afin d'en souligner l'importance.
- 102.** Le groupe de rédaction technique a remplacé, dans la dernière phrase du paragraphe 73, «L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut se faire une idée des raisons du changement de pavillon en examinant les registres du navire relatifs à la conformité» par «L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut se faire une idée des raisons du changement de pavillon en examinant tout rapport d'inspection pertinent du navire», afin de mieux refléter le libellé de la CTM. Ce nouveau texte a été approuvé.

Paragraphe 74

- 103.** Compte tenu de ce qui précède, les participants ont décidé de faire concorder l'expression «l'inspection doit prendre fin» avec le libellé adopté pour le paragraphe 72. Il a également été décidé de mettre en caractères gras l'expression «motifs raisonnables».

Etape 5. Décision de mener ou non une inspection plus approfondie

Paragraphe 75

- 104.** Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a proposé de remplacer l'expression «est obligatoire» par «doit être effectuée». Il en a été ainsi décidé.

Paragraphe 76

- 105.** Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a proposé de supprimer le mot «immédiatement» figurant dans la première phrase car, dans de nombreux cas, informer immédiatement le capitaine du navire s'avère impossible. Le vice-président des armateurs a proposé de remplacer le mot «immédiatement» par «dès que possible». Il en a été ainsi décidé.

3.3. Procédure pour les inspections effectuées après le dépôt d'une plainte

Paragraphe 78

- 106.** Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a indiqué que les participants ne sont pas parvenus à un accord concernant le remplacement de l'expression «enregistrer l'heure à laquelle la plainte a été reçue» par «enregistrer la plainte», comme proposé par les représentants du Mémorandum de Paris dans le document soumis à la réunion, certains représentants gouvernementaux estimant préférable de conserver la référence au temps. Les participants ont décidé d'adopter le paragraphe tel quel.

Paragraphe 79

- 107.** Le vice-président des gens de mer a proposé de mettre la dernière phrase en caractères gras pour accentuer son importance. Il en a été ainsi décidé.

Paragraphe 80

- 108.** Le vice-président des gens de mer, bien que conscient du libellé du paragraphe 7 de la norme A5.2.2, a estimé que, en vertu d'un principe général de droit qui dispose que, par respect des règles de droit, il convient de préserver la confidentialité de toute personne déposant plainte, qu'il s'agisse de gens de mer ou d'autres acteurs tels que des organismes sociaux, des dockers ou des pilotes. Il a invité les participants à modifier le paragraphe pour que le principe de confidentialité concerne également les personnes autres que les gens de mer, par exemple, en adoptant le libellé du point 2.6.4 de la résolution A.787(19) de l'OMI («Lorsqu'une inspection est entreprise sur la base d'un rapport ou d'une plainte, surtout si cette plainte émane d'un membre de l'équipage, la source ne devrait pas être divulguée.»). Tout tiers qui a accès au navire et qui souhaite signaler une violation des droits des gens de mer aux autorités de l'Etat du port devrait être encouragé à déposer une plainte et pouvoir le faire en toute confidentialité.
- 109.** Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a indiqué qu'initialement les gouvernements ont préféré utiliser le libellé du paragraphe 7 de la norme A5.2.2. Le vice-président des armateurs a souligné l'importance du caractère confidentiel des plaintes et la responsabilité qu'ont les fonctionnaires de l'Etat du port chargés du contrôle de respecter cette confidentialité, et il a proposé d'ajouter après le mot «gens de mer» l'expression «ou toute autre personne pouvant être visée par les législations nationales», ce qui permet de répondre aux préoccupations des gens de mer tout en restant en conformité avec la CTM. Plusieurs participants gouvernementaux ont abondé dans le sens des experts du groupe des gens de mer, estimant que, compte tenu de la définition du terme «plainte» qui est donnée au paragraphe 3 de la norme A5.2.1, il est possible d'étendre la clause de confidentialité à d'autres parties sans trahir la CTM. Le représentant gouvernemental des Philippines a indiqué que des mécanismes ont déjà été établis dans les Etats du pavillon et pourraient être étendus aux Etats du port, et il a en outre fait observer que certaines dispositions du Mémorandum de Tokyo prévoient déjà le respect de la confidentialité.
- 110.** Compte tenu de l'accord de principe concernant le fait que le respect de la confidentialité ne doit pas uniquement s'appliquer aux gens de mer, il a été décidé de laisser le soin au groupe de rédaction technique d'adapter le libellé un peu restrictif de ce paragraphe pour tenir compte du texte du paragraphe 3 de la norme A5.2.1, dont la portée est plus vaste.

-
- 111.** En tant que présidente du groupe de rédaction technique, l'experte gouvernementale des Etats-Unis a expliqué, au moment de soumettre en séance plénière le texte proposé par le groupe de rédaction technique, que ce dernier s'est conformé aux instructions fournies en séance plénière et efforcé de refléter l'éventail des éventuels plaignants énumérés à la norme A5.2.1, paragraphe 3. Le nouveau texte proposé par le groupe de rédaction technique s'énonce comme suit:

«Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par un marin, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques pour la sécurité ou la santé des gens de mer à bord. Conformément aux législations nationales, les dossiers conservés par l'autorité de l'Etat du port devraient être confidentiels.»

- 112.** Le vice-président des armateurs, soutenu par les représentants gouvernementaux du Danemark, de la Malaisie et de la Suède, s'est opposé à ce nouveau libellé et a préféré conserver le texte original tel que rédigé par le Bureau (tel qu'il figure au paragraphe 80 du document MELCBS/2008), en y apportant toutefois une modification destinée à remplacer «devrait» par «doit».
- 113.** Le vice-président des gens de mer a déclaré, au nom des membres de son groupe, être plus favorable au texte fourni par le groupe de rédaction technique qu'au libellé original. Le représentant gouvernemental des Pays-Bas a indiqué que sa délégation pouvait accepter le maintien du texte original du Bureau (tel qu'il figure au paragraphe 80 du document MELCBS/2008), en y insérant toutefois les mots «toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire». L'expert gouvernemental de la France a signalé que, si les participants optaient pour le maintien du texte original du Bureau, il préférerait pour sa part que le membre de phrase «Sauf si le plaignant a clairement indiqué le contraire,» soit supprimé.
- 114.** Le vice-président des armateurs a rappelé que la norme A5.2.2, paragraphe 7, qui mérite d'être prise en considération pour le libellé du paragraphe 80, dispose que «Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer.». Les autres plaignants éventuels mentionnés dans le nouveau texte proposé par le groupe de rédaction technique sont ceux qui figurent au paragraphe 3 de la norme A5.2.1. Cette proposition, qui vise à étendre les dispositions de la CTM, ne saurait être acceptée par les membres du groupe des armateurs. L'intervenant n'a pas non plus souscrit à la contre-proposition du vice-président des gens de mer, qui vise à conserver le texte original du Bureau en y ajoutant toutefois une nouvelle phrase, à savoir «Ceci vaut également lorsque d'autres plaignants exigent la confidentialité.»
- 115.** Le représentant gouvernemental des Bahamas, soutenu par plusieurs autres représentants gouvernementaux, a proposé de reprendre tout simplement le libellé du paragraphe 7 de la norme A5.2.2.
- 116.** L'expert gouvernemental du Brésil a appuyé la proposition du représentant gouvernemental des Bahamas, tout en suggérant le maintien de la phrase «Conformément aux législations nationales, les dossiers conservés par l'autorité de l'Etat du port devraient être confidentiels.». L'expert gouvernemental de la France a lui aussi approuvé la proposition du représentant gouvernemental des Bahamas, et précisé qu'en cas de plainte déposée par un marin et transmise à l'autorité compétente par son syndicat la clause de confidentialité doit continuer de s'appliquer pour le marin concerné. Il a rappelé que d'autres conventions traitent également des mêmes questions et que les autorités de l'Etat du port appliquent d'ores et déjà la clause de confidentialité.

-
117. Le vice-président des gens de mer et le vice-président des armateurs ont soutenu la proposition du représentant gouvernemental des Bahamas, et suggéré d'ajouter la référence «(norme A5.2.2, paragr. 7)» ainsi que de rédiger l'ensemble du paragraphe en caractères gras. Les participants ont accepté cette proposition.
118. Suite à ce débat, le porte-parole des gens de mer a déploré que les principes généraux de confidentialité, tels que défendus par le secrétariat, ne s'étendent pas au-delà des gens de mer et que les participants n'aient pas saisi l'opportunité qui leur était offerte d'harmoniser la CTM avec le dispositif de l'OMI.
119. De plus, dans un texte soumis par écrit, les experts des gens de mer ont fait part de leur extrême déception quant à la décision prise concernant le paragraphe 80, qui ignore totalement le conseil juridique très clair du Bureau, selon lequel la confidentialité des plaignants est garantie par les principes généraux gouvernant l'OIT et, en conséquence, par tous les Etats Membres. Cette décision ignore aussi bien le Préambule que les articles clés de la CTM. Devant une telle décision, les experts des gens de mer ne peuvent faire qu'une seule supposition: la position des experts des armateurs de s'opposer à tout texte de compromis ne peut être due qu'au fait que ces derniers considèrent comme acceptable que des organisations telles que les sociétés de démarchage et les syndicats, voire, ce qui est même plus important, d'autres personnes telles que des pilotes, soient confrontés à des actes d'intimidation, consistant par exemple à tout faire pour les empêcher de formuler des plaintes. On ne peut voir en cela qu'une attaque directe à la protection des droits fondamentaux des gens de mer.

Chapitre 4. Inspection plus approfondie des conditions du travail maritime à bord des navires

120. Afin d'assurer la complémentarité des inspections des Etats du pavillon avec celles du contrôle par l'Etat du port en application de la convention du travail maritime, 2006, les participants ont utilisé comme base de discussion du chapitre 4 le document MELCBS/2008/6, qui reflète les modifications apportées aux *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006*, adoptées la semaine précédente par la Réunion d'experts tripartite en vue de l'élaboration de ces directives.

4.1. Note générale

Paragraphe 84

121. Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a demandé la suppression du mot «Toutefois» au début de la deuxième phrase, car ce terme donnait un sens erroné au texte qui suivait. Les participants ont accepté cette proposition.

Paragraphe 85

122. Il a été noté que des amendements pourraient être apportés à ce paragraphe suite aux modifications apportées au paragraphe 45. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Paragraphe 87

123. S'exprimant au nom du groupe gouvernemental, le représentant gouvernemental des Bahamas a proposé une modification au texte anglais, qui ne concerne pas le texte français.

Il estime également que les termes «sélectionner deux ou trois des 14 domaines», à la deuxième phrase du paragraphe, devraient être remplacés par «sélectionner plusieurs domaines». Les participants ont approuvé ces modifications.

124. S'exprimant au nom du groupe gouvernemental, le représentant gouvernemental des Bahamas a proposé la suppression des termes suivants aux deux premières lignes du paragraphe 87: «manifestement en dessous des normes», «d'aspects» et «à bord». Le paragraphe devra être à nouveau rédigé afin d'harmoniser le texte restant. Selon le vice-président des armateurs, la partie de phrase «a de solides raisons» devrait être conservée, car il s'agit d'un élément clé. Le vice-président des gens de mer ne tient pas à se prononcer avant d'avoir vu le texte émanant du groupe de rédaction technique.
125. S'exprimant au nom du groupe gouvernemental, le représentant gouvernemental des Bahamas a souhaité en outre supprimer la deuxième partie de la deuxième phrase du paragraphe, à savoir: «afin de s'assurer que les inspections par l'Etat du pavillon du navire ont bien été effectuées, et sont fiables, et vérifier que les mesures adoptées par l'armateur pour assurer la conformité continue sont appropriées et appliquées de façon adéquate», car cette tâche ne relève pas des fonctions de l'agent chargé de l'Etat du port. Le vice-président des armateurs reconnaît qu'il est difficile pour l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port de vérifier si les prescriptions de la convention sont suffisamment reflétées dans celles qui sont approuvées par l'Etat du pavillon. Cela étant dit, l'agent en question a de quoi se faire une idée, lors de son inspection, sur la question de savoir si les prescriptions de la convention sont respectées à bord. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut vérifier, dans le cadre de son examen de base, si les inspections appropriées ont été effectuées. De l'avis du vice-président des gens de mer, il existe de nombreux Etats du pavillon qui ne devraient pas être considérés en tant que tels. Le texte tel qu'il est libellé s'applique à ces Etats du pavillon, et l'orateur espère que la CTM pourra permettre d'effectuer un tri parmi eux. L'orateur n'est pas favorable à une modification du texte. Le représentant gouvernemental de la Malaisie comprend, quant à lui, le point de vue des gens de mer, mais affirme qu'il n'est pas du ressort de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port de vérifier des inspections faites par les Etats du pavillon. Il n'est pas d'accord avec l'idée de conserver le libellé correspondant, au paragraphe 87, et demande en conséquence que les termes «et sont fiables» soient supprimés. Les participants sont d'avis que seuls les termes «et sont fiables» doivent être supprimés. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion. En outre, un nouveau paragraphe visant à définir le rôle de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port en termes d'application a été ajouté à la fin de la section 4.1 et adopté moyennant une modification mineure consistant à introduire une phrase très générale qui couvre toutes les références aux lois et réglementations nationales dans l'ensemble des directives.

4.2. Les prescriptions de base; les sources d'information; les exemples de manquements ou de non-conformité

126. Les participants ont décidé que les en-têtes des règles contenues dans cette section devraient inclure des références spécifiques aux domaines énumérés à l'annexe A5-III de la CTM, de façon à faciliter le travail de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port. En outre, la représentante gouvernementale des Etats-Unis, s'exprimant en tant que présidente du groupe de rédaction technique, a noté que les références aux prescriptions de la CTM n'ont pas été toujours incluses dans les «prescriptions de base», et que le texte devait être harmonisé sur ce point. Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, précise qu'il serait utile à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port que soient également insérées des références aux prescriptions de la CTM dans les «exemples de manquements» et ce, dans l'ensemble du texte. Tandis que le vice-président des armateurs approuve cette proposition, les experts des gens de mer la rejettent, considérant que, pour ce qui est des questions sociales, il serait trop simple de faire de tels

renvois car ceci reviendrait à ignorer la gravité ou la fréquence des manquements. De plus, l'exercice deviendrait difficile et confus, car il se peut que, dans certains cas, plusieurs références soient nécessaires. Notant le manque de consensus à ce sujet, le vice-président des armateurs rappelle à chacun que les gouvernements peuvent insérer des références lors de l'élaboration de leurs propres directives pour le contrôle par l'Etat du port. Les participants ont décidé d'ajouter des références aux prescriptions de base, mais pas aux exemples de manquements.

