
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL
Programme des activités sectorielles

Rapport final

**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**

Genève, 15-19 septembre 2008



ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL
Programme des activités sectorielles

Rapport final

**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**

Genève, 15-19 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 978-92-2-222745-7 (Imprimé)

ISBN 978-92-2-222746-4 (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

	<i>Page</i>
Introduction	1
Composition	1
Documentation	1
Ouverture de la réunion.....	2
Présentation du projet de directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la CTM, 2006.....	3
Déclarations générales.....	4
Examen du projet de directives	5
Chapitre 1. Introduction.....	5
1.1. Explication de l'objet et de la teneur des directives	5
1.2. Bref aperçu de la structure de la CTM, 2006	5
1.3. Grands principes de la CTM, 2006.....	6
1.3.1. Application.....	6
1.3.3. Navires	6
1.3.4. Conformité et mise en application (inspection et certification des navires)	7
Chapitre 2. Le système d'inspection par l'Etat du pavillon.....	8
2.1. Résumé des responsabilités de l'Etat du pavillon.....	8
2.1.1. Note générale (paragraphe 24-27)	8
2.1.2. Aperçu de la souplesse dont jouissent les pays au regard de la CTM, 2006 (décisions et exemptions à l'application des prescriptions) – paragraphes 28 à 43.....	9
2.1.3. Responsabilités de l'Etat du pavillon en matière d'inspection.....	11
2.2. Inspection du travail maritime et processus de certification	14
2.2.1. Note générale	14
2.2.4. Première inspection	18
2.2.5. Inspection intermédiaire.....	20
2.2.6. Inspection aux fins d'un renouvellement	20
2.2.7. Nouveau pavillon ou nouvelle immatriculation, changement d'armateur, modification substantielle.....	21
2.2.8. Navires existant avant l'entrée en vigueur de la CTM, 2006, dans l'Etat du pavillon.....	22
2.2.9. Navires dont l'armateur a demandé une certification	22
2.2.10. Navires non certifiés.....	23
2.2.11. Rapport de l'inspecteur de l'Etat du pavillon.....	23

	<i>Page</i>
Chapitre 3. Inspection des navires selon les prescriptions de la CTM, 2006	24
3.1. Note générale	25
3.2. Prescriptions de la CTM, 2006, exigeant une inspection et, le cas échéant, une certification	28
Règle 1.1 – Age minimum.....	29
Règle 1.2 – Certificat médical	30
Règle 1.3 – Formation et qualifications.....	31
Règle 1.4 – Recrutement et placement	32
Règle 2.1 – Contrats d’engagement maritime	35
Règle 2.2 – Salaires	36
Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos	37
Règle 2.4 – Droit à un congé	40
Règle 2.5 – Rapatriement	40
Règle 2.7 – Effectifs	41
Règle 3.1 – Logement et loisirs	41
Règle 3.2 – Alimentation et service de table	42
Règle 4.1 – Soins médicaux à bord des navires et à terre.....	42
Règle 4.2 – Responsabilité de l’armateur	44
Règle 4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents	45
Règle 4.5 – Sécurité sociale.....	46
Norme A5.1.1 – Principes généraux.....	46
Règle 5.1.5 – Procédures de plainte à bord	46
Chapitre 4. Mesures à prendre quand des manquements sont observés	47
4.1. Note générale.....	47
Adoption des directives	49
Rapport	49
Clôture de la réunion	49
Liste révisée des participants.....	51

Introduction

1. Conformément à la décision prise par le Conseil d'administration à sa 298^e session, en mars 2007, 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, s'est tenue à Genève, du 15 au 19 septembre 2008.

Composition

2. Ont assisté à la réunion tripartite dix experts gouvernementaux, dix experts employeurs désignés après consultation du groupe des employeurs et dix experts travailleurs désignés après consultation du groupe des travailleurs. Les experts gouvernementaux provenaient des pays suivants: Bahamas, République de Corée, Egypte, Grèce, Iles Marshall, Japon, Panama, Philippines, Royaume-Uni et Fédération de Russie. En outre, des représentants gouvernementaux de 47 autres Etats Membres de l'OIT ont assisté à la réunion en tant qu'observateurs.
3. Plusieurs observateurs d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales ont également participé à cette réunion tripartite. Une liste des participants figure en annexe au présent rapport.
4. Les participants à la réunion tripartite ont élu à l'unanimité le bureau ci-après:

Président: M. Nigel Campbell (expert gouvernemental de l'Afrique du Sud)

Vice-présidents: M^{me} Mary Martyn (experte gouvernementale du Royaume-Uni)

M. Joseph Cox (expert du groupe des armateurs, Etats-Unis)

M. Brian Orrell (expert du groupe des gens de mer, Royaume-Uni)

5. Ils ont en outre constitué un groupe de rédaction technique, présidé par M^{me} Mary Martyn (experte gouvernementale, Royaume-Uni), appelé à fonctionner tout au long de la réunion, dont la composition est la suivante:

M^{me} Mayte Medina (représentante gouvernementale des Etats-Unis)

M. Alain Moussat (représentant gouvernemental de la France)

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

M. Michael Rodriguez (expert des gens de mer, Etats-Unis d'Amérique)

M^{me} Theresa Hatch (expert des armateurs, Australie)

M. Guy Sulpice (expert des armateurs, France)

Documentation

6. Les travaux des participants à la réunion se sont déroulés sur la base d'un projet de directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006 (MEFS/2008).

Ouverture de la réunion

7. Dans ses remarques liminaires, le président a tenu à remercier les participants pour l'honneur qu'ils lui ont fait en le désignant à la présidence de cette réunion d'experts destinée à adopter les directives visant à assurer la mise en œuvre efficace de la convention du travail maritime, 2006 (ci-après désignée la CTM ou «la convention»). Il a rappelé les travaux des réunions de haut niveau qui ont ouvert la voie à la 94^e session maritime de la Conférence internationale du Travail, 2006. Le succès de ces réunions tient au fait que les participants partageaient des objectifs communs et qu'un esprit de compromis les animait en vue d'atteindre un objectif commun. Les pays ayant besoin de directives pour les inspections des Etats du pavillon sont nombreux, en particulier afin de promouvoir la mise en œuvre harmonisée de la convention. La présente réunion n'a pas été organisée dans le but de rédiger à nouveau la CTM, mais plutôt pour faciliter sa mise en œuvre. Les dispositions concernant la mise en œuvre, qui constituent l'une des principales innovations de la CTM, seront un élément clé dont dépendra son succès. La présente réunion a pour but d'examiner les directives pour les inspections des Etats du pavillon, tout en gardant à l'esprit qu'il convient d'en assurer la compatibilité avec les directives pour le contrôle par l'Etat du port, dont l'examen fera l'objet d'une autre réunion d'experts, la semaine suivante. C'est pourquoi ces deux réunions d'experts, qui sont étroitement liées, doivent être considérées comme un tout. Les résultats de ces deux réunions devraient servir de base pour assurer le succès de la mise en œuvre de la convention, tout en facilitant sa ratification.
8. Le secrétaire général (M. Tayo Fashoyin, directeur exécutif par intérim, Secteur du dialogue social) a souhaité la bienvenue aux participants. Il a rappelé que la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, qui a adopté la CTM, a adopté également plusieurs résolutions. La résolution IV priait le Directeur général du BIT de convoquer une réunion tripartite d'experts chargée d'élaborer des directives appropriées pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port, tandis que la résolution XIII sollicitait l'organisation d'une réunion tripartite d'experts en vue de la mise au point des orientations appropriées pour l'inspection par l'Etat du pavillon. Le Conseil d'administration a approuvé à sa 298^e session (mars 2007) les travaux nécessaires à la préparation de la mise en application de ces deux résolutions et décidé à sa 301^e session (mars 2008) que les deux réunions se tiendraient successivement, dans la mesure où l'entrée en vigueur de la CTM ne peut être assurée que si les inspections des navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port se déroulent sur la base de principes uniformes et de pratiques mondialement acceptées.
9. Le secrétaire général a remercié les gouvernements qui ont aidé ces derniers mois à la préparation de la présente réunion, en particulier le Royaume-Uni, qui a dirigé le groupe de travail informel dont les travaux ont servi de base à l'élaboration des directives pour les inspections des Etats du pavillon. Le groupe de travail, composé d'experts de plusieurs gouvernements et des organisations internationales des armateurs et des gens de mer, s'est réuni par deux fois à Genève et a offert au Bureau des conseils et des directives utiles. Le secrétaire général a fait observer que le taux de participation élevé à la présente réunion témoigne de l'intérêt suscité par les deux séries de directives, qui doivent viser à aider, autant que possible, les administrations maritimes et leurs inspecteurs à garantir que les inspections des navires sont menées de manière efficace en vertu de la CTM. En conclusion, il a indiqué que la CTM a déjà été ratifiée par 30 Etats Membres représentant ensemble environ 20 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale. Le Conseil de l'Union européenne avait décidé en juin 2007 d'autoriser tous les membres de l'Union européenne à ratifier la CTM d'ici au 31 décembre 2010, et les partenaires sociaux européens ont signé un accord visant à transposer les dispositions de la CTM dans la législation européenne par le biais d'une directive de l'Union européenne. De nombreux autres pays de toutes les régions du monde ont d'ores et déjà pris des mesures concrètes en

vue de la ratification. La présente réunion tout comme la réunion ultérieure pour l'élaboration de directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections peuvent accélérer les préparatifs en vue de la ratification par de nombreux pays, et l'adoption de directives pour les inspections permet de rappeler à tous les Etats Membres de l'OIT la nécessité urgente de ratifier la convention du travail maritime.