Règle 1.2 – Certificat médical

Prescriptions de base

- 127.** Le vice-président des armateurs a fait remarquer que les certificats médicaux pouvaient expirer au cours d'un voyage et que le paragraphe 9 de la norme A1.2 de la CTM autorisait que ce certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale. Il propose l'adjonction d'un troisième tiret au quatrième point de l'énumération, qui porterait sur la période de validité et serait rédigé comme suit: «Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port où le marin peut obtenir un nouveau certificat». Le vice-président des gens de mer ne voit pas d'inconvénient à rendre le texte cohérent avec le paragraphe 9 de la norme A1.2 de la CTM. Les participants acceptent cette proposition. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique, visant, notamment, à incorporer le texte des paragraphes 8 et 9 de la norme A1.2 dans une note, afin de refléter clairement les deux différents scénarios, a été adopté sans autre discussion.
- 128.** Le représentant gouvernemental de l'Algérie demande que les termes «au minimum» soient ajoutés au deuxième point de l'énumération, de façon à ce que la phrase se lise: «...doivent au minimum être fournis en anglais», par souci de cohérence avec le paragraphe 10 de la norme A1.2. Les participants acceptent cette proposition.

Sources d'information

- 129.** Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a attiré l'attention des participants sur le dernier point de l'énumération, relatif à «la liste des médecins dûment qualifiés de l'Etat du pavillon». Selon lui, la plupart des Etats du pavillon ne disposent pas de cette liste. Bon nombre des Etats du pavillon reconnaissent les certifications d'autres pays, et la liste des médecins pratiquant dans le pays n'est pas utile à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port. Selon l'orateur, le texte correspondant à ce dernier point devrait être supprimé.
- 130.** Le vice-président des armateurs semblait se souvenir, quant à lui, que, dans la précédente discussion sur les directives pour les inspections des Etats du pavillon, les gouvernements avaient déclaré détenir cette liste. La représentante des Etats-Unis d'Amérique déclare qu'il arrive parfois que cette liste soit entre les mains d'une autre autorité, et pas nécessairement uniquement entre les mains de l'Etat du pavillon. Elle propose que la phrase soit modifiée comme suit: «La liste des médecins dûment reconnus, si elle existe».
- 131.** Le vice-président des gens de mer a déclaré accepter que l'on utilise le texte approuvé la semaine précédente. Le représentant gouvernemental des Iles Marshall, soutenu par la représentante des Etats-Unis ainsi que par le vice-président des gens de mer, a fait remarquer que le texte présenté aux participants n'est pas celui qui a été accepté la semaine précédente. Les participants sont convenus que cette question devait être examinée par le groupe de rédaction technique afin d'assurer la cohérence entre les deux jeux de directives. Le vice-président des armateurs note qu'au cours de cette discussion, comme au cours d'autres discussions, les termes «Etat du pavillon» et «autorité compétente» ont été utilisés pour se référer à la responsabilité de l'Etat du pavillon en vertu de la CTM. Il demande si

le groupe de rédaction technique ne devrait pas tenir compte de cette diversité dans ses travaux afin d'assurer la cohérence des textes et d'éviter toute confusion.

- 132.** En ce qui concerne le troisième point de l'énumération, la représentante du Royaume-Uni a estimé qu'il convenait d'ajouter «, s'il y a lieu» après «à la perception des couleurs», afin d'aligner le texte sur celui des directives pour les inspections des Etats du pavillon. Les participants ont approuvé cette proposition. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique, visant, entre autres, à supprimer le texte de la puce relatif à la liste des médecins qualifiés, a été adopté sans autre discussion.

Exemples de manquements

- 133.** Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Règle 1.3 – Formation et qualifications

Sources d'information

- 134.** S'exprimant au nom du groupe gouvernemental, le représentant gouvernemental des Bahamas a estimé que les termes «la législation nationale de l'Etat du pavillon» devraient être remplacés par «les conventions internationales», dans la mesure où il est fort improbable qu'un agent chargé du contrôle par l'Etat du port soit bien au fait de la législation nationale. Il croit comprendre que la législation nationale figure dans la partie I de la DCTM afin de démontrer que l'administration s'est conformée à la CTM et non pas à une autre législation qui irait au-delà de cette convention. La partie II de la DCTM sert alors à indiquer en quoi l'armateur s'est conformé à la convention.
- 135.** A la demande du vice-président des gens de mer, le Bureau a précisé que les prescriptions nationales concernant les qualifications seraient énumérées à la partie I de la DCTM. En conséquence, le vice-président des gens de mer estime que le texte devrait rester tel quel. Le vice-président des armateurs n'a pas un avis très prononcé à ce sujet.
- 136.** La vice-secrétaire générale a déclaré que les directives pour le contrôle par l'Etat du port contenaient plusieurs références à la législation nationale. Le groupe de rédaction technique pourrait rédiger un texte à insérer dans la note générale figurant au début du chapitre 4, expliquant la question du contrôle par l'Etat du port en termes de législation nationale. Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port n'ont pas pour mission d'appliquer la législation nationale, mais plutôt d'inspecter sa conformité avec la CTM. Dans le cas où la législation nationale a des prescriptions plus élevées que celles de la convention, il n'est pas du ressort des agents chargés du contrôle par l'Etat du port de veiller à leur application. La secrétaire générale adjointe craint qu'en ajoutant une référence aux «conventions internationales» on donne à tort l'impression que les Etats ont, dans le cadre de ces directives, des obligations concernant des conventions internationales qu'ils n'auraient pas ratifiées.
- 137.** Selon le représentant gouvernemental des Bahamas, il serait utile d'examiner le modèle de DCTM figurant à l'annexe A5-II de la convention. Il n'y figure aucune indication selon laquelle une législation nationale allant au-delà de la convention devrait être mentionnée.
- 138.** Les participants ont approuvé le remplacement des mots «législation nationale» par «la CTM».

Exemples de manquements

- 139.** Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a proposé que soit ajouté le texte ci-après, correspondant à une nouvelle

puce: «l'absence d'une dispense valable délivrée conformément à la convention STCW». Il en a été ainsi décidé. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique, qui exprime clairement que les navires n'ont pas tous des dispenses, a été adopté sans autre discussion.

Règle 1.4 – Recrutement et placement

- 140.** A la question de savoir pourquoi le libellé relatif au recrutement et au placement ne reflète pas celui des directives pour les inspections des Etats du pavillon (MEFS/2008/8), un représentant du Bureau a répondu que le chapitre 4 des directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port a été adapté au contexte du contrôle par l'Etat du port. Le chapitre 4 des directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port se limite aux 14 domaines devant être inspectés par l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port et, par conséquent, ne peut traiter que des services de recrutement et de placement privés, tandis que les directives pour les inspections des Etats du pavillon contiennent des orientations sur les agences de placement à la fois publiques et privées.

Sources d'information

- 141.** Le représentant gouvernemental des Bahamas a proposé, au nom du groupe gouvernemental, la suppression du premier point de l'énumération, au motif qu'il est difficile pour les Etats du port de vérifier les sites Internet nationaux des Etats du pavillon, qui sont rédigés dans leur langue nationale respective et qui, dans le cas des navires dotés d'équipages composés de personnes de nationalités diverses, se réfèrent aux sites Internet nationaux des Etats fournisseurs de main-d'œuvre (eux aussi rédigés dans leur langue nationale respective). Le vice-président des armateurs et le vice-président des gens de mer ont jugé que les informations relatives aux sites Internet nationaux peuvent être utiles et devraient par conséquent être maintenues à titre facultatif sous la section «Sources d'information». Les participants sont convenus de conserver le premier point de l'énumération, en remplaçant «Etats du pavillon» par «autorités compétentes» à des fins d'harmonisation avec le libellé des directives pour les inspections des Etats du pavillon (MEFS/2008/8).
- 142.** Un consensus s'est dégagé au sujet du fait que le libellé du deuxième point de l'énumération reflète fidèlement la discussion qui s'est tenue dans le cadre de la réunion visant à adopter les directives pour les inspections des Etats du pavillon au sujet de la responsabilité des Etats du pavillon lorsque les gens de mer sont engagés par le biais d'un service de recrutement et de placement établi dans un Etat n'ayant pas ratifié la CTM. Les participants ont toutefois jugé nécessaire d'améliorer la clarté du texte. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Règle 2.1 – Contrats d'engagement maritime

- 143.** Les participants ont décidé, pour des raisons de cohérence, que le membre de phrase «(ou d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable)» énoncé à la fin du premier point de l'énumération sous la section «Prescriptions de base» devrait également être repris dans le premier point de la section «Sources d'information» ainsi que dans le premier point de la section «Exemples de manquements».

Règle 2.2 – Salaires

- 144.** Le représentant gouvernemental de la Norvège a suggéré qu'une note de bas de page soit insérée après le titre, qui se lirait comme suit: «Dans le cadre de la responsabilité de l'Etat du port, il se peut que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port ne soit pas habilité à traiter les plaintes relatives aux salaires. Il devrait néanmoins, au minimum, recueillir ou réunir des preuves et veiller à ce que le cas considéré soit transmis à l'autorité compétente en la matière à terre». L'objet de cette note est d'aborder la question des agents chargés du

contrôle par l'Etat du port dans de nombreux pays, qui n'ont ni les compétences ni le pouvoir de traiter les plaintes relatives aux salaires.

- 145.** Estimant que le même problème est présent dans de nombreux domaines, le vice-président des armateurs s'est demandé s'il était plus utile d'inclure des orientations générales sur la question des agents chargés du contrôle par l'Etat du port n'ayant pas compétence pour traiter certaines questions. La secrétaire générale adjointe de la réunion a déclaré que la CTM couvre de multiples domaines et implique de nombreux ministères et autorités compétentes. Des compétences spécifiques sont requises pour traiter certains aspects de sa mise en œuvre. Si la proposition d'insérer une note était, sur le principe, acceptée, il conviendrait plutôt d'en faire apparaître le contenu dans la «Note générale». Le vice-président des armateurs a fait observer qu'au vu de la multitude de parties prenantes impliquées la vie privée et la confidentialité sont primordiales, notamment en ce qui concerne les plaintes et les salaires.
- 146.** Le vice-président des gens de mer s'est montré stupéfait que le paragraphe 41 du chapitre 3 implique qu'en cas de plainte grave relative aux salaires l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port n'ait pas compétence pour traiter ladite plainte et que son rôle se limite à recueillir des preuves et à laisser le navire appareiller. Le paiement des salaires, mentionné à l'annexe A5-III, est un élément pouvant justifier une immobilisation du navire. Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port doivent être formés pour pouvoir effectuer des inspections en vertu de la CTM. Les syndicats de gens de mer obtiennent chaque année des indemnisations au titre de retard de paiement des salaires, qui se chiffrent en millions de dollars, et ils s'efforcent de collaborer avec les agents chargés du contrôle par l'Etat du port en vue d'identifier les navires à bord desquels des gens de mer ne sont pas payés conformément à leurs contrats d'engagement.
- 147.** Faute de soutien de la part des autres participants, le représentant gouvernemental de la Norvège a retiré sa proposition.

Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos

Prescriptions de base

- 148.** Le vice-président des armateurs a suggéré la suppression du troisième point de l'énumération sous la section «Prescriptions de base» concernant la fatigue excessive au motif que, si cet aspect présente un intérêt pour l'Etat du pavillon, il ne relève pas de directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port. Le vice-président des gens de mer a fait valoir que la fatigue excessive est un grave problème, qui mérite que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port y accorde une attention particulière lors des inspections. La proposition n'a pas été retenue.
- 149.** Le vice-président des armateurs a en outre proposé que le contenu des paragraphes 7 et 8 de la norme A2.3 de la CTM soit incorporé sous le troisième astérisque, étant donné que les dispositions relatives aux exercices et aux périodes «sur appel» sont une référence importante pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port. Cette proposition a été approuvée par les participants.

Sources d'information

- 150.** La proposition de suppression du cinquième point concernant la fatigue excessive a également été rejetée.

Exemples de manquements

- 151.** Les participants ont décidé de supprimer «et du repos» au cinquième point, la durée limite du repos ne pouvant de toute évidence être dépassée.
- 152.** Le représentant de l'OMI, soutenu par le représentant gouvernemental de la Malaisie, a suggéré qu'un libellé soit ajouté pour indiquer que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait tenir compte de toute fatigue excessive due à l'inspection à proprement parler. La proposition n'a pas été acceptée. Le représentant de l'OMI, tout en notant l'absence de soutien, souhaite mettre l'accent sur l'importance que revêt la question des inspections multiples comme facteur susceptible de contribuer à la fatigue de l'équipage. Il espère que les résultats des contrôles effectués par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port aideront à l'avenir à faire progresser la question qui reste en suspens au sujet de la reconnaissance mutuelle des inspections qui ont été réalisées par de nombreux types différents de contrôles par l'Etat du port. On éviterait ainsi d'inspecter à nouveau des navires dont l'entière conformité a déjà été démontrée et pour lesquels aucune plainte n'a été déposée. Le représentant gouvernemental de la Malaisie apporte son soutien aux observations formulées par le représentant de l'OMI.

Règle 2.7 – Effectifs

Prescriptions de base

- 153.** Le vice-président des armateurs a constaté que le libellé «Les navires doivent être dotés d'un nombre suffisant de gens de mer employés à bord» diffère de celui de la règle 2.7 de la CTM, qui énonce que «Tout Membre exige que tous les navires battant son pavillon aient à bord des effectifs suffisants». Il a souligné la responsabilité de l'Etat du pavillon de veiller à ce que les navires soient dotés d'un nombre suffisant de gens de mer à bord.
- 154.** Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a suggéré que le libellé du second point soit reformulé pour refléter le fait que les navires doivent, au minimum, respecter le niveau d'effectifs figurant dans le document spécifiant les effectifs minima de sécurité, afin d'éviter de se trouver en infraction à cause d'un nombre de gens de mer à bord supérieur aux effectifs figurant dans le document spécifiant les effectifs minima de sécurité. Le représentant gouvernemental de la Suède a rappelé aux participants qu'on retrouve la même ambiguïté dans les directives pour les inspections des Etats du pavillon (MEFS/2008/8). Le vice-président des gens de mer a appuyé la proposition visant à rappeler qu'au cours de la discussion sur le paragraphe 98 du chapitre 5 du projet de directives il avait été convenu que le niveau d'effectifs doit être conforme non seulement au document spécifiant les effectifs minima de sécurité mais aussi aux dispositions de la CTM et que, par conséquent, il peut être supérieur. Le représentant gouvernemental de la Grèce s'est montré préoccupé par le fait que, si cette modification était acceptée, il y aurait un décalage entre les directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port et celles pour les inspections des Etats du pavillon, ce qui contraindrait les Etats du port à appliquer une prescription incombant à l'Etat du pavillon. La secrétaire générale adjointe de la réunion a déclaré que le texte des directives pour les inspections des Etats du pavillon (MEFS/2008/8), tel qu'adopté, ne peut plus être amendé. Bien qu'il soit cohérent d'adopter le même libellé dans les directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port, les participants ont toute latitude pour introduire des changements s'il y a lieu. Malgré les divergences qui pourraient en résulter, il a été jugé nécessaire de reformer ce point de l'énumération.

Exemples de manquements

- 155.** Suite à l'amendement proposé, il a été décidé de remanier le libellé ambigu du premier point de l'énumération pour les raisons énoncées précédemment.

Règle 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre

156. Le vice-président des armateurs, se référant à la règle 4.1, paragraphe 3, de la CTM, a suggéré qu'un nouveau point soit ajouté sous la section «Prescriptions de base», qui se lirait comme suit: «Les gens de mer travaillant à bord de navires devraient avoir accès aux installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats». Il a également proposé l'ajout d'un autre point sous la section «Exemples de manquements», à savoir: «Des permissions à terre pour recevoir des soins médicaux immédiats sont refusées aux gens de mer.» Plusieurs participants gouvernementaux s'y sont opposés en faisant valoir que l'exemple de manquement proposé est inapproprié car il s'agit d'un manquement de l'Etat du port et non du navire faisant l'objet d'une inspection par l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port. La pertinence et le bien-fondé de ce point ont toutefois été soulignés car il y a infraction lorsque des gens de mer se voient refuser l'accès aux installations médicales de l'Etat du port. Les participants sont donc convenus que le groupe de rédaction technique pouvait examiner la section la plus appropriée pour insérer un libellé concernant la responsabilité de l'Etat du port, de façon à attirer l'attention de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port sur ce point. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique, y compris le nouveau libellé placé sous forme de note au-dessous des prescriptions de base, a été adopté sans autre discussion.

Règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents

Sources d'information

157. Au huitième point de l'énumération, les participants ont décidé d'inclure un libellé précisant qu'il se peut qu'aucune preuve ne soit disponible. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Chapitre 5. Mesures à prendre par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port après avoir constaté des manquements ou des non-conformités

5.1. Mesures à envisager lorsque des manquements sont constatés

Paragraphe 88

158. En cohérence avec la réunion tripartite d'experts pour l'élaboration de directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006, les participants ont décidé de supprimer, remanier et incorporer tous les diagrammes dans les supports de formation actuellement en cours d'élaboration par l'OIT. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique visant à supprimer la référence aux diagrammes a donc été adopté sans autre discussion.

Paragraphe 89

159. Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a déclaré que les membres de son groupe se sont demandé si tous les manquements signalés par l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devraient ou non comporter une référence aux règles et normes de la CTM. Certains gouvernements ont estimé que tous les manquements devraient comporter une référence aux prescriptions de la CTM, d'autres ayant en revanche jugé que cela imposerait une charge de travail trop lourde à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port. En tant que groupe, les

gouvernements ont donc proposé que le nouveau libellé soit inclus, s'il y a lieu, dans la section «Etape 1. Notification des manquements» soit en tant que section du paragraphe 89, soit comme paragraphe entièrement nouveau. Ce nouveau texte énoncerait qu'en cas de notification des manquements aboutissant à une immobilisation d'un navire l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait inclure dans son rapport des références aux dispositions pertinentes de la CTM.

160. Le représentant gouvernemental du Danemark a indiqué être plus favorable à ce que tous les manquements incluent de telles références à titre d'exemples de bonne conduite et de mention d'antécédents de manquements, qu'il pourrait être utile de prendre en considération au moment de déterminer si une inspection plus approfondie doit ou non être effectuée, tel qu'énoncé à l'étape 5 de la procédure décrite à la section 3.2.5.
161. Le vice-président des armateurs a reconnu qu'il importe que les informations sur de précédentes violations de la CTM soient disponibles, comme l'a suggéré le représentant gouvernemental du Danemark. Il a jugé que l'impact sur la charge de travail des agents chargés du contrôle par l'Etat du port ne pose pas de problème majeur dès lors que les ressources appropriées seront mises à disposition pour leur permettre d'effectuer les inspections prescrites par la CTM.
162. Le vice-président des gens de mer s'est montré préoccupé par le fait qu'une telle exigence puisse limiter l'exercice de la capacité de jugement de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port, qui doit tenir compte d'une multitude de facteurs au moment de décider d'immobiliser ou non un navire. Il a estimé que cette proposition pourrait constituer un frein à l'exercice efficace des fonctions des agents chargés du contrôle par l'Etat du port et, par conséquent, s'y est opposé.
163. Le représentant gouvernemental de l'Afrique du Sud a souligné que le modèle type de rapport établi au titre du contrôle par l'Etat du port permet de faire judicieusement référence aux dispositions des conventions eu égard à tous les manquements répertoriés, cette pratique ne devant toutefois être imposée qu'en cas d'immobilisation du navire.
164. Le représentant de l'OMI a jugé normal que toute décision prise par l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port soit justifiée par des références aux dispositions pertinentes de la convention appropriée. Or il importe également de garder à l'esprit la charge de travail imposée aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port, comme l'a signalé le vice-président des gens de mer. L'intervenant a suggéré que cette proposition soit incorporée dans la section 5.7 intitulée «Mesures à prendre si le navire n'est pas autorisé à prendre la mer».
165. La secrétaire générale adjointe a déclaré que la CTM n'impose pas spécifiquement que tous les manquements soient associés à telle ou telle règle ou norme qui y est énoncée. Elle a relevé la difficulté d'identifier la référence source de chaque manquement constaté à bord d'un navire immobilisé.
166. Le représentant gouvernemental de la Grèce a en outre fait observer que la proposition n'ajoute rien aux directives telles que rédigées étant donné que le paragraphe 98 suppose déjà qu'un lien est établi entre les manquements constatés et les règles et normes de la CTM.
167. Les participants ont donc décidé de ne pas adopter le texte proposé par le groupe gouvernemental.

Paragraphe 90

- 168.** S'exprimant au nom du groupe gouvernemental, le représentant gouvernemental des Bahamas a suggéré la suppression de la deuxième phrase du paragraphe, jugée redondante étant donné que, de toute évidence, aucun manquement ne saurait être constaté sur un navire correctement exploité. Le vice-président des armateurs a, pour sa part, souhaité conserver le libellé. L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port n'effectue pas seulement l'inspection concernant les documents produits, mais tient également compte de sa propre expérience en la matière. Le vice-président des gens de mer a lui aussi jugé préférable de conserver le texte. Le représentant du Mémoire de Paris a suggéré la suppression du membre de phrase «Les manquements qui, de par leur nature, leur nombre ou leur répétition [...] seront considérés [comme importants]», proposition rejetée par les participants. Le texte du Bureau a donc été conservé en l'état.
- 169.** Le représentant gouvernemental de la Grèce, appuyé par l'expert gouvernemental de l'Afrique du Sud et le représentant gouvernemental de la Malaisie, a rappelé les débats tenus au cours de la réunion de la semaine précédente sur les directives pour les inspections des Etats du pavillon, et estimé qu'en cas d'erreur commise par les services de recrutement et de placement privés la rectification ne devrait pas porter préjudice au marin concerné. Il a suggéré l'insertion d'un libellé en ce sens au paragraphe 89 ou 90 ou dans une autre section appropriée. L'expert gouvernemental des Philippines, soutenu par l'expert gouvernemental de la France, a approuvé les vues exprimées par le représentant gouvernemental de la Grèce, et souligné que l'insertion d'un tel libellé ne devrait pas être considérée comme un encouragement d'un comportement illégal de la part des services de recrutement et de placement privés établis dans les Etats non parties à la convention. Le vice-président des gens de mer et le vice-président des armateurs ont eux aussi approuvé l'amendement suggéré par le représentant gouvernemental de la Grèce. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Paragraphe 95

- 170.** Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Paragraphe 96

- 171.** Le vice-président des gens de mer a expliqué qu'à son sens le paragraphe 96 autorise un navire à prendre la mer, même si des défauts graves ou présentant des risques ont été constatés, pour autant qu'un plan de rectification existe. Cette décision relève clairement de la capacité de jugement de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port, certes, mais l'intervenant a suggéré une modification du libellé existant visant à préciser que, pour les cas graves, la permission de prendre la mer ne sera pas accordée, même si un plan de rectification a été décidé. Il a proposé l'ajout d'une nouvelle phrase qui se lirait comme suit: «Il va de soi que certaines non-conformités sont si graves ou présentent de tels risques qu'elles requièrent des mesures correctives immédiates, et que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait faire appel à sa capacité de jugement pour déterminer si un navire devrait être autorisé à prendre la mer tant que les non-conformités n'ont pas été rectifiées, qu'il existe ou non une proposition ou un plan de rectification.»
- 172.** Aux yeux du vice-président des armateurs, le paragraphe 96 signifie que la décision d'autoriser un navire à prendre la mer relève pleinement de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port, autrement dit, un navire n'est autorisé à prendre la mer qu'une fois que son plan de rectification a été accepté par ledit agent. Si l'intervenant était, sur le principe, disposé à adhérer à la proposition du vice-président des gens de mer, il a cependant fait valoir qu'en cas de détection d'une non-conformité toutes les parties concernées doivent s'unir pour trouver une solution, la décision finale incombant en dernier ressort à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port. Il a donc suggéré un remaniement du paragraphe.

-
- 173.** Le représentant gouvernemental des Bahamas a rappelé l'objectif des directives, à savoir apporter davantage d'éclaircissements à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port. Sans pour autant s'opposer à la proposition du vice-président des gens de mer, il a estimé que le processus de prise de décisions n'en serait que plus compliqué pour l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port. La préférence devrait être accordée au libellé d'origine du paragraphe 96 pour sa simplicité et sa clarté. Le représentant gouvernemental des Iles Marshall a relevé qu'il convient de garder à l'esprit que le paragraphe 96 doit se lire à la lumière du paragraphe 95. L'amendement proposé par les experts des gens de mer n'a pas été accepté.
- 174.** S'exprimant au nom du groupe gouvernemental, le représentant gouvernemental des Bahamas a proposé que, dans l'ensemble des directives, les termes «proposition ou plan d'action de rectification» soient remplacés par «proposition d'un plan d'action de rectification», et ce par souci de cohérence. Les participants acceptent cette proposition. Les insertions proposées par le groupe de rédaction technique, à n'effectuer que lorsqu'elles sont considérées comme appropriées (comme, par exemple, au paragraphe 102), sont adoptées.

Paragraphe 98

- 175.** Le représentant gouvernemental des Pays-Bas a suggéré, à la seconde phrase, que les mots «une proposition de rectification des manquements» soient remplacés par «un plan d'action visant à rectifier les manquements», à des fins d'harmonisation avec le libellé de la norme A5.2.1 6) et pour éviter d'embrouiller inutilement les agents chargés du contrôle par l'Etat du port. Au terme d'un nouveau débat, le vice-président des gens de mer a suggéré un libellé proche de «une proposition de plan d'action visant à rectifier les manquements». Il a été convenu de remplacer, s'il y a lieu, les mots «en l'absence d'accord sur une proposition de rectification ...» par «en l'absence d'accord sur une proposition de plan d'action visant à rectifier les ...».

Troisième point de l'énumération

- 176.** Le vice-président des armateurs, soutenu par le représentant gouvernemental de Chypre, a proposé de modifier le troisième point de l'énumération, qui s'énonce comme suit: «les effectifs insuffisants (règle 2.7), y compris lorsque cela est dû à la suppression des gens de mer n'ayant pas l'âge requis par rapport au document spécifiant les effectifs minima;» en ajoutant «étant entendu qu'il convient de garder à l'esprit les dérogations concernant l'Etat du pavillon». Le vice-président des gens de mer a saisi le fond de cette proposition, mais s'est également montré préoccupé par le fait qu'une dispense permettrait au navire de prendre la mer tout en étant doté d'effectifs insuffisants.
- 177.** Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a signalé les divergences de vues au sein de son propre groupe au sujet de ce troisième point, certains préférant remplacer «effectifs insuffisants» par «effectifs non conformes au document spécifiant les effectifs minima», d'autres étant favorables au libellé existant. Le représentant gouvernemental de la Grèce, partisan de modifier le texte, s'est référé à la norme A2.7, paragraphe 1. Il a également appuyé la proposition des membres armateurs.
- 178.** Le vice-président des gens de mer, faisant lui aussi référence au paragraphe 1 de la norme A2.7, a fait observer qu'il préconise la conformité aux normes énoncées non seulement par le document spécifiant les effectifs minima, mais aussi par la convention. Il a demandé au Bureau si ce libellé est censé laisser entendre que les effectifs de sécurité peuvent comporter des prescriptions plus contraignantes que celles énoncées dans le document spécifiant les effectifs minima. Si tel est le cas, il a préféré le texte existant.

-
- 179.** La secrétaire générale adjointe, se référant à la règle 2.7 et à la norme A2.7, a confirmé que le membre de phrase « et pour satisfaire aux normes de la présente convention » suppose une obligation plus générale que la simple conformité avec le document spécifiant les effectifs minima, comme en témoigne le libellé actuel (« les effectifs sont insuffisants ») du troisième point de l'énumération du paragraphe 98.
- 180.** Le représentant gouvernemental de la Suède a suggéré le maintien de « les effectifs sont insuffisants » et l'ajout de « et aux non-conformités avec le document spécifiant les effectifs minima », le représentant gouvernemental des Îles Marshall ayant pour sa part relevé que les deux principaux éléments – nombre suffisant de gens de mer employés à bord et conformité avec le document spécifiant les effectifs minima – sont abordés dans la règle 2.7. Ces deux éléments sont couverts dans les prescriptions de base de la règle 2.7, comme l'énoncent les directives pour les inspections des États du pavillon telles qu'adoptées (MEFS/2008/8), qui sont reproduites dans la proposition de nouveau libellé du chapitre 4 des présentes directives. Le représentant gouvernemental des États-Unis a signalé qu'il convient de veiller à ce que le nouveau texte ne soit pas en contradiction avec les dispositions de la Convention SOLAS.
- 181.** Ayant à l'esprit le débat portant sur cette question, le vice-président des gens de mer et le vice-président des armateurs ont admis que le texte existant est suffisant. Le représentant gouvernemental de la Norvège, appuyé par le représentant gouvernemental de la Grèce, a déclaré qu'à l'avenir les documents spécifiant les effectifs minima refléteront également les prescriptions de la CTM, 2006. Le représentant gouvernemental des Pays-Bas a suggéré de développer la référence à la règle 2.7 figurant au troisième point de l'énumération, de sorte qu'elle s'énonce comme suit: « règle 2.7 et norme A2.7 ». Les participants sont convenus que le libellé retenu tiendra compte uniquement de cette nouvelle référence.