Présentation du projet de directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la CTM, 2006

10. L'une des secrétaires générales adjointes de la réunion, M^{me} Cleopatra Doumbia-Henry, directrice du Département des normes internationales du travail, a présenté le projet de directives du Bureau pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006. Ce document vise essentiellement à fournir des orientations aux Etats susceptibles d'en avoir besoin, conformément à la résolution adoptée par la Conférence internationale du Travail en 2006 lors de l'adoption de la convention. Il avait alors été admis que de nombreux pays effectuent d'ores et déjà des inspections de leurs navires au regard des normes du travail et autres normes internationales. La CTM énonce des obligations très spécifiques concernant les inspections des Etats du pavillon et d'importantes innovations liées aux normes du travail et à la certification obligatoire de la part des Etats du pavillon pour certaines catégories de navires. Ces obligations reposent sur de précédentes conventions et recommandations de l'OIT, ainsi que sur la pratique existante en vertu des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI).
11. Si, dans la plupart des pays, les inspecteurs sont bien au fait de nombreux aspects de la convention, les pays déjà dotés de systèmes d'inspection devront adapter leurs pratiques en raison de la large portée de la convention, de l'éventail des éléments à inspecter et de la priorité accordée à l'inspection et à la certification en vue de la conformité avec les dispositions nationales pertinentes. Ces éléments expliquent la nécessité d'énoncer de nouvelles orientations à l'intention des gouvernements, en particulier aux personnes chargées d'effectuer des contrôles à bord des navires. Les navires se livrant au commerce international doivent disposer d'une documentation claire émanant de l'Etat du pavillon visant à garantir un traitement équitable lors du contrôle par l'Etat du port.
12. Les directives pour les inspections des Etats du pavillon fournissent des orientations pratiques pour les autorités de l'Etat qui établissent les systèmes d'inspection et de certification ainsi que pour les inspecteurs ou les organisations habilitées à effectuer ces inspections. Le statut des directives après leur adoption est important. La convention contient déjà un certain nombre de principes directeurs, dans la partie B du code. Ceux-ci expliquent ce que l'on attend des pays dans le cadre de l'acquittement des obligations qui leur incombent en vertu de la convention. Les principes directeurs de la partie B du code ont un statut juridique particulier et font partie intégrante de la convention, comme cela est énoncé dans les articles et précisé dans la note explicative de la convention. En revanche, les directives, qui seront à l'étude lors des réunions à venir, ne sont pas des instruments juridiques internationaux contraignants et ne créent pas d'obligations pour les gouvernements mais ont plutôt été conçues en tant qu'outil d'orientation.
13. Le projet de directives se subdivise en quatre chapitres. Le *chapitre 1*, qui est descriptif, reprend en grande partie le texte de la convention. Le *chapitre 2* s'adresse aux autorités qui établissent les systèmes d'inspection et de certification prescrits par la convention, y compris le dispositif de réponse aux plaintes. Il ressort des discussions de la 94^e session de la Conférence internationale du Travail et de la résolution adoptée à cette occasion que les orientations à l'intention des Etats du pavillon doivent donner des informations sur les systèmes d'inspection ainsi qu'aux inspecteurs de ces Etats. Les directives pour les agents

chargés du contrôle par l'Etat du port ne contiennent toutefois que de brèves informations à l'intention des administrateurs. Le *chapitre 3* donne des orientations sur ce que les inspecteurs doivent contrôler pour vérifier la conformité des dispositifs avec les prescriptions de la convention du travail maritime, 2006 (CTM). Ces orientations doivent être adaptées par les autorités en fonction des dispositions nationales. Le *chapitre 4* définit les mesures à prendre lorsque des manquements sont décelés et fournit des informations sur certains facteurs à prendre en considération pour décider de l'intervention appropriée. Ces mesures seront également adaptées par chaque pays lors de l'élaboration des politiques nationales et de la formation.

14. La secrétaire générale adjointe a en outre noté qu'il est important de tenir compte de la relation entre les directives concernant les Etats du pavillon et celles concernant l'Etat du port. Lorsque la CTM a été élaborée, il était entendu que l'inspection par l'Etat du port compléterait celle faite par l'Etat du pavillon, à tout le moins pour ce qui est des quatorze éléments qui doivent faire l'objet d'une certification. Le chapitre 3 des directives pour les inspections des Etats du pavillon constituent donc la base du chapitre 4 des directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port. Toutefois, le rôle qu'accorde la convention à l'inspection par l'Etat du pavillon est plus vaste que celui de l'Etat du port, les premiers étant tenus d'inspecter tous les navires visés par la convention, même s'ils ne sont pas certifiés.
15. L'intervenante a dit en conclusion que le projet de texte du Bureau est par nécessité général et générique sur certains points, parce qu'il faut à la fois fournir des informations pratiques sur la façon de procéder et tenir compte du fait que ces orientations sont conçues à l'intention des gouvernements. Des détails supplémentaires seront apportés lors de l'élaboration des cours de formation établis sur la base des directives adoptées.

Déclarations générales

16. Le vice-président des gens de mer a dit que, d'une façon générale, son groupe approuve le texte tel que proposé par le Bureau, et il espère par conséquent que les discussions à venir seront fructueuses. Même si les directives ne sont pas juridiquement contraignantes, elles sont un aspect important du processus qui vise à faire appliquer et respecter la convention du travail maritime, 2006. Lors de la discussion sur les directives, il conviendrait de ne pas tenter de rouvrir le débat sur des questions qui ont précédemment fait l'objet d'un consensus dans le cadre de la rédaction de la convention. Les directives doivent être considérées comme des normes minimales établies pour le secteur maritime et devraient traiter toutes les questions visées par la convention. En outre, le chapitre 1 des directives doit mentionner la décision de la Conférence du travail maritime selon laquelle la convention du travail maritime est un instrument indépendant et ne doit pas être liée aux procédures internationales d'audit de la gestion de la sécurité (ISM).
17. L'expert gouvernemental du Panama a dit que de nombreux aspects des directives appellent une discussion mais qu'il pense que l'issue de cette réunion sera positive.
18. L'expert gouvernemental de la Grèce a dit que le projet de directives présenté par le Bureau constitue une excellente base de discussion et que tant les directives pour les inspections des Etats du pavillon que les directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port fourniront une aide aux pays dans le cadre de la ratification de la convention et de sa mise en œuvre pleine et entière. Le débat sur les directives doit être abordé comme une suite à l'adoption de la convention du travail maritime et il importe de ne pas revenir sur les consensus auxquels les acteurs sont parvenus en 2006.

-
19. Le représentant gouvernemental de l'Algérie a félicité le groupe d'experts pour la qualité et la pertinence du document rédigé, qui contribuera à améliorer la compréhension et l'application de la convention du travail maritime et à promouvoir le travail décent dans le secteur maritime. Son pays fait les efforts nécessaires pour achever sa législation du travail maritime afin de pouvoir mettre en œuvre dans son intégralité la convention du travail maritime.
 20. Le vice-président des armateurs est convenu de la primauté de la CTM. Les directives sont importantes certes, mais il n'est pas question de réinterpréter la CTM. Certains passages du projet de texte semblent être répétitifs. Les directives constituent un outil d'orientation utile pour la mise en œuvre de la convention, mais ne doivent ni ajouter ni soustraire des prescriptions en la matière.

Examen du projet de directives

Chapitre 1. Introduction

1.1. Explication de l'objet et de la teneur des directives

Paragraphe 7

21. Selon l'expert gouvernemental des Bahamas, la liste des éléments à vérifier dans le cadre d'une inspection de la conformité n'était pas exhaustive et c'est la raison pour laquelle les termes «doit être vérifiée» devraient être remplacés par «pourrait être vérifiée». Le vice-président des armateurs, soutenu par le vice-président des gens de mer, n'est pas d'accord avec cet argument étant donné que la convention prévoit de telles vérifications. L'utilisation du terme «pourrait» est jugée trop faible dans ce contexte.

1.2. Bref aperçu de la structure de la CTM, 2006

22. La proposition du groupe de rédaction technique visant à modifier l'intitulé de cette section comme suit: «Bref aperçu de la CTM, 2006» a été acceptée. Après de longues discussions sur la question de savoir s'il faut considérer les dispositions de la CTM comme des «normes minimales» ou des «normes minimales internationales», les participants à la réunion ont examiné le texte proposé par le Bureau visant à insérer deux nouveaux paragraphes avant le paragraphe 9, comme suit:

Le préambule de la CTM, 2006, définit les intentions que les Membres de l'Organisation internationale du Travail ont fixées en adoptant la convention. Il fait état du fait que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier et que les gens de mer doivent par conséquent bénéficier d'une protection particulière. Il établit également le lien entre la CTM, 2006, et les autres principales conventions internationales qui fixent les normes minimales du secteur maritime en matière de sûreté et de sécurité, ainsi que de protection de l'environnement marin. **La CTM, 2006, qui vient en complément d'autres conventions internationales majeures, témoigne de l'accord international sur les prescriptions minimales relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer.**

A l'instar d'autres normes internationales du travail, la CTM, 2006, énonce seulement des normes internationales minimales. Toutefois, rappelant le paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, le préambule précise également qu'en aucun cas l'adoption d'une convention ou d'une recommandation par la Conférence ou la ratification d'une convention par un Membre ne devront être considérées comme affectant

toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention ou la recommandation.