Quatrième point de l'énumération

- 182.** Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a indiqué que plusieurs participants gouvernementaux appuient la proposition du représentant du Mémorandum de Paris visant à supprimer les points 4 et 5 de la liste pour les intégrer dans une section explicative des directives, distincte. Les points énumérés au paragraphe 98 devraient être divisés en deux catégories: les manquements graves justifiant l'immobilisation immédiate d'un navire et ceux ne justifiant une immobilisation qu'en cas de récidive.
- 183.** Le vice-président des armateurs a dit ne pas être favorable au retrait de ces deux points, dans la mesure où leur position dans le texte considéré n'a pas à être subordonnée aux paramètres de fonctionnement du Mémorandum de Paris. Le vice-président des gens de mer s'est dit très déçu que le débat sur la question des droits des gens de mer, qui a déjà eu lieu au cours des discussions sur la CTM, soit rouvert par le représentant du Mémorandum de Paris. Les points 4 et 5 ont été placés dans la section intitulée « Exemples de circonstances pouvant exiger l'immobilisation d'un navire » parce qu'ils constituent des manquements susceptibles d'entraîner l'immobilisation d'un navire, eu égard aux articles III et IV de la CTM. Les gens de mer ne sauraient approuver que l'on retire ces deux points de la liste et l'intervenant s'est montré sceptique quant au fait qu'un consensus puisse se dégager à cet égard.
- 184.** Le représentant du Mémorandum de Paris a expliqué que l'amendement proposé n'a pas pour objet de négliger les droits mentionnés aux articles III et IV de la CTM. Toutefois, l'ensemble des autres points énumérés au paragraphe 98 font l'objet d'orientations détaillées fournies au chapitre 4. Si les quatrième et cinquième points sont conservés dans la liste, il faudra fournir des orientations complémentaires aux agents chargés du contrôle par l'État du port pour les aider à mener à bien leur tâche. Eu égard, par ailleurs, au

paragraphe 8 de la norme A5.2.1, ce point de vue a été partagé par les représentants gouvernementaux des pays suivants: Bahamas, Danemark, Finlande, Grèce, Malaisie, Philippines, Fédération de Russie et Suède, ainsi que par l'expert gouvernemental du Canada, lesquels ont estimé que les préoccupations de toutes les parties pourraient être prises en compte par l'insertion, dans chacun des deux points considérés, d'un renvoi au chapitre 4 et par l'ajout, au chapitre 4, de nouvelles orientations concernant les points en question, étant entendu qu'il sera nécessaire de former les agents chargés du contrôle par l'Etat du port à leurs nouvelles responsabilités.

- 185.** La secrétaire générale adjointe de la réunion a rappelé le libellé du paragraphe 1 de la règle 5.2 («vérifier la conformité aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer»), du paragraphe 1 de la norme A5.2.1 («raisons de croire que les manquements constituent une infraction grave aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer») et du paragraphe 6 de la norme A5.2.1 («la non-conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer») de la CTM. Toutes ces références aux droits des gens de mer constituent le fondement de l'insertion des points 4 et 5 énumérés à la liste des éléments susceptibles d'entraîner l'immobilisation d'un navire. Les cas de violation des droits énoncés aux articles III et IV de la CTM sont tels qu'ils ne doivent pas être difficiles à repérer par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port. L'article IV est une disposition-cadre dont le contenu est détaillé dans les titres de la convention et au chapitre 4 des directives. L'article III énonce simplement les principes et droits fondamentaux au travail, à savoir la liberté d'association et le droit de négociation collective; l'élimination du travail forcé ou obligatoire; l'abolition du travail des enfants; et l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession. Les seuls cas susceptibles d'être difficiles à identifier par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port sont ceux qui ont trait à la liberté d'association, mais les manquements dans ce domaine font normalement l'objet d'une plainte.
- 186.** Compte tenu des explications fournies, les experts gouvernementaux de l'Afrique du Sud, de la Grèce et du Nigéria, ainsi que le représentant gouvernemental des Iles Marshall ont dit être en faveur du maintien du texte tel quel, et ont fait observer que les gouvernements doivent former et sensibiliser les agents chargés du contrôle par l'Etat du port à leurs nouvelles responsabilités s'agissant des droits des gens de mer. Etant donné que le chapitre 1 des directives fournit déjà des informations au sujet des droits des gens de mer, il n'est pas nécessaire d' étoffer le chapitre 4. Le vice-président des gens de mer est convenu que la question peut être réglée par le biais des supports de formation actuellement élaborés par le BIT, puisque tous les agents chargés du contrôle par l'Etat du port seront appelés à recevoir une formation relative à la CTM.
- 187.** Le vice-président des armateurs a proposé d'ajouter à la fin du quatrième point énuméré, à la suite de «manquements constituant une violation des droits et principes fondamentaux ou des droits des gens de mer en matière d'emploi et de droits sociaux énoncés aux articles III et IV», l'expression «tels qu'appliqués par l'Etat du pavillon». Les agents chargés du contrôle par l'Etat du port doivent se référer aux dispositions de l'Etat du pavillon pour prendre la mesure du respect des droits des gens de mer. La modification, en outre, cadre avec le libellé de l'article III («tout membre vérifie que les dispositions de sa législation respecte, dans le contexte de la présente convention, les droits fondamentaux»). Le vice-président des gens de mer s'est opposé à ce qu'il soit établi un lien avec la législation nationale, et quelques participants gouvernementaux (Grèce, Danemark) ont approuvé l'amendement. Faute de consensus, la proposition n'a pas été retenue.
- 188.** Les participants à la réunion ont décidé de conserver tels quels les quatrième et cinquième points énumérés au paragraphe 98.

Neuvième point de l'énumération

- 189.** Le vice-président des armateurs a proposé, en ce qui concerne le neuvième point énuméré, de supprimer l'expression «ou sont inappropriés», figurant après «la ventilation, l'air conditionné ou le chauffage ne fonctionnent pas», dans la mesure où l'évaluation faite par l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port serait subjective et où l'Etat du pavillon est en droit de déterminer si le matériel est approprié ou non. En référence à l'alinéa *a)* du paragraphe 2 du principe directeur B3.1.2, le vice-président des gens de mer a soulevé une objection, rappelant que le terme «inappropriés» doit être interprété à la lumière des zones dans lesquelles les navires opèrent (région arctique ou tropiques). Dans un esprit de conciliation, le vice-président des armateurs a proposé de remplacer «ou sont inappropriés» par «ou ne fonctionnent pas correctement», proposition que les participants à la réunion ont approuvée.
- 190.** Le texte proposé par le groupe de rédaction technique sur l'ensemble du paragraphe 98 a été adopté. L'insertion après ce paragraphe 98 de deux nouveaux paragraphes rédigés sur la base du texte des paragraphes 1 et 2 du principe directeur B5.2.1 a elle aussi été acceptée. En outre, le représentant gouvernemental des Bahamas, au nom du groupe gouvernemental, a exprimé son soutien à la proposition formulée par le représentant de l'OMI, consistant à introduire également le libellé du paragraphe 3 du principe directeur B5.2.1, portant sur la coopération entre les Membres. Le représentant de l'OMI, soutenu par plusieurs participants gouvernementaux (à savoir, la France, la Malaisie et les Etats-Unis) explique que la proposition a pour objectif de mettre l'accent sur l'importance d'une harmonisation mondiale des politiques, en particulier en ce qui concerne l'immobilisation des navires. Un représentant du Bureau rappelle que le paragraphe 3 du principe directeur B5.2.1 est appliqué par le biais de l'adoption des directives pour les Etats du port. Considérant que les directives ne sont qu'un élément de coopération au titre de la CTM et qu'il est indispensable de mettre au point dans le futur des politiques qui soient harmonisées à l'échelle internationale, il a été décidé de faire référence au paragraphe 3 du principe directeur B5.2.1 de la CTM dans l'introduction aux présentes directives.

5.3. *Facteurs que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit prendre en compte pour décider s'il accepte une proposition de rectification*

Paragraphe 99

- 191.** Le représentant gouvernemental des Bahamas a suggéré, au nom du groupe gouvernemental, que le texte existant reste en l'état. Il a toutefois suggéré l'ajout d'une note de bas de page à la fin de la première phrase, qui se lirait comme suit: «Tous les accords régionaux relatifs au contrôle par l'Etat du port utilisent un rapport d'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port en vue d'informer le capitaine du navire des résultats d'une inspection effectuée conformément à la résolution A.787 de l'OMI. En cas d'immobilisation, d'autres parties concernées seront également informées. Le rapport d'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port devrait être considéré comme équivalent à la proposition de rectification.»
- 192.** Le vice-président des armateurs n'a pas approuvé l'ajout de cette note, estimant que la proposition de rectification relève des armateurs et non des agents chargés du contrôle par l'Etat du port. La proposition vise à autoriser l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port à imposer le plan de rectification. L'intervenant n'a pas souhaité retenir la proposition au motif qu'elle peut compromettre les chances des représentants des gens de mer de participer à l'élaboration d'une proposition de rectification. Il a en outre souligné que,

plutôt que d'adapter la CTM à la pratique en vigueur, c'est la pratique mise en œuvre par l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port qui doit changer suite à l'adoption de la CTM.

193. Le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a signalé que la proposition a pour objet de promouvoir la cohérence entre les accords existants relatifs au contrôle par l'Etat du port et les dispositions énoncées par la CTM. Le représentant gouvernemental de la France a précisé que la proposition vise aussi à éviter que différents rapports d'inspection soient rédigés en vertu de différentes conventions, et il a suggéré de répondre aux préoccupations exprimées par le groupe des gens de mer en ajoutant dans la dernière phrase du texte proposé «acceptée» après «proposition de rectification».
194. Le représentant gouvernemental du Brésil a déclaré que l'OIT s'est toujours efforcée de tenir compte des différences entre les législations et les pratiques en vigueur dans les différents pays, y compris le Brésil et ceux qui ont signé l'Accord de Viña del Mar. La proposition à l'étude n'est pas pertinente car les rapports d'inspection ne sont pas équivalents aux propositions de rectification dans de nombreux pays.
195. Le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer, ainsi que certains représentants gouvernementaux, s'étant opposés à la proposition, celle-ci n'a pas été retenue.

Paragraphe 100

196. Considérant qu'un Etat du pavillon peut choisir entre deux régimes, le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a proposé que le texte correspondant au septième tiret soit aligné sur le texte similaire figurant dans les Directives pour les inspections des Etats du pavillon (MEFS/2008/8) pour lire: «si les périodes de travail ou de repos appropriées pour les gens de mer sont respectées». Les participants ont accepté cette proposition.

5.4. Consultation préalable à la décision relative à la proposition de rectification

Paragraphe 101

197. Afin de renforcer la relation entre l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port et les parties intéressées, le vice-président des armateurs a proposé de modifier comme suit le libellé de la deuxième phrase: «Il sera important pour l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port de travailler de concert avec d'autres parties intéressées», c'est-à-dire en remplaçant «peut être» par «sera». A la quatrième phrase du paragraphe, la partie de phrase «l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut également envisager de coopérer» devrait être remplacée par «l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait coopérer». Les participants ont approuvé ces deux propositions.
198. Se référant aux discussions portant sur le texte des tirets 4 et 5 du paragraphe 98 sur les droits des gens de mer, au cours desquelles les gouvernements avaient éprouvé la nécessité de fournir plus d'orientations et plus d'aide à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port, le vice-président des gens de mer a proposé que soit reflété dans le présent paragraphe le libellé tiré de la partie B du code, à savoir les paragraphes 1 et 2 du principe directeur B5.2.1, qui répondent aux préoccupations des gouvernements. Le vice-président des armateurs approuve cette proposition, notant que le principe directeur en question contient des informations qui pourraient être utiles à l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port. Faisant un commentaire d'ordre général sur la possibilité d'incorporer une partie du texte de la partie B du code dans les directives pour l'Etat du port, le représentant gouvernemental des Bahamas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, explique

que, afin d'éviter de créer un doute sur le caractère juridique des directives, le groupe préfère n'inclure dans les directives pour l'Etat du port que les parties de texte tirées des articles, des règles et des normes. Le représentant gouvernemental de la Grèce craint que les participants aillent au-delà de leur mandat, dans la mesure où la résolution 4 parle d'«orientations appropriées pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port», tandis que le principe directeur B5.2.1 fait référence à l'autorité compétente. Cela étant dit, d'autres participants gouvernementaux soutiennent la proposition formulée par les experts des gens de mer, dans la mesure où les agents chargés du contrôle par l'Etat du port auront de nouvelles et de plus amples responsabilités dans le cadre du régime établi par la CTM en matière de contrôle par l'Etat du port. La proposition du vice-président des gens de mer est acceptée.

199. Les participants ont décidé de remplacer les mots «reconnu responsable de la délivrance du certificat» par les mots suivants, plus précis: «reconnu responsable de la délivrance du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime».
200. S'exprimant au nom du groupe gouvernemental, le représentant gouvernemental des Bahamas a proposé de supprimer la troisième phrase («Par exemple, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port peut demander aux représentants de l'armateur ou à ceux des gens de mer de proposer un plan d'action pour corriger la situation.») et d'ajouter à la fin de la deuxième phrase, après «d'autres parties intéressées», «par exemple les organisations des gens de mer et des armateurs». Les vice-présidents des armateurs et des gens de mer s'opposent à la proposition du groupe gouvernemental, invoquant le fait que les organisations des gens de mer et des armateurs risquent de se trouver ainsi trop éloignées de ce qui se passe réellement à bord et que les représentants des gens de mer comme l'armateur ont plus de chances d'être les premières personnes, en même temps que les plus appropriées, à qui s'adresse l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port, le plan d'action se référant normalement aux droits des gens de mer à bord. En conclusion, le président déclare que l'amendement proposé par les participants gouvernementaux n'a pas été accepté par les partenaires sociaux, en conséquence de quoi les deuxième et troisième phrases sont maintenues telles quelles.
201. Le groupe de rédaction technique a décidé que c'était après le paragraphe 98 qu'il était le plus approprié d'insérer le libellé tiré des paragraphes 1 et 2 du principe directeur B5.2.1. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique au sujet du paragraphe 101 a été adopté sans autre discussion.