23. L'expert gouvernemental de la Grèce a instamment proposé de modifier la phrase «La CTM, 2006, qui vient en complément d'autres conventions internationales majeures, témoigne de l'accord international sur les prescriptions minimales relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer.» en insérant le mot «maritime» entre «conventions» et «internationales» pour souligner le caractère maritime de l'instrument.
24. Les participants à la réunion ont décidé de conserver le texte tel que proposé par le Bureau, car ils ne souhaitent pas faire référence aux seules conventions maritimes.

Paragraphe 10

25. Les participants à la réunion ont approuvé une proposition émanant de l'experte gouvernementale du Royaume-Uni et visant à ajouter, à des fins de clarification, les mots «pour certification» après le mot «inspectés» du texte correspondant à la première puce du paragraphe 10.
26. Le vice-président des armateurs estime, quant à lui, que le texte de la deuxième puce devrait être supprimé car cette question se rapporte plus à une discussion sur les inspections de l'Etat du port. Les participants approuvent l'idée de supprimer le texte correspondant à la deuxième puce. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté après y avoir apporté une modification rédactionnelle mineure. Ayant supprimé l'annexe A5-III de la liste, les participants à la réunion ont apporté une légère modification à la version anglaise, sans objet pour la version française.

1.3. Grands principes de la CTM, 2006

1.3.1. Application

Paragraphe 12

27. Selon le vice-président des armateurs, le libellé du paragraphe 12 devrait être conforme à la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée lors de la Conférence du travail maritime (CTM) de 2006. Une nouvelle phrase pourrait être insérée après la première phrase du paragraphe 12. Elle serait rédigée comme suit: «On trouvera d'autres orientations dans la résolution concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée lors de la Conférence du travail maritime, 2006.» Le vice-président des gens de mer, tout en acceptant l'idée de se référer à la résolution, estime que ce texte doit être rédigé avec soin afin d'éviter toute utilisation abusive, de même qu'il doit respecter le paragraphe 3 de l'article II de la CTM, qui prévoit, entre autres, une consultation avec des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées sur ces questions.

1.3.3. Navires

Paragraphe 16

28. L'expert gouvernemental des Iles Marshall a posé la question de savoir si, par souci de continuité, le paragraphe 16 ne devrait pas être incorporé dans la section 1.3.1. Il en a été ainsi décidé. Toutefois, le texte proposé ultérieurement par le groupe de rédaction technique n'a pas intégré de section 1.3.3 dans la section 1.3.1 comme prévu

antérieurement. L'experte gouvernementale du Royaume-Uni, s'exprimant au nom du groupe de rédaction technique, a expliqué que la section 1.3.1 se rapporte à la fois aux gens de mer et aux navires, alors que la section 1.3.3 ne concerne que les navires. Compte tenu de l'importance des droits des gens de mer, les participants à la réunion ont décidé de laisser le texte tel quel.

1.3.4. Conformité et mise en application (inspection et certification des navires)

Paragraphe 20

29. Les participants ont approuvé une proposition du vice-président des armateurs visant à insérer les mots «, s'il est habilité,» après «en son nom,» à la première phrase du paragraphe 20.
30. Les participants ont approuvé une proposition du vice-président des gens de mer visant à aligner le libellé de la dernière phrase avec le paragraphe 4 de la règle 5.1.3 de la CTM, 2006. Il s'agit de remplacer, dans le texte anglais seulement, le mot «procedures» par «measures» et de supprimer, en français, les mots «ou compte prendre».

Paragraphe 21

31. En ce qui concerne le paragraphe 21, le vice-président des armateurs était d'avis que les termes «, au besoin,» pouvaient être supprimés et remplacés par «s'il existe de solides raisons» pour que ce paragraphe soit aligné avec le libellé de la CTM. Le vice-président des gens de mer a proposé que la première phrase du paragraphe 21 soit supprimée. Suite au conseil fourni par la secrétaire générale adjointe de la réunion, il a été convenu de supprimer la première phrase du paragraphe 21 et d'insérer la seconde phrase de ce même paragraphe au paragraphe 20. Le libellé des paragraphes 20 et 21 proposé ultérieurement par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Paragraphe 22

32. L'expert gouvernemental des Philippines s'est référé aux discussions antérieures (chap. 2) concernant l'inspection de navires non certifiés et aux explications du Bureau sur la portée de l'inspection de ces navires. Il a fait observer que la deuxième phrase du paragraphe 22 pourrait induire en erreur et laisser entendre que les navires non certifiés sont uniquement soumis à la vérification des 14 éléments énumérés à la partie I de la DCTM, alors qu'en fait ils doivent être conformes à toutes les prescriptions de la CTM. L'experte gouvernementale du Royaume-Uni a proposé de supprimer la dernière phrase de ce paragraphe.
33. Le vice-président des gens de mer, souscrivant aux propos de l'expert gouvernemental des Philippines, a dit ne pas être convaincu qu'il faille supprimer la dernière phrase. Celle-ci pourrait être remaniée pour bien faire comprendre que les navires non certifiés doivent se conformer à toutes les prescriptions de la CTM. Les participants sont convenus qu'il faut reformuler ce paragraphe. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté. Les participants à la réunion ont en outre décidé remplacer le mot «énoncés» par «normalement prévus» par souci d'harmonisation.

Chapitre 2. Le système d'inspection par l'Etat du pavillon

2.1. Résumé des responsabilités de l'Etat du pavillon

2.1.1. Note générale (paragraphe 24-27)

34. Les participants à la réunion ont admis qu'il existe différents niveaux de sophistication en ce qui concerne l'aptitude des gouvernements à effectuer des inspections. Etant donné que certains pays auraient avantage à avoir des orientations plus détaillées, le présent texte est jugé utile. Le représentant gouvernemental de la Norvège a estimé que la sous-section 2.1.1 est trop longue.

Paragraphe 26

35. Le représentant gouvernemental de la Chine a fait observer que les points énumérés au paragraphe 26 font référence à l'inspection et au contrôle, mais non à la surveillance, bien que ce soit une importante responsabilité des Etats du pavillon en vertu de la règle 5.1.4, paragraphe 1. Une surveillance régulière est nécessaire pour s'assurer que les gouvernements allouent des ressources appropriées aux fins d'une inspection adéquate. Les participants à la réunion ont donc décidé d'ajouter, au paragraphe 26, un point faisant référence à la surveillance.
36. L'expert gouvernemental de la Grèce a par ailleurs proposé de supprimer les parenthèses entourant le membre de phrase suivant: «ou des organismes reconnus auxquels l'Etat du pavillon recourt éventuellement pour l'exécution de certaines de ses tâches», figurant au premier point énuméré, afin de ne pas minimiser la possibilité que les Etats du pavillon ont de déléguer leurs responsabilités. Certains participants ont souscrit à cette proposition, d'autres ont préféré conserver les parenthèses ou insérer des virgules, pour signaler que, bien qu'il s'agisse d'une responsabilité importante de l'Etat du pavillon, le recours à des organismes reconnus est une option. Le groupe de rédaction technique a proposé un texte sans parenthèses.
37. L'expert gouvernemental des Philippines a noté que le deuxième point ne fait pas clairement la distinction entre l'inspection et l'inspection avec certification. Le libellé du paragraphe 26 tel que proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté. En outre, les participants sont convenus de remplacer au premier point «auxquels l'Etat du pavillon recourt éventuellement pour l'exécution de» par «, s'ils sont autorisés par l'Etat du pavillon à exécuter», et d'insérer au second point «, renouvellement» après «octroi».
38. Le représentant gouvernemental de l'Algérie a noté des incohérences entre les versions anglaise et française du paragraphe 26, à savoir: en français, le troisième point concernant les plaintes est absent, et le quatrième point fait référence à l'Etat du pavillon au lieu de l'Etat du port.

Paragraphe 27

39. En ce qui concerne le paragraphe 27, l'expert gouvernemental du Panama a estimé que, dans la mesure où ce paragraphe explique largement la finalité des directives, il devrait être déplacé au début de la sous-section. Les participants à la réunion ont souscrit à cette modification.

-
40. En réponse à la demande de l'expert gouvernemental des Philippines sur les raisons pour lesquelles une partie du paragraphe 27 était en caractères gras, il a été expliqué que ce passage avait été ajouté dans les directives pour appeler l'attention sur des points particulièrement importants.

**2.1.2. Aperçu de la souplesse dont jouissent
les pays au regard de la CTM, 2006 (décisions
et exemptions à l'application des prescriptions)
– paragraphes 28 à 43**

Paragraphe 28

41. L'expert gouvernemental du Panama a proposé de supprimer le texte du paragraphe 28, dont l'objectif n'est pas très clair.

Paragraphes 29 à 33

42. De même, les paragraphes 29 à 33, qui semblent être en dehors du champ d'application de la CTM, devraient être rédigés à nouveau et scindés afin de réduire la longueur totale du document. Les participants à la réunion ne sont pas de cet avis car, selon eux, de telles directives aideraient les pays qui ne disposent pas de réglementation nationale à clarifier les zones de doute qui demeurent quant à la définition des termes «navires» et «gens de mer».

Paragraphes 35 à 37

43. Le vice-président des gens de mer a estimé que la référence faite dans le paragraphe 36 à «une disposition équivalente dans l'ensemble» était importante mais trop vague dans sa formulation actuelle. Il propose d'insérer le libellé contenu au paragraphe 4 de l'article VI de la CTM. Quant à l'expert gouvernemental des Philippines, il estime que le paragraphe 3 de l'article VI devrait être reproduit dans son intégralité et que les directives devraient contenir des informations sur les dispositions de la CTM qui ne puissent relever de «l'équivalence dans l'ensemble». Les participants ont approuvé les points qui ont été soulevés. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été approuvé sans autre discussion.
44. L'expert gouvernemental des Iles Marshall a mis en question l'utilisation du terme «dérogations» figurant aux paragraphes 35 et 37. La secrétaire générale adjointe de la réunion a expliqué que le terme «dérogations» était tiré de la norme A3.1, qui porte sur le logement et les loisirs, et plus spécifiquement du paragraphe 19. Certaines préoccupations sont exprimées selon lesquelles, conformément au texte de la convention, les exemptions ne sont pas contenues explicitement dans la partie I de la Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM), alors que la dernière phrase du paragraphe 37 demandait qu'elle le soit. Le vice-président des armateurs déclare que le paragraphe 43, qui pourrait être déplacé devant le paragraphe 37, demande que l'on tienne compte des différents besoins des divers équipages, mais il est difficile de prouver à l'inspecteur de l'Etat du port que les ajustements provisoires effectués sont de qualité et pertinents. La secrétaire générale adjointe de la réunion reconnaît que, à l'annexe A5-II de la CTM, la DTCM contient un espace pour les exemptions mais pas pour les dérogations. La norme A5.1.3, paragraphe 10 a) ii), prévoit pourtant de l'espace pour fournir «des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales», dans lequel les dérogations pourraient être incluses. Il serait plus simple de remplacer «doivent» par «devraient» à la dernière phrase du paragraphe 37. Cela dit, il serait de l'intérêt des armateurs d'indiquer les dérogations en place dans la partie I de la DTCM, de façon à en notifier l'inspecteur de l'Etat du port. Le vice-président des gens de mer précise que le terme «devraient» ne

s'applique qu'aux dérogations et non aux exemptions. Les participants ont débattu ultérieurement du libellé du paragraphe 35 rédigé par le groupe de rédaction technique, dans lequel le terme «dérogations» a été supprimé. Il a été décidé de modifier le libellé comme suit: «Les équivalences nationales dans l'ensemble et les exemptions nationales telles que prévues au paragraphe 19 de la norme A3.1» aux fins de clarifier le fait que, si les équivalences nationales dans l'ensemble peuvent se référer à toute disposition de la partie A du code, tout au long de la convention, seule la norme A3.1 fait référence aux exemptions. Pour refléter ce changement, les participants sont donc convenus de supprimer les termes «de la règle 3.1 et» au paragraphe 34. Ils ont ensuite débattu du libellé des dernières phrases du paragraphe 35 rédigées par le groupe de rédaction technique. Il a été demandé au Bureau de mieux rendre compte du fait que les dérogations ne nécessitent pas d'être indiquées dans la partie I de la DCTM, contrairement aux équivalences et aux exemptions.

45. Le vice-président des gens de mer a proposé de modifier comme suit la première phrase du paragraphe 37: «La règle 3.1, la norme A3.1 et le principe directeur B3.1 concernent les prescriptions internationales minimales régissant les installations destinées au logement et aux loisirs des marins à bord des navires.» La CTM vise à fixer des normes minimales et, si certaines compagnies maritimes et certains gouvernements disposent de normes bien au-delà de celles que prescrit la CTM, il n'en est pas de même pour tous. On pourrait également insérer dans la troisième phrase du paragraphe les termes «minimales, internationales». Le vice-président des armateurs estime que chaque instrument international publié est une norme minimale et signale que le terme «prescriptions» contenu dans la première phrase ne semble pas approprié car il porte également sur un principe directeur de la CTM. Dans ce contexte, l'expert gouvernemental des Iles Marshall propose que la phrase soit libellée comme suit: «La règle 3.1, la norme A3.1 et le principe directeur B3.1 concernent les installations destinées au logement et aux loisirs des marins à bord des navires.» Le représentant du gouvernement de la Norvège propose que la première phrase soit supprimée et que la deuxième phrase débute par les termes: «Ces prescriptions minimales (selon la règle et la norme) ont pour objet ...».
46. Le vice-président des armateurs a approuvé l'ajout de «normes minimales» mais non d'«internationales». Le vice-président des gens de mer a proposé qu'un paragraphe faisant référence aux «normes internationales minimales» soit inséré dans une section précédente des directives, et il a insisté sur la nécessité de préciser que les normes concernant notamment les installations de logement et de loisirs sont, en fait, des «normes minimales». La vice-présidente gouvernementale a déclaré, au nom des membres de son groupe, partager les mêmes préoccupations que le groupe des armateurs. Ils ont approuvé l'idée que le secrétariat rédige, en collaboration avec le groupe de rédaction technique, un paragraphe faisant référence à la CTM en tant que «prescriptions internationales minimales» destiné à être inséré dans une section précédente des directives.
47. La secrétaire générale adjointe de la réunion a attiré l'attention des participants sur le Préambule de la CTM et sur l'article 19 de la Constitution de l'OIT, en insistant sur le fait que toutes les normes internationales du travail sont considérées comme des normes internationales minimales.
48. La vice-présidente gouvernementale a indiqué que son groupe s'opposait à ce que la première phrase du paragraphe 37 fasse référence au principe directeur B3.1 de la CTM. L'expert gouvernemental des Philippines a relevé que, si le «principe du document» consiste à énoncer que les normes internationales du travail sont des normes internationales minimales, les directives pour les inspections des Etats du pavillon, pour leur part, portent sur la mise en application, qui ne présente un intérêt que pour les règles et la partie A – les normes – de la CTM, et non pour les directives énoncées dans la partie B. Le groupe de rédaction technique a proposé un nouveau libellé pour le paragraphe 37. Les participants ont adapté le texte afin de tenir compte des préoccupations du vice-président

des gens de mer et de garantir la cohérence avec l'accord obtenu sur les deux nouveaux paragraphes inclus au chapitre 1 sous la section 1.2 intitulée «Bref aperçu de la CTM, 2006». Au cours des débats, l'expert gouvernemental de la Grèce s'est montré préoccupé par le nouveau libellé du texte, à savoir «Les prescriptions minimales (...) ont pour objet» étant donné que les directives font en général état de «prescriptions» et non de «prescriptions minimales». Le paragraphe a été adopté avec l'insertion du mot «minimales».

Paragraphe 39

49. Au paragraphe 39, l'experte gouvernementale du Royaume-Uni a demandé qu'il soit indiqué plus clairement que les pays qui ont ratifié la convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, doivent continuer à fournir ces normes aux navires existants. Elle soulève la question des normes à appliquer aux navires existants des pays qui n'ont pas ratifié les conventions n° 92 et 133. La secrétaire générale adjointe de la réunion indique que, pour les navires construits avant la date d'entrée en vigueur de la CTM, les prescriptions énoncées dans les conventions antérieures de l'OIT s'appliquent «dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique du Membre concerné». Ces conventions antérieures de l'OIT sont les conventions n° 92 et 133, mais également la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, et son protocole de 1996, qui, bien que cité explicitement dans la règle 3.1, englobe les obligations des conventions n° 92 et 133. Toutefois, si un Membre n'a ratifié aucune de ces conventions, il devra toujours se conformer à la règle 3.1, paragraphe 1, qui prévoit que les Membres veillent à ce que les navires battant leur pavillon «fournissent et entretiennent pour les gens de mer travaillant et vivant à bord un logement et des lieux de loisirs décentes», et, s'il dispose de lois et réglementations nationales équivalentes ou supérieures aux conventions en vigueur, l'article 19, paragraphe 8, de la Constitution de l'OIT prévoit que ces normes soient maintenues. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté. En outre, les participants sont convenus de remplacer «avant cette date» par «avant la date d'entrée en vigueur de la CTM» à des fins de clarification.

50. A l'encontre de l'expert gouvernemental du Panama, selon lequel les paragraphes 34 à 42 n'entrent pas dans le cadre du sujet de la CTM et devraient donc être supprimés, les participants à la réunion ont exprimé le souhait que les paragraphes 38 à 41 soient rédigés de façon plus précise. Les termes utilisés devraient être examinés avec soin de façon à les rendre plus conformes aux intentions des participants des réunions et l'on pourrait envisager de déplacer ces paragraphes dans la sous-section 2.2.8. Par ailleurs, une erreur de traduction en français des termes «food provisions» («provisions de bouche») a été signalée au paragraphe 43.