5.5. Forme et contenu de la proposition de rectification

Paragraphe 102

202. S'exprimant au nom du groupe gouvernemental, le représentant gouvernemental des Bahamas a déclaré que la partie de phrase «un engagement de la part de l'armateur à autoriser le navire à être inspecté par les agents chargés du contrôle par l'Etat du port dans d'autres ports» devrait être modifiée. Le terme «autoriser» est jugé inapproprié, dans la mesure où les Etats du port n'ont pas besoin de la permission de l'armateur pour effectuer des inspections. Bien qu'étant d'avis que le paragraphe traite simplement des mesures que les armateurs doivent prendre pour corriger certaines situations et qu'il ne réduit en rien l'autorité de l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port dans la conduite des inspections, le vice-président des armateurs accepte que ce paragraphe soit examiné. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

5.7. Mesures à prendre si le navire n'est pas autorisé à prendre la mer

Paragraphe 105

- 203.** Les participants se sont interrogés sur la cohérence des termes «par les moyens de communication écrite les plus rapides». Ils ont proposé soit de supprimer l'adjectif «écrite» et d'insérer une référence au courriel ou au fax, soit de supprimer «par les moyens de communication les plus rapides». Les participants ont décidé que l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit communiquer par écrit et par les moyens de communication les plus rapides (courrier, fax ou courriel). Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.
- 204.** En outre, se référant au paragraphe 8 de la norme A5.2.1, le vice-président des armateurs a demandé qu'un paragraphe supplémentaire soit ajouté afin de traiter de la question de l'immobilisation ou du retard indu d'un navire. Il propose le libellé suivant: «En cas d'immobilisation ou de retard indu d'un navire, il convient de payer une compensation pour toute perte ou dégât en découlant pour le navire.» Le vice-président des gens de mer est d'accord, sous réserve que la dernière phrase du paragraphe 8 de la norme A5.2.1 concernant la charge de la preuve ne soit pas omise. Certains participants gouvernementaux s'opposent à cette proposition, invoquant le fait que la prescription correspondante de la CTM, y compris l'obligation de payer une compensation, s'adresse au Membre, et non à l'inspecteur. Reconnaissant que le paragraphe 8 de la norme A5.2.1 s'adresse aux autorités de l'Etat du port, alors que les directives sont destinées aux inspecteurs de l'Etat du port, les participants ont décidé d'adapter le libellé en écrivant, par exemple, «... gardant à l'esprit que, si un navire se trouve être immobilisé ou retardé indûment, une compensation devrait être payée». Les participants ont également décidé d'examiner le libellé du paragraphe 95, au motif que cette question devait être traitée dans son ensemble et également par souci de clarté. Le nouveau paragraphe proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Chapitre 6. Plaintes à terre des gens de mer

*Paragraphe 106 **

- 205.** Le texte proposé par le groupe de rédaction technique, visant à supprimer le libellé en raison de la suppression des diagrammes, a été adopté sans autre discussion.

Etape 1. Déterminer si la plainte devrait être traitée dans le cadre des procédures d'inspection au titre du contrôle par l'Etat du port (paragraphe 107 et 108)

Paragraphe 107

- 206.** Le vice-président des gens de mer a proposé d'insérer les mots ci-après au début du paragraphe 107: «L'agent chargé du contrôle par l'Etat du port doit entreprendre une inspection initiale afin de déterminer...». Les termes «si elle est de nature générale et concerne tous les gens de mer à bord du navire ou une catégorie d'entre eux, l'agent chargé du contrôle par l'Etat du port devrait envisager» devraient être supprimés. A la fin du paragraphe, après «(y compris les droits des gens de mer)», il convient d'ajouter les mots

* Ce paragraphe 106 correspond au paragraphe 107 du texte anglais du projet de directives. La numérotation des paragraphes qui suivent sera donc différente de celle du texte anglais.

«même s'ils portent sur un seul marin». La CTM fait une distinction entre les plaintes relatives au cas particulier d'un marin et les plaintes concernant une catégorie de gens de mer (paragraphe 1 à 3 du principe directeur B5.2.2). Il ne faut donc pas laisser entendre que le cas particulier d'un marin est moins important qu'une catégorie de gens de mer. Le vice-président des armateurs, de même que plusieurs participants gouvernementaux, approuve le projet de texte, car l'accent y est mis non plus sur le nombre de marins concernés par une plainte, mais plutôt sur la gravité de la situation, ce qui semble plus approprié. Considérant également qu'une inspection initiale est obligatoire en vertu du paragraphe 1 de la norme A5.2.2, les participants approuvent la proposition. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Etape 2. Vérifier si les procédures de plainte à bord ont été envisagées

Paragraphe 109 et 110

- 207.** Le vice-président des gens de mer a attiré l'attention des participants sur l'éventuelle nécessité d'ajouter un nouveau texte à la suite des paragraphes 109 et 110 afin de tenir compte des modifications apportées au paragraphe 107. Cette proposition est acceptée. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique au sujet des paragraphes 109 et 110, suite à l'amendement dû aux modifications apportées au paragraphe 107, a été adopté sans autre discussion.

Adoption des directives

- 208.** Les directives ont été adoptées par consensus.

Rapport

- 209.** Le projet de rapport de la réunion a été transmis aux participants par courriel après la clôture de la réunion. Le rapport final contient les modifications appropriées proposées par les participants.

Journée maritime mondiale, 25 septembre 2008

- 210.** Le 25 septembre 2008, le président a présenté le programme de la Journée maritime mondiale et invité le représentant de l'Organisation maritime internationale (OMI) à s'exprimer à l'occasion de cette journée. Le représentant de l'OMI souligne que, dans son message, le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, M. Efthimios E. Mitropoulos, a de nouveau mis l'accent sur la nécessité d'améliorer la collaboration au sein du système des Nations Unies, tout en citant explicitement les projets menés conjointement par l'OMI et l'OIT. Le représentant de l'OMI ajoute que la présente réunion maritime contribue à l'amélioration des conditions de travail et de vie des gens de mer. Selon lui, le fait que cette réunion coïncide avec la Journée maritime mondiale est de bon augure pour la célébration de cette journée.

Discours de clôture

- 211.** Le vice-président des armateurs a déclaré que les directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port serviront utilement les mécanismes de contrôle par l'Etat du port existants, de même que ceux qui sont en cours d'implantation.
- 212.** Le vice-président des gens de mer a indiqué que les directives apporteront aux travailleurs la sécurité nécessaire dont le secteur des transports maritimes avait jusqu'alors été privé. Ce document constitue un tournant décisif pour les gens de mer du monde entier.
- 213.** Les vice-présidents ont mis l'accent, l'un comme l'autre, sur la qualité de la coopération entre leurs groupes.
- 214.** S'exprimant au nom du groupe gouvernemental, le représentant gouvernemental des Bahamas a déclaré que, si l'adoption de la CTM en 2006 avait marqué une étape décisive dans le secteur des transports maritimes, elle n'a d'utilité réelle que si elle est appliquée en bonne et due forme. Tant les directives pour les inspections des Etats du pavillon que celles pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port permettront de veiller à ce que les gens de mer soient convenablement traités dans l'exercice de leurs fonctions.
- 215.** La secrétaire générale adjointe de la réunion a déclaré que les efforts fournis par l'ensemble des personnes ayant participé à la réunion ont été récompensés. La prochaine étape pour toutes les personnes concernées consiste à garantir l'application effective des directives. Pour sa part, le Bureau œuvrera en vue d'élaborer des supports de formation fondés sur les deux séries de directives ayant été adoptées.
- 216.** Le président a conclu la réunion en soulignant que les directives élaborées et adoptées à l'intention des agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la CTM permettront de garantir que les mécanismes de contrôle par l'Etat du port privilégient avant tout les aspects couverts par la convention.
- 217.** Des remerciements ont été adressés aux membres du bureau de la réunion; au groupe de rédaction technique et à sa présidente, M^{me} Mayte Medina, pour la qualité du travail effectué; aux experts de la réunion, M^{me} Moira McConnell et M. Dominick Devlin, pour leur aide précieuse; ainsi qu'aux membres du secrétariat, et en particulier aux interprètes.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Chairperson
President
Presidente

Captain Richard Day
Director, Operations and Environment Programs
Transports Canada – Marine safety
Tower C, Place De Ville
330 Sparks Street, 10th Floor
Ottawa Ontario K1A 0N5
CANADA
Tel.: +613 991 3131
Fax: +613 998 0637
Email: dayrh@tc.gc.ca

Government experts
Experts des gouvernements
Expertos de los gobiernos

ARGENTINA ARGENTINE

Sr. Rafael C. Mastropasqua
Asesor de la Dirección Nacional de Fiscalización
Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social
Avenida Leandro N. Alem 650, Piso 6 to.
AR-C 1001 Buenos Aires
ARGENTINA
Tel.: +5411 4310 5932 / 6431
Fax: +5411 4310 5932
Email: rmastrop@trabajo.gov.ar

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sr. Rubén Ramón Becker
Prefecto-Prefectura Naval Argentina
Edificio Madero 235
Buenos Aires
ARGENTINA
Tel.: +54 11 4318 7400
Fax: +54 11 4318 7402

Sr. Darío Celaya Alvarez
Misión Permanente de Argentina
10, route de l'Aéroport
1215 Genève 15
SWITZERLAND

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

Sra. Sera Lucia Albuquerque
Coordenadora Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário
Ministério do Trabalho e Emprego
Av. Atlântica, 1782/704
Copacabana
Rio de Janeiro CEP 22021-001
BRAZIL
Tel.: +55 21 2263 1438
Email: vera_albuquerque@mte.gov.br

CANADA CANADÁ

Captain Richard Day
Director, Operations and Environment Programs
Transport Canada
330 Sparks Street, 10th Floor
Ottawa Ontario K1A 0N5
CANADA
Tel.: +613 991 3131
Fax: +613 998 0637
Email: dayrh@tc.gc.ca

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr Donald Roussel
Directeur exécutif, Affaires réglementaires/assurance
de qualité, Réglementation et affaires internationales
Transports Canada
Place de Ville, Tour C, 11e étage, pièce 450
330 rue Sparks
Ottawa Ontario
CANADA
Tel.: +613 998 0600
Fax: +613 954 032
Email: roussed@tc.gc.ca

CHINA CHINE

Mr Zhang Xiaojie
Director
Ministry of Transport
11 Jianguomennei Ave
Beijing 100736
CHINA
Tel.: +8610 65292246
Fax: +8610 65292261
Email: zhangxj@moc.gov.cn

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Ms Mao Xinwei
China Classification Society
9 Dongzhimen Nan Da Jie
Beijing
CHINA
Tel.: +86 10 58 11 2288
Email: xwmao@ccs.org.cn

Ms Wan Xiaoyue
China Classification Society
9 Dongzhimen Nan Da Jie
Beijing
CHINA
Tel.: +86 10 58 11 2288
Email: xywan@ccs.org.cn

Mr Xie Hui
Director, China Maritime Safety Administration
Department of Ship Safety & Pollution Prevention
China Maritime Safety Administration
11 Jianguomennei Ave
Beijing 100736
CHINA
Tel.: +8610 65292588
Fax: +8610 65292875
Email: pscxiehui@hotmail.com

FRANCE FRANCIA

M. Benoit Faist
Administrateur principal des affaires maritimes
Chef du Bureau du PSC
Direction des affaires maritimes
3, place de Fontenoy
75700 Paris 07 SP
FRANCE
Tel.: +33 1 44 49 86 31
Fax: +33 1 44 49 86 14
Email: benoit.faist@developpement-durable.gouv.fr

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

M. Alain Moussat
Directeur du travail
Direction des affaires maritimes
3, place de Fontenoy
75007 Paris 07 SP
FRANCE
Tel.: +33 1 44 49 83 15
Email: alain.moussat@developpement-durable.gouv.fr

M^{me} Amandine Le François
Juriste
21, boulevard Gaston-Doumergue
44262 Nantes
FRANCE
Tel.: +33 2 40 20 65 15
Email: amandine.lefrancois@univ-nantes.fr

M. Emmanuel Scanavino
Adjoint au responsable du Département Affaires statutaires
Bureau Veritas
17 bis, place des Reflets
92400 Courbevoie
FRANCE
Tel.: +33 1 42 91 33 29
Email: emmanuel.scanavino@bureauveritas.com

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Captain Rainer Mayer
Port State Control Coordinator
See Berufsgenossenschaft
Reimerstwierte 2
20457 Hamburg
GERMANY
Tel.: +49 40 3613 7215
Fax: +49 40 3613 7295
Email: rainer.mayer@see-bg.de

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr Stephen Böggemann
Consultant
Federal Ministry of Labour and Social Affairs
Bmas, Wilhelmstrasse 49
10117 Berlin
GERMANY
Tel.: +49 3018 527 6517
Fax: +49 3018 527 5136
Email: Stephen.boeggemann@bmas.bund.de

LIBERIA LIBÉRIA

Ms Margaret Ansumana
Deputy Commissioner
Bureau of Maritime Affairs
8619 Westwood Center Drive, Suite 300
Vienna VA 22182
UNITED STATES
Tel.: +1703 251 2447
Fax: +1703 790 5655
Email: mansuman@liscr.com

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Ms Yvonne Clinton
Deputy Commissioner for Technical Services
Bureau of Maritime Affairs
Tubman Boulevard, Sinkor
Monrovia
LIBERIA
Tel.: 231 6510031
Email: Kaulah2002@yahoo.com

Mr James Walsh
Vice-President
Seafarers' Certification and Documentation, LISCR. LLC
Liberian International Ship & Corporate Registry
8619 Westwood Center Drive
Vienna VA 22182
UNITED STATES
Tel.: +1703 790 3434
Fax: +1703 790 5655
Email: jwalsh@liscr.com

Mr Dinesh Thareja
Head of Safety, Environmental & Security Certification
Liberian Registry
8619 Westwood Center Drive
Vienna VA 22182
UNITED STATES
Tel.: +1703 790 3434

Mr Anthony Geegbae
Deputy Head, Seafarers Section
Liberian Registry
8619 Westwood Center Drive
Vienna VA 22182
UNITED STATES
Tel.: +1703 790 3434

NIGERIA NIGÉRIA

Mr Onubuogo C. Illoh
Deputy Director of Labour
Ministry of Labour and Productivity
Federal Secretariat Complex, Alhaji Shehu Shagari, Annex 2
Abuja
NIGERIA
Tel.: 080 33 13 78 72
Email: illohclement@yahoo.com

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr Auwab A. Abdullahi *
Director, Ministry of Labour and Productivity
Federal Secretariat Complex
Abuja
NIGERIA

Mr O. Henry Abebe *
Executive Director Maritime Labour and Cabotage Services
Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA)
NIGERIA

Ms E.N. Akiga-Gusah
Deputy Director
Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA)
Maritime House, 4 Burma Road
Apapa Lagos
NIGERIA
Tel.: +8055 24 2080
Fax: 01 271 8152
Email: elizabethgusah@yahoo.com

* Did not arrive by 25.09.2008.
Non arrivés le 25.09.2008.
Sin llegar el 25.09.2008.