2.1.3. Responsabilités de l'Etat du pavillon en matière d'inspection

Paragraphes 44 à 47

51. L'experte gouvernementale du Royaume-Uni a proposé d'insérer au premier point du paragraphe 44 l'épithète «nationaux» après «documents» afin d'éviter que les Etats du pavillon élaborent leurs propres documents dès lors qu'ils existent déjà dans la CTM. Les participants ont approuvé ce changement tout en insistant sur la nécessité d'observer les prescriptions des documents internationaux. Le paragraphe 46 a été amendé sur le modèle du paragraphe 44. L'intervenante a en outre demandé qu'au cinquième point du paragraphe 44 les termes «des inspecteurs» soient ajoutés après «identification», à des fins

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

52. L'expert gouvernemental des Iles Marshall a suggéré que la seconde phrase du paragraphe 46 fasse référence aux formulaires figurant en annexe à la CTM. Concernant les paragraphes 46 et 47, l'expert gouvernemental des Philippines a fait observer que la création de documents semble étroitement liée aux activités d'inspection. Le sous-titre «Création de documents» prête à confusion car il ne s'agit pas ici de création de documents à proprement parler pour les armateurs mais plutôt des documents existants qui sont exigés par les inspecteurs. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Paragraphes 51 et 52

53. Le vice-président des armateurs a demandé que soit clarifié le paragraphe 51 pour déterminer si, suite à la délivrance d'un certificat initial, l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement du certificat doit être aussi approfondie ou si elle doit prévoir une certaine souplesse, étant donné que le gouvernement dispose déjà d'informations concrètes. La secrétaire générale adjointe de la réunion a répondu que la CTM spécifie uniquement qu'une inspection provisoire doit, de par sa portée et son ampleur, être équivalente à une inspection effectuée aux fins d'un renouvellement (A5.1.3, paragr. 2). Or le paragraphe 88 énonce que, «si elle est destinée au renouvellement du certificat de travail maritime, l'inspection doit porter sur toutes les prescriptions». Par ailleurs, le représentant du gouvernement de la Grèce a suggéré de remplacer au paragraphe 51 «peut être délivré» par «doit être délivré», à des fins d'harmonisation avec la norme A5.1.3. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion. En outre, les participants sont convenus de remplacer le mot «peut» par «doit».
54. L'expert gouvernemental des Iles Marshall a proposé de rectifier «DCML» par «DMLC» à la troisième phrase du paragraphe 52 de la version anglaise du texte, remarque qui n'a pas d'incidence dans la version française. L'expert gouvernemental de la Fédération de Russie a en outre indiqué que le libellé «ne peut être délivré qu'une fois» semble inapproprié, étant donné qu'en vertu de la norme A5.1.3, paragraphes 5-7, des certificats provisoires consécutifs peuvent être délivrés. L'expert gouvernemental des Philippines a fait observer qu'aucune mention n'est faite des inspections intermédiaires, et il s'est interrogé sur leur fréquence. La secrétaire générale adjointe de la réunion a répondu que, conformément à la norme A5.1.3, paragraphes 6 et 8, des certificats provisoires ne peuvent être délivrés que pour une période de six mois et qu'aucun certificat provisoire consécutif ne saurait être délivré à l'issue de cette période initiale de six mois. Le paragraphe 87 porte sur la question des inspections intermédiaires. Les participants ont débattu du texte rédigé par le groupe de rédaction technique. Si l'idée qu'aucun certificat provisoire consécutif ne saurait être délivré par le même Etat du pavillon a été acceptée, il a en revanche été jugé nécessaire d'ajouter un nouveau libellé en vue de limiter l'interdiction de délivrance de certificats provisoires consécutifs à un navire donné ou au même armateur (A5.1.3, paragr. 5 c)).

Paragraphes 53 à 55

55. L'expert gouvernemental de la Fédération de Russie s'est interrogé sur le bien-fondé des termes «vont plus loin que» énoncés à la deuxième phrase du paragraphe 53, dès lors qu'aucune disposition n'impose que les prescriptions nationales aillent plus loin que celles de la CTM. Le représentant du gouvernement de la France a attiré l'attention sur l'erreur de traduction du terme anglais «amplify» dans la version française du texte. Au paragraphe 54, il a été décidé d'ajouter une référence à une documentation à bord supplémentaire, qui mettrait en évidence la conformité avec la CTM. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

-
56. Au sujet du paragraphe 55, il a été estimé préférable de ne pas mentionner le terme «indications» compte tenu du caractère obligatoire de la norme A5.1.4. L'expert gouvernemental des Iles Marshall a jugé la dernière phrase redondante. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Paragraphe 60

57. Au paragraphe 60, les participants ont décidé de remplacer «doit» par «est tenue de». Le représentant du gouvernement de la Malaisie s'est demandé si le rapport annuel est réservé à l'usage interne du BIT ou s'il est destiné à être diffusé au grand public. La secrétaire générale adjointe de la réunion a répondu que, conformément à la norme A5.1.4(13), le rapport annuel doit être rendu public et soumis aux organes de contrôle de l'OIT à des fins d'examen. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion. Il convient en outre d'aligner la version espagnole sur le texte anglais.

Paragraphes 64 à 66 et projet d'organigramme

58. Concernant les paragraphes 64 et 65, le vice-président des armateurs a souhaité savoir si les Etats du pavillon peuvent préciser la langue dans laquelle les plaintes doivent être déposées, à savoir dans la langue de l'Etat du pavillon ou en anglais. L'expert gouvernemental des Iles Marshall a jugé nécessaire de développer le processus de réponse à une plainte. L'insertion du paragraphe 65 au début du paragraphe 62, telle que proposée par le groupe de rédaction technique, a été acceptée sans autre discussion et le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté. En outre, les participants sont convenus de remplacer dans la version anglaise «process» par «procedure» afin de mieux refléter le texte de la CTM, décision qui est sans objet dans la version française. La proposition réitérée de préciser la langue dans laquelle les plaintes peuvent être déposées a été rejetée au motif que la mise en place d'une procédure permettant de recevoir des plaintes et d'y répondre ainsi que la décision concernant la langue dans laquelle les plaintes doivent être déposées devraient être laissées à la libre appréciation de l'Etat du pavillon.
59. Le représentant du gouvernement de la Norvège s'est montré préoccupé par le fait que la section de l'organigramme «La plainte peut-elle être réglée à bord?» suggère que les organismes reconnus puissent être impliqués dans le processus de règlement des plaintes. Or le règlement des conflits entre les gens de mer et le capitaine ou l'armateur doit incomber à l'autorité compétente et non être confié aux inspecteurs des organismes reconnus, ces derniers pouvant en revanche être désignés pour traiter les plaintes concernant des faits tels que la précarité du logement. Le contenu de l'organigramme peut prêter à confusion plus qu'il n'apporte de clarification, c'est pourquoi il convient de l'examiner avec la plus grande attention. Les experts armateurs et d'autres participants ne se sont pas prononcés sur cette question. Le représentant du gouvernement du Libéria a jugé redondante la section «Le navire se trouve-t-il dans un port de l'Etat du pavillon?» de l'organigramme, étant donné que la nomination d'un inspecteur s'impose quel que soit le lieu où se trouve le port. La secrétaire générale adjointe de la réunion a répondu que le paragraphe 66 énonce clairement que «la recherche d'une solution à la suite d'une plainte demeure la responsabilité de l'Etat du pavillon». Les organigrammes n'ont pas pour objet de couvrir toutes les situations possibles. Plusieurs participants ont jugé nécessaire l'ajout d'un paragraphe destiné à présenter l'organigramme. Les participants sont convenus d'insérer un paragraphe de présentation de l'organigramme visant à expliquer qu'il s'agit simplement d'un exemple de processus possible qui ne reflète pas nécessairement chaque contexte national. Il a été jugé utile d'ajouter une référence à la nécessité de respecter la confidentialité en cas de plainte.

-
60. Le vice-président des armateurs a signalé que l'organigramme doit s'inscrire dans la logique de la CTM. La vice-présidente gouvernementale a demandé qu'un paragraphe de présentation de l'organigramme soit inséré dans le corps du texte des directives. L'organigramme doit être considéré comme un exemple de processus et devrait figurer en annexe. Le vice-président des gens de mer ne considère pas l'organigramme comme un exemple mais comme une orientation en vue d'un processus de prise de décisions utile.
61. La secrétaire générale adjointe de la réunion a rappelé que le paragraphe 3 de l'article 19 de la Constitution de l'OIT, qui se réfère à l'élaboration des conventions et des recommandations de l'OIT, demande à la Conférence d'«avoir égard aux pays dans lesquels le climat, le développement incomplet de l'organisation industrielle ou d'autres circonstances particulières rendent les conditions de l'industrie essentiellement différentes», raison pour laquelle il est de mise de fournir des orientations à tous les pays. C'est dans cette optique qu'un organigramme a été élaboré.
62. Les participants sont convenus de ne pas inclure l'organigramme dans les directives mais de l'incorporer dans les supports de formation destinés aux inspecteurs, qui sont en cours d'élaboration au Centre international de formation de Turin.

2.2. Inspection du travail maritime et processus de certification

63. Le vice-président des armateurs a fait observer que l'application de la convention nécessiterait la formation d'inspecteurs dans un laps de temps relativement court. Le vice-président des gens de mer a salué l'excellente qualité du texte et approuvé l'inclusion de l'organigramme à la page 25. L'expert gouvernemental du Panama, s'exprimant en tant que président du groupe gouvernemental, a indiqué que la Note générale fournit des orientations utiles. L'expert gouvernemental de la France a relevé des problèmes de traduction dans la version française du texte, notamment aux paragraphes 55, 63, 70, 73, 87, 89, 94 et 96 – problèmes qui pourraient être résolus par le Comité de rédaction.

2.2.1. Note générale

Paragraphe 68

64. Le vice-président des armateurs a déclaré que le paragraphe 68 devrait être remanié à des fins de clarification. Le représentant gouvernemental du Japon, soutenu par l'expert gouvernemental du Panama et le représentant gouvernemental des Bahamas, a déclaré que ce paragraphe vise à préciser que la partie I de la DCTM est à prendre en considération pour l'inspection des navires non certifiés. Ce paragraphe devrait être supprimé, ou tout au moins révisé, en vue d'apporter des éclaircissements sur la libre appréciation laissée aux autorités compétentes en matière d'inspection des navires non certifiés.
65. L'expert gouvernemental des Iles Marshall a suggéré que le terme «type» qualifiant la DCTM soit défini afin d'éviter toute confusion quant à la question de savoir si la partie I de la DCTM est requise pour les navires non certifiés.
66. L'expert gouvernemental des Philippines a déclaré que l'annexe A5-I de la CTM, 2006, énonce 14 points devant être inspectés et approuvés par l'Etat du pavillon, tandis que le paragraphe 1 de la règle 5.1.4 de la CTM, 2006, fait référence au respect des «prescriptions de la présente convention». Il a souhaité que soit établie une distinction entre ces 14 points et les prescriptions générales de la convention. Davantage de pouvoirs devraient être conférés aux inspecteurs, eu égard aux navires non certifiés.

-
67. La secrétaire générale adjointe de la réunion a noté qu'il pourrait y avoir une certaine confusion entre la partie I de la DCTM et les questions liées à l'inspection. La règle 5.1.4 de la CTM, 2006, exige l'inspection de tous les aspects de tous les navires, et pas seulement des 14 points sujets à certification. Les participants à la réunion ont décidé que ce paragraphe devait être remanié. Le texte du paragraphe 67 proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion. Les participants ont débattu du texte du paragraphe 68 proposé par le groupe de rédaction technique. Compte tenu que les inspecteurs ne peuvent se référer à la partie I de la DCTM dans les cas où les navires ne sont pas certifiés, les participants ont décidé de spécifier que les inspecteurs peuvent se référer «aux dispositions nationales qui sont normalement prévues à la partie I de la DCTM».

Paragraphe 69

68. L'expert gouvernemental de la Grèce a proposé d'insérer «la sécurité et la sûreté des personnes» après «la sécurité des navires» dans la première phrase du paragraphe 69, à des fins d'harmonisation avec le septième considérant du Préambule de la CTM, 2006, proposition approuvée par les participants à la réunion.
69. Le représentant gouvernemental de la Norvège a suggéré la suppression de la dernière phrase du paragraphe 69, au motif qu'elle prétend fournir une définition du terme «inspection», qui n'en est en fait pas une et, partant, se révèle inutile. Les participants ont partagé cet avis. Le vice-président des gens de mer a relevé que les questions liées à l'inspection seraient débattues à la section 2.2.4. La question de savoir si la dernière phrase du paragraphe 69 devait être supprimée a ensuite été examinée, et cette proposition a été approuvée par le président. Les participants ont débattu du texte proposé par le groupe de rédaction technique. Compte tenu de la suppression de la dernière phrase du paragraphe et de la confusion quant à la question de savoir si les inspections effectuées en vue d'un renouvellement du certificat ou de la délivrance d'un certificat provisoire constituent des inspections «complètes», le vice-président des gens de mer a suggéré que ce point soit précisé dans les directives. Les participants ont toutefois estimé que le chapitre 3 des directives énonce clairement la portée et l'ampleur de tous les éléments sujets à inspection, à tous les niveaux de l'inspection.

Paragraphe 70

70. Le vice-président des armateurs a signalé, au sujet du paragraphe 70, que la signification des termes «différentes stratégies» dans la dernière phrase devait être explicitée. Tout en admettant la nécessité d'être attentif aux questions dont on juge qu'elles présentent un caractère personnel, il a indiqué que la question de la confidentialité mérite elle aussi d'être mentionnée. Il a donc proposé que le paragraphe soit remanié en conséquence.
71. Le vice-président des gens de mer a exprimé sa reconnaissance envers le vice-président des armateurs pour avoir soulevé la question de la confidentialité. D'autres amendements du même acabit pourraient être apportés au chapitre 3 des directives. Cette question est traitée de manière cohérente dans l'ensemble du document. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Paragraphe 75

72. Le représentant gouvernemental de la Fédération de Russie, passant au paragraphe 75, a proposé que les termes «dans l'ensemble» soient ajoutés après le terme «équivalences» afin qu'il soit bien clair que le texte se réfère aux équivalences dans l'ensemble telles que stipulées dans la CTM, 2006, plutôt qu'à d'autres équivalences non spécifiées. Les participants à la réunion ont approuvé cette proposition, et la modification a été apportée par le groupe de rédaction technique.

Paragraphe 76 et 77

73. Soutenu par le vice-président des gens de mer, le représentant gouvernemental de la Norvège a estimé que le paragraphe 76 avait besoin de plus amples éclaircissements. Un certificat ne peut constituer le point de départ d'une première inspection. Le vice-président des armateurs est d'avis que le texte devrait être reformulé, ainsi que le paragraphe 77, afin d'en améliorer la clarté. L'expert gouvernemental des Iles Marshall estime, quant à lui, que l'adjectif «type» situé après «la DCTM» doit être précisé, comme il l'a été dit au sujet du paragraphe 68. Selon l'expert gouvernemental des Philippines, il n'est pas nécessaire de citer la DCTM. Il convient de rédiger à nouveau ce paragraphe. Une version révisée du texte du paragraphe 76 proposée par le groupe de rédaction technique a été adoptée sans autre discussion. Le groupe de rédaction technique a également proposé un nouveau paragraphe portant sur les cas où les navires ne détiennent pas encore de DCTM, proposition adoptée sans autre discussion. Le texte révisé du paragraphe 77 a été proposé par le groupe de rédaction technique et adopté par les participants compte tenu de l'amendement soumis par le gouvernement des Bahamas, qui vise à ajouter les termes «dispositions nationales qui sont normalement prévues» avant «à la partie I de la DCTM».

Paragraphe 78

74. L'expert gouvernemental du Japon, soutenu par les représentants gouvernementaux des Bahamas et de la Malaisie, estime que la question qui se pose quant au paragraphe 78 est la même que celle qui s'est posée au cours des discussions sur le paragraphe 68 relatif à l'inspection des navires qui ne sont pas certifiés. En conséquence, il serait bon de rédiger à nouveau ce paragraphe.
75. Le représentant gouvernemental de la Norvège a déclaré qu'il partageait les préoccupations exprimées par le représentant du Japon. Les termes «plusieurs éléments» peuvent porter à confusion dans le cadre du processus de certification. Sur ce deuxième point, le représentant gouvernemental de la Malaisie soutient le représentant gouvernemental de la Norvège. Le vice-président des armateurs estime que le paragraphe pourrait être à nouveau rédigé afin de tenir compte des préoccupations exprimées par le Japon.
76. Selon un représentant du Bureau, il y aurait un malentendu sur la question de l'inspection. Conformément au paragraphe 1 de la norme A5.1.4 de la CTM, 2006, tous les navires, qu'ils soient non certifiés ou certifiés, doivent être inspectés afin d'en vérifier leur conformité avec toutes les prescriptions de la convention. Les 14 éléments énumérés à l'annexe A5-I doivent faire l'objet d'une certification.
77. Le représentant gouvernemental de la Norvège a approuvé cette clarification, tout en déclarant, soutenu en cela par l'expert gouvernemental de la Grèce, qu'il est important qu'il n'y ait aucun doute quant aux prescriptions nécessaires en vue de la délivrance d'un certificat. Le paragraphe devrait donc être reformulé. L'expert gouvernemental des Philippines partage l'avis selon lequel il existe un malentendu au sujet des navires certifiés et ceux qui ne le sont pas et que la discussion sur les 14 éléments à inspecter en vue de la certification des navires évolue vers une discussion sur l'inspection des navires non certifiés. Ainsi, une procédure judiciaire pourrait être engagée si, par exemple, un navire ayant été inspecté favorablement sur les 14 éléments d'inspection n'est pas conforme à une autre règle de la CTM, l'empêchant ainsi d'obtenir un certificat.
78. Le président est convenu que d'autres éclaircissements devaient être apportés sur ce point. Le vice-président des armateurs a proposé que, lors de la reformulation de cette disposition, il soit tenu compte de la disposition énoncée dans le certificat de travail maritime selon laquelle: «Il est certifié: 1. que ce navire a été inspecté et que sa conformité aux prescriptions de la convention...». Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a fait l'objet de débats approfondis sur le libellé énonçant que tant les navires

certifiés que les navires non certifiés doivent être inspectés pour garantir qu'ils sont conformes à toutes les prescriptions de la convention. Certains participants ont suggéré de mentionner les «conditions de vie et de travail», d'autres préférant une référence à la convention du travail maritime, estimant que les termes «conditions de vie et de travail» peuvent ne pas couvrir tous les éléments sujets à inspection. Le texte a été amendé afin de clarifier ce point, et adopté en conséquence.