Mr Tijjani Ahmed Ramalan
Executive Chairperson
International Maritime School
No 15B, Awolowo Road, Ikoyi
Lagos
NIGERIA
Tel.: +234 1 7305809 / +234 80 331 54 780
Email: imslagos@yahoo.co.uk / Ramalan_01@yahoo.co.uk

Dr O.C. Nathaniel
Director-General
International Maritime School
No 15B, Awolowo Road, Ikoyi
Lagos
NIGERIA
Tel.: +8023 03 6698
Email: drocnath@yahoo.com

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Mr Haakon Storhaug
Senior Adviser
Norwegian Maritime Directorate
PO Box 2222
5509 Haugesund
NORWAY
Tel.: +47 5274 5000
Fax: +47 5274 5001
Email: hst@sjofartsdir.no

Adviser/Conseillère technique/Consejero técnico

Ms Helle Flotaker
ILO Developer
Det Norske Veritas
Charlotte Andersens V 15
N-0374 Oslo
NORWAY
Tel.: +47 900 83 916
Email: Helle.Flotaker@dnv.com

SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA

Captain Nigel Campbell
Head, Occupational Health and Safety Unit
South African Maritime Safety Authority
Carnavon Place, Humeralail
Port Elizabeth
SOUTH AFRICA
Tel.: +27 41 585 0051
Fax: +27 41 582 1213
Email: ncampbell@samsa.org.za

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr Virgil Seafield

Executive Manager

Department of Labour

Private Bag x117

0001 Pretoria

SOUTH AFRICA

Tel.: +12 309 4709 (27)

Email: virgil.seafield@labour.gov.39

Mr Sipho Ndebele

Minister (Labour)

Permanent Mission of South Africa

65, rue du Rhône

1204 Geneva

SWITZERLAND

Tel.: +4122 849 54 54

Shipowner experts
Experts des armateurs
Expertos de los armadores

Mr Takashi Aihara
Manager, Marine Division
Japanese Shipowners' Association
Kaiun Bldg, 6-4 Hirakawa-cho, 2-chome, Chiyoda-ku
Tokyo 102-8603
JAPAN
Tel.: +81 3 3264 7348
Fax: +81 3 3262 6767
Email: t-aihara@jsanet.or.jp

Mr Joseph J. Cox
President
Chamber of Shipping of America
1730 M Street NW, Suite 407
Washington, DC 20036-4517
UNITED STATES
Tel.: +1 202 775 4399
Fax: +1 202 659 3795
Email: jcox@knowships.org

Mr Georgios Koltsidopoulos
Legal Adviser
Union of Greek Shipowners
85 Akti Miaouli
Piraeus 185 38
GREECE
Tel.: +30 210 429 1159
Fax: +30 210 429 0107
Email: ugs@ath.forthnet.gr

Ms Edith Midelfart
Attorney at Law
Norwegian Shipowners' Association
Raadhusgaten 25, PO Box 1452, Vika
N-0116 Oslo
NORWAY
Tel.: +47 22 40 15 00
Fax: +47 22 40 15 15
Email: em@rederi.no

Ms Alexandra Pohl
Consultant (Training and Recruitment)
German Shipowners' Association
Esplanade 6, Postfach 305580
20354 Hamburg
GERMANY
Tel.: +49 40 350 97252
Fax: +49 40 350 97211
Email: pohl@reederverband.de

Ms Natalie Wiseman Shaw
International Shipping Federation (ISF)
12 Carthusian Street
London EC1M 6EZ
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 20 7417 8844
Fax: +44 20 7417 8877
Email: natalie.shaw@marisec.org

Mr Tim Springett
Head of Labour Affairs
The Chamber of Shipping
Carthusian Court, 12 Carthusian Street
London EC1M 6EZ
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 20 7417 2820
Fax: +44 20 7726 2080
Email: tim.springett@british-shipping.org

Ms Nicole F. Van Echelpoel
Directeur adjoint
Union royale des armateurs belges ASBL
Brouwersvliet 33
2000 Antwerpen
BELGIUM
Tel.: +323 232 72 32
Fax: +323 231 39 97
Email: nicky.simons@brv.be

Mr Michael Wengel-Nielsen
Secretariat Director
Danish Shipowners' Association
33 Amaliegade
1256 Copenhagen K
DENMARK
Tel.: +45 33 11 4088
Fax: +45 33 11 6210
Email: mwn@shipowners.dk

Mr Tjitso Westra
Royal Association of Netherlands Shipowners
Wijnhaven 65b, Postbus 2442
3011 WJ Rotterdam
NETHERLANDS
Tel.: +31 10 414 60 01
Fax: +31 10 233 00 81
Email: westra@kvnr.nl

Shipowners' Advisers/Conseillers techniques des armateurs/Consejeros técnicos de los armadores

Mr Kurt Buergin
Swiss Shipowners' Association
Avenue des Baumettes 7
Case postale 48
1020 Renens 1
SWITZERLAND
Tel.: +41 21 63 72 241
Fax: +41 21 63 72 202
Email: activity@suisat.com

Admiral Armando A. Ferreira Vidigal
Assessor para Assuntos Internacionais (Syndarma)
Rua Visconde de Inhaúma, 134-1005
Rio de Janeiro CEP 20 094
BRAZIL
Tel.: +55 21 2223 1202
Fax: +55 21 2223 0230
Email: syndarma@syndarma.org.br

Mr Kimo Kostiainen
Marine Adviser
Finnish Shipowners' Association
Hamnyatan 8, 22700 Mariehamn
Årland
FINLAND
Email: kimo.kostiainen@shipowners.fi

Mr William Mcknight
Japanese Shipowners' Association
Dexter House
Royal Mint Court Court
London EC 3N 4JR
UNITED KINGDOM
Email: paddymcknight@jsaldn.org.uk

Mr Guillermo Villa
Vice-President Global, Human Resources Total Reward
Royal Caribbean Cruises Ltd
1050 Caribbean Way
Miami Florida 33132
UNITED STATES
Tel.: +3055396301
Email: GuillermoVilla@rccl.com

Seafarer experts
Experts des gens de mer
Expertos de la gente de mar

Sr. Marcos Castro

Presidente

Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante

Perú 779/83

Buenos Aires C1068 AAE

ARGENTINA

Tel.: +5411 4300 9700 /01/02/03

Fax: +5411 43009704

Email: marcos_castro@ciudad.com.ar /presidente@capitanes.org.ar

Mr Pdraig Crumlin

National Secretary

Maritime Union of Australia

365 Sussex Street, Level 2

Sydney NSW 2000

AUSTRALIA

Tel.: +612 9267 9134

Fax: +612 9261 3481

Email: paddycrumlin@mua.org.au

M. Mel Joachim Djedje Li

Secrétaire général

Syndicat des marins ivoiriens au commerce (SYMICOM)

Immeuble Hallany

01 B.P. 3140

Abidjan 01

CÔTE D'IVOIRE

Tel.: +225 07 88 00 83 / 225 21 35 72 17

Fax: +225 21 35 72 17

Email: dmjoachim@yahoo.fr / syndicat_marins_ivoiriens@yahoo.fr

Mr Dave Heindel

Seafarers' International Union of North America (SIU)

5201 Auth Way, 5th floor

Camp Springs Maryland 20746-4211

UNITED STATES

Tel.: +1(0)301 899 0675

Mobile: +(301)702 44 29

Email: dwheindel@seafarers.org

Mr Igor Kovalchuk

Seafarers' Union of Russia

PO Box 61

6 Bolshoy Koptevskiy Proyezd

Moscow 125319

RUSSIAN FEDERATION

Tel.: +7(0) 495 229 9119

Email: kovalchuk@sur.ru

Mr Brian Orrell

Nautilus UK

750-760 High Road

Leytonstone

London E11 3BB

UNITED KINGDOM

Tel.: +44 (0)8 989 6677

Email: borrell@nautilusuk.org

Mr Jesus Sale
Vice-President, International Affairs
Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines
Seamen's Center, Cabildo Corner Sta. Potenciana Streets
Manila Intramuros
PHILIPPINES
Tel.: +632 52 73535
Fax: +632 52 73534
Email: s_center@amosup.org

Ms Jacqueline Smith
Norsk Sjomannsforbund
Rosenkrantz' Gate 15-17
PO Box 2000 Vika
N-0125 Oslo
NORWAY
Tel.: +47 (0)22 82 58 00
Email: post@dnmf.no / jsmi@sjomannsforbundet.no

Mr Katsuji Taki
Director, Oceangoing Seafarers' Department
International Affairs Bureau
All-Japan Seamen's Union
15-26 Roppongi, 7-Chome, Minato-ku
Tokyo 106-0032
JAPAN
Tel.: +813 5410 8332
Fax: +813 5410 8336
Email: ktaki@jsu.jp

Mr Agapios Tselentis
Director, International Department
Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO)
47-49 Akti Miaouli Street
Livanos Building
Piraeus 18536
GREECE
Tel.: +30 210 429 2958
Fax: +30 210 429 3040
Email: gram@pno.gr

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

Mr Karl Heinz Biesold
Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Ver.di Bundesvorstand
Paula-Thiede-Ufer 10
10179 Berlin
GERMANY
Tel.: +49 30 6956 2630
Email: karl-heinz.biesold@verdi.de

Mr Charles Boyle
Nautilus UK
Oceanair House, 750-760 High Road
Leystone
London E11 3BB
UNITED KINGDOM

Mr Michel Desjardins

Seafarers' International Union of Canada (SIU)
1333 Saint-Jacques Street
Montreal Québec H3C 4K2
CANADA
Tel.: +1 514 931 7859
Email: siuofcanada@seafarers.ca

Mr Michael Thomas Doleman

Maritime Union of Australia
365 Sussex St.
Sydney
AUSTRALIA
Email: mickdoleman@mua.org.au

Mr Gan Fuxiang

Director, Department of All-China Federation of Trade Unions
ACFTU
10 Fuxingmenwai Street
Beijing 100865
CHINA
Tel.: +8610 6859 1554
Fax: +86 10 6856 2031
Email: fuxiang_gan@acftu.org.cn

Mr Freeman T. Gueh *

Monrovia
LIBERIA

Mr Bjorn Haave

Norsk Sjoofisersforbund
Rosenkrantz' Gate 15-17
PO Box 2000 Vika
0125 Oslo
NORWAY
Tel.: +47 495 230 6881
Email: bjorn_haave@sjooff.no

Captain T. Kerieweregba

Chairpman, Merchant Navy Officers Association
Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA)
Maritime House, 4 Burma Road
Apapa Lagos
NIGERIA

Mr Peter McEwen

Nautilus UK
750-760 High Road
Leytonstone
London E11 3BB
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 (0)20 8989 6677
Email: pmcewen@nautilusuk.org

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivé le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

Mr Birger Mordt

Norsk Sjomannsforbund
Rosenkrantz' Gate 15-17
PO Box 2000 Vika
0125 Oslo
NORWAY
Tel.: +47 (0)24 14 8370
Email: post@dnmf.no

Sr. Rubén A. Moreira

Secretario del Interior del Sindicato de Obreros Marítimos Unidos
Confederación General Trabajo
Perú 1667
Buenos Aires
ARGENTINA
Tel.: +54114 300 7352

Ms Eduarda Moura Pereira de Barros

Chief Mate
CONT MAF
Travessa Castelo Branco, 1238
APT01 1801
Belem-Para
BRAZIL
Tel.: +55 91 8124 1836
Email: eduarda05@hotmail.com

Ms Marina Serova

Seafarers' Union of Russia
Foreign Relations Officer
PO Box 61
6 Bolshoy Koptevskiy Proyezd
Moscow 125319
RUSSIAN FEDERATION
Email: ivanov@sur.ru

Mr Pavel Viaznikov

Seafarers' Union of Russia
PO Box 61
6 Bolshoy Koptevskiy Proyezd
Moscow 125319
RUSSIAN FEDERATION
Tel.: +7 495 230 6881
Email: fr@sur.ru

Mr Hiroyuki Watanabe

Representative, European Office
All-Japan Seamen's Union
International Transport Workers' Federation
ITF House 49-60 Borough Road
London SE1 1DR
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 751 928 5458
Email: hwatanabe@jsu.jp

Mr Zhu Linqing

Vice-Chair
Chinese Seamen's Union
10 Fuxingmenwai Street
Beijing 100865
CHINA
Tel.: +8610 6859 1446
Fax: +86 10 6856 2031
Email: zhulinqing@acftu.org.cn

Participating Government observers
Gouvernements participant en qualité d'observateurs
Gobiernos participando en calidad de observadores

ALGERIA ALGÉRIE ARGELIA

S.E. M. Idriss Jazaïry

Ambassadeur, Représentant permanent
Mission permanente d'Algérie
308, route de Lausanne
1293 Bellevue/Genève
SUISSE
Tel.: 022 959 84 84
Fax: 022 774 30 49
Email: contact@mission-algerie.ch

M. Mohamed Khiat

Inspecteur général du travail
Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Sécurité sociale
44, Rue Mohamed Belouizdad
Alger
ALGERIE
Tel.: +213 21 66 6183
Fax: +213 21 66 6183
Email: khiatm@yahoo.fr

M. Larbi Djacta *

Ministre Conseiller, Représentant permanent
Mission permanente d'Algérie
1293 Bellevue/Genève
SUISSE

M. Ahmed Bourbia

Directeur des relations du travail
Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Sécurité sociale
44, boulevard Mohamed Belouizdad
Alger
ALGERIE

M. El-Hacene El Bey

Conseiller diplomatique
Mission permanente d'Algérie
308, route de Lausanne
1293 Bellevue/Genève
SUISSE
Email: elbey@mission-algerie.ch

M. Mohamed Khenidjou *

Chef de projet et chargé du Bureau des gens de mer
Ministère des transports

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivé le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

-
- M. Youcef Zerizer
Chef des affaires maritimes
Garde-côte algérien, Amirauté
Alger
ALGERIE
Tel.: +213 321 71 2792
Email: zerizer@hotmail.com
- M. Toufik Belouar
Garde-côte algérien
Bejaia Port
Alger
ALGERIE
Fax: +213 34 22 1258
Email: boitepostale12@yahoo.fr
- M. Abdelaziz Zaidi
Administrateur
Service national des gardes côtes
Alger
ALGERIE
- M. Abdelaziz Hamichi *
Secrétaire général
Fédération nationale des travailleurs des transports

ANGOLA

- Sr. Sebastião Eduardo Neves
Chefe de Departamento
Direcção Nacional de Condições e Rendimento do Trabalho
Rua 1 Congresso Do MPLA
Luanda
ANGOLA
Tel.: +222 39 2381
- Sr. Diogo Critóvão Neto
Chefe de Secção de Relações, Gabinete de Relações Internacionais
Ministério da Administração Pública, Emprego e Segurança Social
Rua Do 1 Congresso
MPLA CAIXA POSTAL No. 1986
Luanda
ANGOLA
Tel.: +222 39 2381
- Sr. Edgar Walter Garcia Escola Diogo *
Técnico Superior do Gabinete Jurídico
- Sr. Xavier Montiero Diogo *
Chefe de Departamento de Inspeção e Fiscalização do
Servicio Nacional de Fiscalização
- Sr. Yanga Nsalanbi Mário *
Chefe de Departamento de Indústria Pesqueira e Salineirada
Direcção Nacional de Infra-estruturas e Pesquisa do Mercado

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivés le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