Paragraphe 79

- 79.** Soutenu par l'expert gouvernemental des Philippines ainsi que par le vice-président des armateurs, l'expert gouvernemental de la Grèce a fait remarquer que, dans le cas d'un navire détenteur d'un certificat de travail maritime, la première inspection aura eu lieu avant la délivrance du certificat. Si un navire est en possession d'un certificat de travail maritime, cela veut dire qu'il a dû être inspecté. C'est pourquoi les termes «avant la première inspection, ou avant toute autre inspection,» devraient être retirés de la première phrase.
- 80.** Un représentant du Bureau a indiqué que des précisions étaient fournies plus loin dans le texte sur la question de la première inspection et des inspections suivantes. Dans le cas d'une première inspection, la DCTM doit en fait être un projet de DCTM.
- 81.** Le vice-président des gens de mer a estimé que des explications devaient être fournies sur ces points dans les principes directeurs. Il précise qu'il existe différents cas dans lesquels un navire a besoin d'un nouveau certificat de travail maritime. Un navire peut être en fin de période de cinq ans avant la délivrance d'un nouveau certificat de travail maritime, il peut avoir changé de propriétaire ou de pavillon ou il peut avoir subi des dégâts lors de réparations. Dans deux de ces cas, le certificat est délivré par le même Etat du pavillon mais, dans tous les cas, il s'agit d'une première inspection. Cette distinction n'est pas précisée clairement au paragraphe 79. En ce qui concerne le lien entre la certification et l'inspection, le paragraphe semble supposer que le nouveau certificat a été délivré par le même Etat du pavillon, ce qui n'est forcément pas le cas. Ce point n'est pas clair, pas plus dans ce paragraphe que dans d'autres.
- 82.** Le président a proposé que le Comité de rédaction donne davantage de précisions au sujet des premières inspections afin d'éviter toute confusion. L'expert gouvernemental de la Grèce a demandé que les exemples cités par le vice-président des gens de mer soient pris en compte lors du remaniement du texte, voire soient insérés dans les directives.
- 83.** Le représentant gouvernemental de la France a relevé une incohérence entre les versions anglaise et française des directives, au paragraphe 79. Le libellé de la version anglaise ne correspond pas à celui de la version française, s'agissant de la délivrance actuelle et future de certificats de travail maritime. Le Comité de rédaction devrait revoir l'ordre logique, notamment dans la version anglaise.
- 84.** L'expert gouvernemental des Philippines, se référant au paragraphe 14 de la norme A5.1.3 de la convention du travail maritime, 2006, a demandé si un navire dont la certification cesse d'être valable est toujours considéré comme détenteur d'un certificat. Il a cru comprendre qu'un navire ne peut être l'objet d'une première inspection s'il est déjà détenteur d'un certificat.
- 85.** La secrétaire générale adjointe a répondu qu'il appartient à l'inspecteur de vérifier le certificat et de déterminer s'il est valide ou non. Cette question ne se pose qu'au moment de l'inspection. Le capitaine devrait également savoir si le certificat est valide ou non.

-
86. Le vice-président des gens de mer a indiqué qu'il faut faire une distinction entre les navires dont la certification est renouvelée et ceux qui changent de pavillon et qui doivent faire l'objet d'une inspection complète. En cas de changement de pavillon, le certificat perd sa validité. Il conviendrait d'éclaircir la question de la première inspection et du certificat, peut-être au moyen d'une note explicative.
87. L'expert gouvernemental de la République de Corée a fait observer qu'il y a deux processus à prendre en considération. L'un concerne l'inspection et la certification pour une période normale de cinq ans et l'autre la certification provisoire, qui n'est attribuée que pour six mois. A l'OMI, l'expression «inspection initiale» est utilisée dans le premier cas et «inspection provisoire» dans l'autre. Lorsqu'il y a changement de pavillon ou d'armateur, un certificat provisoire est délivré et une inspection provisoire requise. Six mois plus tard, le navire doit faire l'objet d'une inspection normale, complète, pour l'obtention d'un certificat d'une validité de cinq ans.
88. L'expert gouvernemental des Iles Marshall a demandé que l'on s'arrête à la remarque formulée par l'expert gouvernemental de la République de Corée. Il a proposé d'utiliser le terme «toute» pour qualifier le mot «inspection».
89. Le représentant gouvernemental de la Norvège, souscrivant à la remarque faite par l'expert gouvernemental de la République de Corée, a toutefois noté que ni le terme «première» ni le terme «initiale», qualifiant le terme «inspection», n'apparaissent dans la convention. Si l'on conserve ces mots, il convient d'y apporter des éclaircissements.

2.2.4. Première inspection

90. La proposition visant à modifier le titre «2.2.4. Première inspection» en «Inspections préalables à la délivrance du premier certificat» a été acceptée.

Paragraphe 80 et «organigramme du processus d'inspection et de certification»

91. Le représentant gouvernemental de la Norvège a indiqué que l'organigramme tente de présenter trop d'éléments à la fois. Il a proposé qu'il soit remanié. Le vice-président des armateurs a approuvé cette proposition. Le président a indiqué que celle-ci pourra être soumise, une fois définie la composition du groupe de rédaction.
92. Les participants sont convenus de ne pas inclure l'organigramme dans les directives mais de l'incorporer dans les supports de formation destinés aux inspecteurs, qui sont en cours d'élaboration au Centre international de formation de Turin.

Paragraphe 81

93. Le vice-président des armateurs a souscrit à l'observation formulée par l'expert gouvernemental de la République de Corée, selon laquelle le certificat provisoire devrait être reconnu. Cela devrait relever de la section 2.2.4 et figurer au paragraphe 79.
94. Le vice-président des gens de mer a dit être favorable à l'emploi du terme «première inspection» parce que c'est à la suite de cette inspection qu'est délivré le certificat de travail maritime. Il a noté des contradictions entre la première et la seconde phrase du paragraphe 81, à savoir: «il pourra être nécessaire de réaliser une première inspection pendant la construction du navire» et «elle devra toujours avoir lieu au moment de sa première mise en service». La notion de première inspection semble uniquement se rapporter à des navires en cours de construction ou qui sont mis en service, ce qui prête à confusion. Le paragraphe 86 semble sous-entendre qu'un certificat peut être délivré avant

même que des gens de mer n'embarquent à bord du navire. Il n'est pas non plus fait mention du certificat provisoire. Les paragraphes 81 à 85 devraient concerner la certification provisoire, qui porterait sur des questions telles que les contrats d'engagement, les entretiens avec les gens de mer, etc. Cela semble restreindre la portée de la première inspection. Ces paragraphes doivent par conséquent être remaniés.

95. Le représentant gouvernemental de la Malaisie a fait observer que les paragraphes 81 à 86 ne s'adressent pas aux navires déjà en service qui font l'objet d'une première inspection. Le président a expliqué que la question des navires en service avant l'entrée en vigueur de la CTM sera abordée au titre de la section 2.2.8.
96. L'expert gouvernemental du Panama a souligné que le paragraphe 81 implique la délivrance d'un certificat provisoire, mais qu'il n'y a aucune directive à ce sujet. La proposition du groupe de rédaction technique visant à supprimer l'ancien paragraphe 81 a été approuvée.

Paragraphe 82

97. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique en remplacement de l'ancien paragraphe 82 a été amendé comme suit: les termes «dans l'Etat du pavillon» ont été retirés de la première phrase et le verbe «peut» est remplacé par «devrait» à la dernière phrase.

Paragraphe 83

98. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique pour remplacer le paragraphe 83 par un nouveau paragraphe a été accepté sans autre discussion.

Paragraphe 84

99. L'experte gouvernementale du Royaume-Uni a indiqué que la première phrase est longue et confuse. Elle a demandé la raison pour laquelle il est dit dans la seconde phrase que l'«analyse des documents s'effectue normalement à terre».
100. Le secrétaire général adjoint a proposé que ce point soit revu de façon à ne plus laisser entendre que l'analyse doit normalement s'effectuer à terre.
101. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique en remplacement du paragraphe 84, contenant un nouveau paragraphe, a été accepté avec une légère modification proposée par le représentant gouvernemental de la Corée, visant à remplacer la phrase «L'inspecteur doit examiner ces mesures tirées de la partie II pour que l'autorité compétente puisse certifier le navire conformément à...» par la phrase «L'inspecteur doit examiner ces mesures tirées de la partie II pour que l'autorité compétente puisse en certifier la conformité avec...». Cette modification vise à rendre le texte conforme au paragraphe 10 de la norme A5.1.3 de la CTM, 2006.
102. Le groupe de rédaction technique a proposé un nouveau paragraphe rédigé comme suit: «Un certificat de travail maritime, incluant la DCTM, peut être délivré au navire une fois que l'inspection du navire s'est déroulée avec succès et que les documents nécessaires ont également été examinés.». Les participants à la réunion ont reformulé comme suit ce paragraphe: «La délivrance du certificat de travail maritime et de la DCTM est subordonnée à la réalisation complète de l'inspection, y compris de l'examen des documents.». A cela, le représentant gouvernemental de la Norvège fait part de sa crainte qu'une telle formulation soit mal interprétée. En effet, afin de recevoir un certificat de travail maritime, le navire devra être inspecté non seulement pour ce qui est des 14 éléments cités à l'annexe A5-I de la CTM, 2006, mais également pour toutes les

prescriptions contenues dans la convention. La secrétaire générale adjointe, ainsi que les autres participants, ont confirmé l'exactitude de ces propos: en effet, les inspections doivent couvrir la totalité des prescriptions de la CTM, et pas uniquement les 14 éléments susmentionnés.