AUSTRALIA AUSTRALIE

Mr James Smythe
Minister (Labour)
Australian Permanent Mission
2, chemin des Fins
1218 Grand-Saconnex/Genève
SWITZERLAND

BAHAMAS

Captain Douglas Bell
Deputy Director (Maritime Affairs)
Bahamas Maritime Authority
Latham House, Minories 16
London EC3N 1EH
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 207 2642570
Fax: +44 207 2642579
Email: dbell@bahamasmaritime.com

Mr Michael Crye
2111 Wilson Boulevard
8th Floor
Arlington, VA 22201
UNITED STATES
Email: mcrye@cruising.org

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

Mr Pierre Janssen
Chief Maritime Inspector
Federal Public Service Transport & Mobility
Tavernierkaai 3
2000 Antwerpen
BELGIUM
Tel.: +323 229 0030
Fax: +323 229 0031
Email: Pierre.janssen@mobilite.fgov.be

BENIN BÉNIN

M. Charles W. Afouda *
Administrateur des affaires maritimes
Directeur de la Marine marchande
Cotonou
BENIN

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivé le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

CHILE CHILI

Mr Franco Lange Ehigos
Jefe Depto. Educación Marítima (Directemar)
Maritime Authority
Errázuriz 537
Valparaíso
CHILE
Tel: +56 32 220 8399
Fax: +56 32 220 8312
Email: jedumar@directemar.a

CYPRUS CHYPRE CHIPRE

Captain Andreas Constantinou
Senior Ship Marine Surveyor
Department of Merchant Shipping
PO Box 56193
CY-3305 Lemesos
CYPRUS
Tel.: +357 25 848278
Mobile: +357 99 64 7590
Fax: +357 25 848200
Email: aconstantinou@dMsmcw.gov.cy

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Mr Philippe Bauchy
Special Adviser
Centre for Ships
Vermundsgade 38C
DK-2100 København
DENMARK
Tel.: +45 3917 4621
Email: pb@dma.dk

Mr Martin John
Ship Surveyor
Danish Maritime Authority
Vermundsgade 38 C
2100 Copenhagen
DENMARK
Tel.: +45 39 17 4623
Fax: +45 39 17 4410

EGYPT EGYPT EGIPTO

Mr Salah Moustafa El Torgoman
General Manager
Ship Registration & Crew Affairs
Egyptian Authority for Maritime Safety
Ministry of Transportation
Gomrek Gate 1
Alexandria 21513
EGYPT
Tel.: 203 48 34 382
Fax: 203 48 02 369
Email: salaheltorgoman49@yahoo.com

EL SALVADOR

S.E. Sr. Byron Fernando Larios López
Representante Permanente
Misión Permanente de El Salvador
65, rue de Lausanne
1202 Genève
SUISSE
Tel.: +41 22 732 70 36
Fax: +41 22 738 47 44
Email: mission.el-salvador@ties.itu.int

S.E. Sr. Miguel Angel Alcaine Castro
Embajador
Misión Permanente de El Salvador
65, rue de Lausanne
1202 Genève
SUISSE
Tel.: +41 22 732 70 36
Fax: +41 22 738 47 44
Email: mission.el-salvador@ties.itu.int

Sr. Mario Castro Grande
Ministro Consejero
Misión Permanente de El Salvador
65, rue de Lausanne
1202 Genève
SUISSE
Tel.: +41 22 732 70 36
Fax: +41 22 738 47 44
Email: mission.el-salvador@ties.itu.int

FINLAND FINLANDE FINLANDIA

Mr Harri Halme
Senior Safety Officer
Ministry of Social Affairs and Health
FINLAND
Email: harri.halme@stm.fi

GREECE GRÈCE GRECIA

Captain Georgios Boumpopoulos
Director of Seamen's Labour Directorate
Ministry of Mercantile Marine, The Aegean and Island Policy
Gr. Lambraki 150
Piraeus 18518
GREECE
Tel.: +30 2104191743
Fax: +30 2104191561
Email: dner@yen.gr

Mr Nikolaos Isakoglou
Staff Officer of Seamen's Labour Directorate
Ministry of Mercantile Marine, The Aegean and Island Policy
Gr. Lambraki 150
Piraeus 18518
GREECE
Tel.: +30 2104191108
Fax: +30 2104191561
Email: dner@yen.gr

IRAQ

Mr Wisam Al-Qaisi
Troisième secrétaire
Mission permanente d'Irak
Chemin du Petit-Saconnex 28a
1209 Genève
SUISSE
Email: mission.iraq@ties.itu.int

IRELAND IRLANDE IRLANDA

Captain Tom O'Callaghan
Nautical Surveyor, Marine Survey Office
Department of Transport
Leeson Lane
Dublin 2
IRELAND
Tel.: +353 1 6783400
Fax: +353 1 6783409
Email: tomocallaghan@transport.ie

ITALY ITALIE ITALIA

Ms Stefania Moltoni
Dirigenti della Direzione Generale del Trasporto Marittimo,
Lacuale e Fluviale
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Viale Dell'Arte 16
00144 Roma
ITALY
Tel.: +39 06 59 08 4262
Fax: +39 06 59 08 4262
Email: stefania.moltoni@trasporti.gov.it

Mr Giuseppe Alati
Dirigenti della Direzione Generale del Trasporto Marittimo, Lacuale e Fluviale
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Viale Dell' Arte 16
00144 Roma
ITALY
Tel.: +39 06 59 08 4801
Email: guiseppe.alati@infrastutturetrasporti.it

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr Naoki Saito
Special Assistant to the Director, Maritime Bureau
Safety Management & Seafarers' Labour Division
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
2-1-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku
Tokyo 100 8918
JAPAN
Tel.: +81 3 5253 8652
Fax: +81 3 5253 1643
Email: saitou-n25x@mlit.go.jp

Pr Shinobu Nogawa
Tokyo Gakugei University
4-1-1 Nukuikitamachi, Koganei-shi
Tokyo 184 8501
JAPAN
Tel./Fax: +81 42 329 7408
Email: nogawa@u-gakugei.ac.jp

Mr Seiichi Tajima
First Secretary
Permanent Mission of Japan
3, chemin des Fins
1211 Genève 19
SWITZERLAND
Tel.: +41 22 717 3105
Fax: +41 22 717 3774
Email: seiichi.tajima@ge-japan.ch

KENYA

Geraldine Mwongeli Maingi
Deputy Director, Shipping and Maritime Affairs
Ministry of Transport
PO Box 52692
Nairobi
KENYA
Tel.: +254 27 2 9200
Fax: +254 272 6362
Email: maingi@transport.go.ke

Mr Peter Maloba Wamoto
Deputy Labour Commissioner
Ministry of Labour
PO Box 40326-00100,GPO
Nairobi
KENYA
Tel.: +254 272 9354
Fax: +254 271 3980
Email: pmwamoto@hotmail.com

Mr Amos Kituri
Chief Surveyor & Receiver, Wrecks
Kenya Maritime Authority
PO Box 95076
80104
Mombasa
KENYA
Email: atikuri@maritimeauthority.co.ke / mwamburikituri@yahoo.com

REPUBLIC OF KOREA RÉPUBLIQUE DE CORÉE REPÚBLICA DE COREA

Mr Jeon Jeong-Chong
General Manager of Statutory System Certification Team
Korean Register of Shipping
60, Sinseongno, 23-n, Jang-dong Yuseong-gu
Deajeon
REPUBLIC OF KOREA
Tel.: +82 42 869 9360
Fax: +82 42 862 6020
Email: jcjeon@krs.co.kr

LATVIA LETTONIE LETONIA

Mr Arturs Oss
Head of Maritime Safety Department
Maritime Administration of Latvia
Trijadibas 5
Riga – LV 1048
LATVIA
Tel.: +371 67062166
Fax: +371 67860083
Email: arturs.oss@lja.lv

LUXEMBOURG LUXEMBURGO

M^{me} Annabel Rossi
Commissariat aux affaires maritimes
12-21 Bd Royal
2449 Luxembourg
LUXEMBOURG

M. Marc Siuda
Commissariat aux affaires maritimes
12-21 Bd Royal
2449 Luxembourg
LUXEMBOURG

M. Marc Glodt *

Consultant
LUXEMBOURG
Email: mglodt@pt.lu

M. Alexandre Charbonneau

Chercheur/Stagiaire
Université de Luxembourg
Commissariat aux affaires maritimes
59 A, rue de la Battière
44300 Nantes
FRANCE
Tel.: +33 66 329 1667
Email: alexandre_charbonneau@yahoo.fr

MADAGASCAR

M. Rochel Rakotonarivo

Conseiller
Mission permanente de Madagascar
32, avenue de Riant-Parc
1209 Genève
SUISSE
Tel.: +4122 740 1650
Fax: +4122 740 1616
Email: ambassadsuisse@bluewin.ch

MALAYSIA MALAISIE MALASIA

Mr Kanagalingam Selvarasah

Marine Officer
Malaysia Marine Department
PO Box 12, Jalan Limbungan
42007 Port Klang Selangor
MALAYSIA
Tel.: +603 33 46 7644
Fax: +603 3346 7778
Email: kana@marine.gov.my

Mr Aminuddin AB. Rahaman

Labour Attaché
Permanent Mission of Malaysia
International Center Cointrin (ICC)
20, route de Pré-Bois
1215 Genève 15
SWITZERLAND
Tel.: +41 22 710 7510
Email: aminuddin_ar@yahoo.com

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivé le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

MALI

M. Ousmane Albou Kader Toure *
Directeur national adjoint des transports terrestres
Maritimes et fluviaux
Bamako
MALI

MARSHALL ISLANDS LES ILES MARSHALL LAS ISLAS MARSHALL

Mr Nicholas Makar
Deputy Commissioner of Maritime Affairs
Republic of the Marshall Islands
Office of the Maritime Administrator
11496 Commerce Park Drive
Reston VA 20191
UNITED STATES
Tel.: +1 703 620 4880
Fax: +1 703 476 8522
Email: nmakar@register-iri.com

Ms Angela Plott
Deputy Commission of Maritime Affairs
Republic of the Marshall Islands
c/o International Registries, Inc.
11496 Commerce Park Drive
Reston VA 20191
UNITED STATES
Tel.: +1 703 620 4880
Fax: +1 703 860 2178
Email: aplott@register-iri.com

MOZAMBIQUE

M. Juvenal Arcanjo Dengo
Premier Secrétaire
Mission permanente du Mozambique
13, rue Gautier 1er
1201 Genève
SUISSE
Tel.: +41 22 732 32 12
Email: jdengo@bluewin.ch

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivé le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

NAMIBIA NAMIBIE

Mr Matthew Shingudja
Labour Commissioner
Ministry of Labour and Social Welfare
Private Bag 13367
Windhoek
NAMIBIA
Tel.: +264 61 379 100
Fax: +264 61 379 129
Email: bro.matthew@mol.gov.na

NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS

Mr Pieter Oost
Policy Adviser
Transport and Water Management Inspectorate
PO Box 8634
3009 AP Rotterdam
NETHERLANDS
Tel.: +317 04 56 4474
Email: Pieter.oost@ivw.nl

Ms Ingeborg Van Gasteren
Senior Policy Adviser
Ministry of Transport, Public Works and Water Management
Plesmarwey 1-6, PO Box 20904
2500 EX The Hague
NETHERLANDS
Tel.: +31 70 35 17486
Fax: +31 70 351 1692
Email: ingeborg.van.gasteren@minvenw.nl

Mr Ing. P.G. Harts
Senior Adviser
Transport and Water Management Inspectorate
PO Box 8634
3065 SC Rotterdam
NETHERLANDS
Tel.: +3170 456 4616

PANAMA PANAMÁ

Mr Napoleón Smith
Executive Director
International Representative Office
Panama Maritime Authority
369 Lexington Ave, 14th Floor
New York NY 10017
UNITED STATES
Tel.: 212 869 6440
Fax: 212 575 2285
Email: nsmith@segumar.com

Sra. Nyxkhari Ardila Guillén
Jefa del Departamento de Laboral Marítimo
Dirección General de Gente de Mar de la autoridad Marítima
Edificio Pancanal, Albbrook
0483 Balboa Ancón 0533
PANAMÁ
Tel.: 507 501 5066
Fax: 507 501 5210
Email: labormar@amp.gob.pa

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr Hansleo Cacdac
Deputy Administrator
Philippine Overseas Employment Administration
Blas F. Ople Bldg, Ortigas Ave. Cr. EDSA
Mandaluyong City 1555
PHILIPPINES
Tel.: +632 7221153
Fax: +632 7219498
Email: haby1305@yahoo.com

Ms Gloria Bañas
Deputy Administrator for Planning
Maritime Industry Authority
4th Floor, Trida Bldg, T.M. Kalan St.
Metro Manila
PHILIPPINES
Tel: +63 2 524 6121
Fax: +63 2 524 6121
Email: odap-marina@yahoo.com

Mr Nicanor Bon
Chief Labor and Employment Officer
Bureau of Working Conditions
Bldg B. OSHC Complex North Ave, Cor. Science Rd, Diliman
Quezon City 1104
PHILIPPINES
Tel.: +632 920 2482
Fax: +632 920 2381
Email: bureauofworkingconditions@gmail.com

Mr Allen Victor T. Dela Vega
Head, Port State Control
Philippines Coast Guard
Department of Transportation
139, 25th Street, Port Area
Manila 1018
PHILIPPINES
Email: cg8@coastguard.gov.ph

PORTUGAL

Ms Maria Teresa Paccetti dos Santos Lobo Correia
Assessora Principal
Ministère du Travail et des Affaires sociales
Praça de Londres, Z-40
Lisboa
PORTUGAL

Ms Carlota Leitão Correia
Maritime Legal Expert
Institute for Ports and Shipping (IPTH)
Edifício Vasco Dagama, Rue General Gomes De Araujo
Lisboa
PORTUGAL

QATAR

Mr Ali Ibrahim Al-Hammadi
Expert Sailors' Affairs
Customs and Ports General Authority
Doha
QATAR

Mr Faisal Salman Al-Hajiri
Maritime Affairs Expert
Customs and Ports General Authority
QATAR

ROMANIA ROUMANIE RUMANIA

Mr Visa Florin
Labour Inspector
Directorate Health and Safety at Work
14- Matei Voievod, Sector 2
Bucuresti
ROMANIA
Tel.: +40745 11 4122
Fax: +4021 302 70 88
Email: florin.visa@inspectiamuncii.ro

Mr Dima Mihaela
Labour Inspector
Directorate Health and Safety at Work
Bucuresti
ROMANIA
Tel.: +40745 121 530
Fax: +4021 302 70 84
Email: mihaela.dima@inspectiamuncii.ro

RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA

Mr Alexander Gorobtsov
Associated Professor
Admiral Makarov State Maritime Academy
Kosaya Linia, 15A
St. Petersburg 199106
RUSSIAN FEDERATION
Tel.: +7812 322 1934 / 7812 322 0682
Fax: +7812 322 7807
Email: mail@gma.ru

Ms Elena Shchurova
Deputy Director of Administrative Department
Ministry of Transport
1-1, Rozhdestvenka str.
109012 Moscow
RUSSIAN FEDERATION
Tel.: +7495 792 1948
Fax: +7495 626 1183
Email: shurovaev@mintrans.ru

Mr Alexander Samsonov
Head of Legal & Organization Department
Federal Agency of Marine & River Transport
Moscow
RUSSIAN FEDERATION
Tel.: +7495 626 10 02
Fax: +7495 626 96 54
Email: samsonovaa@mintrans.ru

Ms Elena Lavrentieva
Pro-Rector of Academic Makarov State Maritime Academy
Kosay Line, 15a
St Petersburg
RUSSIAN FEDERATION
Tel.: +7812 322 19 34
Email: e_lavrentieva@mail.ru

Mr Pavel Zemliansky
Head of the ILO Sector
Russian Maritime Register
8, Dvortrovaya Nap
St Petersburg 198510
RUSSIAN FEDERATION
Tel.: +7812 380 19 57
Fax: +7812 380 19 58
Email: zemliansky@rs-head.spb.ru

Mr Viacheslav Bilyk
Chief State Inspector, PSC Officer
Naberezhnyaya
Petruveliko 606
Kaliningrad
RUSSIAN FEDERATION
Tel.: +7401 257 94 84
Fax: +7401 257 94 79
Email: pscbilyk@mapked.ru

SLOVENIA SLOVÉNIE ESLOVENIA

Ms Karmen Sterbenc
Ministry of Labour, Family & Social Affairs
Kotnikova 5
Ljubljana
SLOVENIA

Ms Nina Glas
Maritime Directorate
Ministry of Transport
Langusova 4
1000 Ljubljana
SLOVENIA
Tel.: +386 1 4788315
Email: nina.glas@gov.si

Mr Ivo Maraspin
Slovenian Maritime Administration
Ministry of Transport
Uprava rs za Pomorstov
Kidričeva 46
6000 Koper
SLOVENIA
Tel.: +386 5 6632141
Fax: +386 5 66 32145
Email: ivo.maraspin@gov.si

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sr. José M. Pérez Toribio *
Subdirector General de Acción Social Marítima

Sr. Santos Orizaola Gurría *
Director de Programas

Sr. Francisco Arnau Navarro
Consejero de Trabajo y Asuntos Sociales
Misión Permanente de España
53, avenue Blanc
1202 Genève
SUISSE

Sra. Arancha Morala del Campo
Jefa de Servicio de la Subdirección General de la Flota
y de la Formación
Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino
Madrid
SPAIN

SWEDEN SUÈDE SUECIA

Mr Leif Remahl
Senior Administrative Officer
Swedish Maritime Administration
Sjöfartsverket
SE-601 78 Norrköping
SWEDEN

Mr Dan Sarenius
Senior Administrative Officer
Swedish Maritime Administration
Sjöfartsverket
SE-601 78 Norrköping
SWEDEN

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivés le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

**UNITED REPUBLIC OF TANZANIA REPUBLIC-UNIE DE TANZANIE
REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA**

Mr Josephat Mberwa Lugakingira
Acting Labour Commissioner
Ministry Of Labour, Employment and Youth Development
PO Box 9014
Dar es Salaam
UNITED REPUBLIC OF TANZANIA
Tel.: +255 07 84 44 1566
Email: jmlug@yahoo.com

Mr Thomas Justine Mayagilo
Principal, Chief Executive Officer
Dar-Es-Salaam Maritime Institute
P.O.Box 6727
Dar es Salaam
UNITED REPUBLIC OF TANZANIA
Tel.: +255 22 21 33 645
Fax: +255 22 211 2600
Mobile: +255 784 32 3529
Email: dmi83@hotmail.com

Dr Aggrey K. Mlimuka
Association of Tanzania Employers
IPS Building, 7th Floor, Samora Avenue/Azikiwe Street
Dar es Salaam
UNITED REPUBLIC OF TANZANIA
Tel.: +255 22 2110940
Fax: +255 22 2119434
Email: info@ate.or.tz

TUNISIA TUNISIE TÚNEZ

M. Ali Yahmadi
Directeur
Office de la marine marchande et des ports
Batiment Administratif
2060 La Goulette-Tunis
TUNISIE
Tel.: +216 71 735 300
Fax: +216 71 735 812
Email: a.yahmadi@ommp.nat.tn

M. Houssam-Eddine Berrabhi
Chef De Service des Auxiliaires du Transport Maritime
Ministère du Transport
Direction Générale de la Marine Marchande Batiment Administratif
Avenue 7 Novembre 2035-Tunis
TUNISIE
Tel.: +216 71 772 110
Fax: +216 71 806 413
Email: berrabhihoussam@yahoo.co.in

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

M. Erhan Batur
Conseiller
Mission permanente de Turquie
Chemin du Petit-Saconnex 28b
1211 Genève 19
SUISSE
Email: erhan.batur@mfa.gov.tr

Mr Ekrem Ozcan
Directeur général adjoint
Sous Secrétariat chargé des affaires maritimes
GMK Bulvari No. 128, Maltepe
Ankara
TURKEY
Email: eozean@denizcilik.gov.tr

Mr Bilal Kazan
Chef de Section
Sous Secrétariat chargé des affaires maritimes
GMK Bulvari No. 128
Maltepe
Ankara
TURKEY
Email: bkazan@denizcilik.gov.tr

Mr Koksai Nuroglu
Expert
Sous Secrétariat chargé des affaires maritimes
Email: koksainuroglu@denizcilik.gov.tr

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Ms Pat Dolby
Manager Inspection Policy
Maritime and Coastguard Agency
Spring Place, 105 Commercial Road
Southampton SO15 1EG
UNITED KINGDOM
Tel.: +44(0) 2380 329 343
Fax: +44(0) 2380 329 104
Email: pat.dolby@mcgn.gov.uk

Ms Mary Martyn
Head of Seafarer Safety & Health
Maritime and Coastguard Agency
Spring Place, 105 Commercial Road
Southampton SO15 1EG
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 2380 329216
Fax: +44 2380 329251
Email: mary.martyn@mcga.gov.uk

Mr Roland Ives
Lloyds Register
71 Fenchurch Street
London EC3M 4BS
UNITED KINGDOM
Email: roland.ives@lr.org

Mr Malcom Blake-Lawson
Head of Branch
International Shipping & Relations Department for Transport
Great Minister House, Zone 2/33
76 Marsham Street
London SW 1P 4DR
UNITED KINGDOM
Tel.: +44(0) 20 79 44 2254
Fax: +44(0) 7944 2182
Email: malcolm.blake-lawson@dft.gsi.gov.uk

Mr Roger Towner
Registrar General
Maritime and Coastguard Agency
Spring Place, 105 Commercial Road
Southampton
SO 15 1EG
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 2380 329 238
Fax: +44 2380 329 252
Email: roger.towner@mcga.gov.uk

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Ms Mayte Medina
US Coast Guard, Office of Operating & Environmental Standards
Commandant (CG-5221)
2100 2nd Street SW
Washington, DC 20593
UNITED STATES
Tel.: +202 372 1222
Fax: +202 372 1918
Email: mayte.medina2@uscg.mil

Mr Emmanuel Terminella
Port State Control
US Coast Guard
USCG Headquarters
2100 2nd St, SW
Washington, DC 20593-0001
UNITED STATES
Tel.: +001 202 372 1239
Fax: +001 202 372 1918
Email: Emmanuel.J.TerminellaJr@uscg.mil

ZAMBIA ZAMBIE

Ms Isabelle Lemba
First Secretary
Permanent Mission of Zambia
17-19, chemin du Champ-d'Anier
1209 Genève
SWITZERLAND
Tel.: +41 22 788 53 30

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

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

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

**European Commission
Commission européenne
Comisión Europea**

Ms Anne Devouche
Administrator
Directorate-General for Transport
Unit G.1 Maritime Affairs, DM 28-03/030
28, rue de Mot
1049 Brussels
BELGIUM
Email: anne.devouche@ec.europa.eu

Mr Jan Jilek
Administrator, Directorate-General for Employment, Social Affairs & Equal Opportunities
Unit F.4 Safety, Health & Hygiene at Work, EUFO 2178A
Euroforum Building
10, rue Robert Stumper
2557 Luxembourg
LUXEMBOURG
Email: jan.jilek@ec.europa.eu

Mr Jaime Gonzalez-Gil
Technical Support to the Commission
European Maritime Safety Agency (EMSA)
Project Officer for Port State Control
Unit B.2 Ship Safety, PT-1998-001
Avenida Dom Joao II Lote 1.06.2.5
Lisbon
PORTUGAL
Tel.: +351 21 12 09429
Fax: +351 21 12 09216
Email: Jaime.Gonzalez-gil@emsa.europa.eu

**International Maritime Organization (IMO)
Organisation maritime internationale (OMI)
Organización Marítima Internacional (OMI)**

Mr Brice Martin-Castex
Head IPC section
4 Albert Embankment
London SE1 7SR
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 207 587 3155
Email: bmcastex@imo.org

Latin American Agreement on Port Control of Vessels (Viña del Mar Agreement)
Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto
(Viña del Mar Acuerdo)

Sr. Haroldo de Oliveira Amaral
Directoria De Portos E Costas
Marinha Do Brasil
Av. Alfred Agache s/n Centro Cultural Da Marinha
Rio de Janeiro CEP 20 021-000
BRAZIL
Tel.: +5521 21046437
Fax: + 5521 21045319
Email: harmaral@terra.com.br

Capitán Jorge Gonçalves do Valle Silva *

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU)

Mr Richard W.J. Schiferli
General Secretary Paris MOU on Port State Control
PO Box 90653
2509 LR The Hague
NETHERLANDS
Tel.: +31 70 456 1599
Email: Richard.schiferli@parismou.org

Mr Brian Hogan
Chairperson
Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU)
Leeson Lane
Dublin 2
IRELAND
Tel.: +3531 678 3400
Fax: +3531 678 3409

* Did not arrive by 25.09.2008
Non arrivé le 25.09.2008
Sin llegar el 25.09.2008

Representatives of non-governmental international organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

International Christian Maritime Association (ICMA)
Association maritime chrétienne internationale (ICMA)
Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA)

Mr Douglas B. Stevenson
Chair, ICMA Standing Delegation to the ILO
The Seamen's Church Institute of NY & NJ
241 Water Street
NEW YORK NY 10038
Etats-Unis
Tel: +1 212 349 1794
Fax: +1 212 348 8342
Email: dstevenson@seamenschurch.org

International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW)

Mr Jean-Yves Legouas
Chairman
Seafarers' Health Information Programme
24, impasse des Dauphines
74890 Bons en Chablais
FRANCE
Tel.: +33 9 60083660
Email: legouas74@orange.fr

International Maritime Health Association (IMHA)
Association internationale de médecine maritime (IMHA)
Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA)

Dr Suresh Idnani
Vice-President, International Maritime Health Association (IMHA)
S 2/2 Nova Cidade Complex
Alt Porvorim, Bardez
Goa 403521 INDIA
Tel.: +91 832 2417036 / +91 98221 26604
Fax: +91 832 2413021
Email: sureshidnani@hotmail.com

International Organisation of Employers (IOE)
Organisation internationale des employeurs (OIE)
Organización Internacional de Empleadores (OIE)

Mr Guillermo Cabral
Gerente de Recursos Humanos
Camara Naviera Argentina
MARUBA SCA
Emma de la Barra 353 Piso 2
Buenos Aires C1107BXA
ARGENTINA
Tel.: +54.11 4320-3722
Fax: +54.11 4320-3696
Email: gcabral@maruba.com.ar

International Shipping Federation (ISF)
Fédération internationale des armateurs (ISF)
Federación Internacional de Armadores (ISF)

Mr David Dearsley
International Shipping Federation (ISF)
12 Carthusian Street
London EC1M 6EZ
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 20 7417 8844
Fax: +44 20 7417 8877

Mr Giles Heimann
International Shipping Federation (ISF)
12 Carthusian Street
London EC1M 6EZ
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 20 7417 8844
Fax: +44 20 7417 8877

Mr Tony Mason
International Shipping Federation (ISF)
12 Carthusian Street
London EC1M 6EZ
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 20 7417 8844
Fax: +44 20 7417 8877

M. Guy Sulpice
Directeur
Armateurs de France
47, rue de Monceau
75008 Paris
FRANCE
Tel.: +331 53 89 52 50
Fax: +331 53 89 52 53
Email: g-sulpice@armateursdefrance.org

International Transport Workers' Federation (ITF)
Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)

Mr John Bainbridge
International Transport Workers' Federation (ITF)
49-60 Borough Road
London SE1 1DR
UNITED KINGDOM

Mr Jon Whitlow
International Transport Workers' Federation (ITF)
49-60 Borough Road
London SE1 1DR
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 207 940 9271
Fax: +44 207 357 7871
Email: whitlow_jon@itf.org.uk

Organization of African Trade Union Unity (OATUU)
Organisation de l'unité syndicale africaine (OUSA)
Organización de la Unidad Sindical Africana (OUSA)

M. Abdoulaye Lelouma Diallo
OATUU Permanent Representative
18, ch. de la Planche Brûlée
App. A 2 103
01210 Ferney Voltaire
FRANCE
Tel/Fax: +33 450 406513
Email: elhadjdiallo@hotmail.com

Secretariat of the Meeting
Secrétariat de la réunion
Secretaría de la Reunión

Secretary-General/Secrétaire général/Secretario General

Mr Fashoyin

Deputy Secretaries-General/Secrétaires générales adjointes/Secretarias Generales Adjuntas

Ms Doumbia-Henry

Ms Tinoco

Executive Secretary/Secrétaire exécutif/Secretario Ejecutivo

Mr Appave

Mr Grimsman

Experts/Expertos

Mr Wagner

Mr Devlin

Ms McConnell

Mr Atkinson

Ms Bader

Mr Oh

Mr Knaebe

Representatives of the Bureau of Employers' Activities/Représentants du Bureau des activités pour les employeurs/Representantes de la Oficina de Actividades para los Empleadores

Ms France-Massin

Mr Hess

Representatives of the Bureau of Workers' Activities/Représentants du Bureau des activités pour les travailleurs/Representantes de la Oficina de Actividades para los Trabajadores

Mr Demaret

Representative of the Office of Legal Services and Office of the Legal Adviser/Représentante des services juridiques et Bureau du Conseiller juridique/Representante de servicios jurídicos y Oficina del Consejero Jurídico

Ms McCrory

Clerk of the Meeting and Chief of the Secretariat Service/Greffier de la réunion et Chef des services du secrétariat/Secretario de Actas y Jefe de los Secretarios de Actas y Jefe de los Servicios de Secretaría:

Mr HAHN