Paragraphe 85

- 103.** Le texte proposé par le groupe de rédaction technique, visant à réviser le paragraphe 85, a été adopté sans discussion.

Paragraphe 86

- 104.** Le texte proposé par le groupe de rédaction technique, visant à remplacer le paragraphe 86, a été approuvé sans discussion. La proposition formulée par le groupe de rédaction technique, visant à supprimer l'ancien paragraphe 86, a été adoptée sans discussion.

2.2.5. Inspection intermédiaire

Paragraphe 87

- 105.** L'expert gouvernemental des Philippines a proposé de modifier le libellé de la phrase «Une inspection intermédiaire doit être effectuée entre le deuxième et le troisième anniversaire». Conformément à la norme A5.1.3, paragraphe 2, si une seule inspection intermédiaire est effectuée, cette inspection doit avoir lieu entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat. Les participants à la réunion sont d'avis d'offrir plus de souplesse au cas où les gouvernements souhaiteraient procéder à plus d'une inspection intermédiaire. Ils ont également décidé de mentionner spécifiquement la norme A5.1.3, paragraphe 14, dans la dernière phrase relative à l'annulation du certificat, étant donné l'importance que représente la perte de validité d'un certificat. En outre, l'expert gouvernemental des Philippines propose d'inclure une partie concernant une «inspection supplémentaire», telle que mentionnée dans le modèle de certificat de travail maritime figurant à l'annexe A5-II de la CTM. Les participants sont convenus d'ajouter un nouveau paragraphe sur l'inspection supplémentaire après le paragraphe 2.2.5 «Inspection intermédiaire». Les Etats du pavillon devraient enregistrer les inspections supplémentaires dans le certificat.
- 106.** Les participants ont examiné le texte proposé par le groupe de rédaction technique, qui vise à harmoniser le libellé avec celui de la norme A5.1.3. Suite à une discussion sur la différence entre les inspections «intermédiaires» (le sujet du paragraphe) et les «inspections supplémentaires» (autre sujet), le texte a été adopté tel que proposé par le groupe de rédaction technique.

2.2.6. Inspection aux fins d'un renouvellement

Paragraphe 88

- 107.** L'expert gouvernemental de la Grèce a souhaité ajouter quelques mots afin d'indiquer clairement que les termes «toutes les prescriptions» contenus dans la première phrase du paragraphe portent bien sur les 14 éléments énumérés dans la DCTM. La secrétaire générale adjointe de la réunion note qu'il convient d'ajouter les termes «à partir de la date de la fin de l'inspection aux fins d'un renouvellement» après le mot «valide» dans la deuxième phrase, afin de refléter avec exactitude le texte de la CTM. Dans le même ordre d'idées, le vice-président des gens de mer a proposé de remplacer les mots «Lorsque l'inspection effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu dans les trois mois précédant l'échéance du certificat en cours» par les termes tirés de la norme A5.1.3, paragraphe 3. Le

nouveau paragraphe suggéré par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Paragraphe 89

- 108.** Le vice-président des gens de mer a expliqué que ce paragraphe portait sur la procédure à suivre pour une inspection anticipée, c'est-à-dire plus de trois mois avant la date d'échéance du certificat de travail maritime en cours. Le représentant gouvernemental de l'Algérie souligne les différences qu'il a relevées entre la version française et la version anglaise. Le représentant gouvernemental de la France estime que la portée et l'étendue d'une inspection aux fins du renouvellement du certificat doivent être spécifiées plus en détail dans la mesure où elle devrait être aussi étendue et approfondie que l'inspection intermédiaire. Un texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

2.2.7. Nouveau pavillon ou nouvelle immatriculation, changement d'armateur, modification substantielle

Paragraphe 90

- 109.** L'experte gouvernementale du Royaume-Uni a demandé que lui soit fourni un exemple de «modifications importantes». Le président a encouragé les Etats du pavillon à définir avec les partenaires sociaux les termes «modifications importantes» car il n'existe aucune définition internationale. A titre d'exemple, il cite le cas de la conversion d'un ferry effectuant des voyages de moins d'une journée en un ferry permettant de vivre à bord.
- 110.** Plusieurs participants gouvernementaux ont suggéré que l'on mentionne la norme A5.1.3, paragraphe 14, qui porte sur les circonstances dans lesquelles un certificat perd sa validité. Le vice-président des gens de mer fait remarquer que la norme A3.1, paragraphe 3, cite la règle 5.1.4, qui prévoit une inspection totale non limitée aux 14 éléments sujets à inspection en vue de l'établissement d'un certificat. Les participants à la réunion sont convenus que toutes les références précises dont on dispose devraient figurer dans les directives.
- 111.** Des précisions ont été requises concernant la validité des certificats en cas de changement d'organisme reconnu. La secrétaire générale adjointe de la réunion se réfère à la règle 5.1.1, paragraphe 3, qui définit le lien entre l'Etat du pavillon et l'organisme reconnu et stipule que, «dans tous les cas, le Membre conserve la pleine responsabilité de l'inspection et de la certification». Un changement d'organisme reconnu ne doit pas avoir d'impact sur la validité du certificat. Il est en outre décidé de remplacer dans la version anglaise les termes «substantial changes» par «substantial alterations», afin d'assurer la conformité avec le libellé de la CTM.
- 112.** L'expert gouvernemental des Philippines a proposé que soit mentionnée la norme A5.1.3, paragraphe 14) d), qui porte sur le cas d'un armateur cessant d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire. D'après le représentant gouvernemental des Etats-Unis, la capacité d'exploiter un navire est plus importante que la notion de propriété, et chaque administration du pavillon devrait être à même de juger s'il y a eu des modifications importantes. Le président souligne que, conformément à l'article II j) de la CTM, le terme «armateur» désigne non seulement le propriétaire du navire, mais également «toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrèteur coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire». Les participants sont convenus que le terme «propriété» devrait être interprété conformément à la définition de «l'armateur» de la CTM. Ils décident donc de se conformer au texte de la norme A5.1.3, paragraphe 14 d), plutôt que d'utiliser les termes «changement d'armateur». Le vice-

président des armateurs pose la question de savoir s'il convient de tenir compte du fait que les armateurs peuvent charger d'autres organismes d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire.

113. Plusieurs participants gouvernementaux ont eux aussi approuvé l'idée d'inclure une référence à une nouvelle immatriculation, car un changement de pavillon ne veut pas forcément dire la même chose qu'une nouvelle immatriculation. Enfin, l'expert gouvernemental des Philippines a signalé aux participants que la question d'une inspection étendue et approfondie peut également entrer dans le cadre de ce paragraphe.

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

2.2.8. Navires existant avant l'entrée en vigueur de la CTM, 2006, dans l'Etat du pavillon

Paragraphe 92

115. L'expert gouvernemental de la Grèce a estimé que, eu égard à la discussion qui a eu lieu au sujet du paragraphe 39, il conviendrait de mentionner la convention n° 147 et son protocole et de donner quelques explications à ce sujet, afin de s'assurer que les Etats du pavillon ont une idée claire de leurs obligations. L'expert gouvernemental des Iles Marshall est d'avis que la dernière phrase n'est pas à sa place et que, par souci de cohérence, il faudrait la déplacer au paragraphe 91. Il conviendrait d'utiliser la dernière définition en vigueur à l'OMI de la date de construction d'un navire. La secrétaire générale adjointe de la réunion a souscrit à cette idée pour autant que la définition de l'OMI soit compatible avec celle de la règle 3.1, paragraphe 2. Revenant à une question posée concernant une formule de la CTM: «lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent», le président a répondu que le stade d'avancement de la construction rend mieux compte des différences de taille des navires que le tonnage d'acier. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique au sujet des paragraphes 91 et 92 a été adopté sans autre discussion.

Paragraphe 93

116. L'expert gouvernemental des Philippines a indiqué que l'expression «telles qu'elles sont mises en œuvre dans le pays» lui semble superflue. Dans la mesure où les paragraphes précédents mentionnent des dates différentes, il a demandé que, par souci de clarté, les mots «ces navires» soient remplacés par «des navires construits avant l'entrée en vigueur de la CTM dans l'Etat Membre concerné». Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

2.2.9. Navires dont l'armateur a demandé une certification

Paragraphe 94

117. Il est proposé d'employer le terme «shipowners» (armateurs) plutôt que «owners of ships» (propriétaires de navires) dans la version anglaise. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté. Les participants à la réunion ont en outre décidé de modifier l'intitulé du point 2.2.9 de la version anglaise, ce qui est sans incidence pour la version française.

2.2.10. Navires non certifiés

Paragraphe 95

118. Le vice-président des armateurs a proposé de modifier ce paragraphe en remplaçant le membre de phrase «ne remplira pas la partie II de la DCTM» par «n'est pas tenu de remplir la partie II de la DCTM».
119. Plusieurs participants gouvernementaux ont estimé que ce paragraphe soulève les mêmes problèmes que le paragraphe 68, s'agissant d'éclaircir si la partie I de la DCTM est obligatoire pour les navires non certifiés. Dans le cas de navires non certifiés, il convient de mentionner la règle 5.1.4 et de ne pas mettre en corrélation les navires non certifiés et la certification des éléments.
120. L'expert gouvernemental du Panama a précisé que l'inspection de navires non certifiés n'est pas analogue à celle de navires certifiés. Dans le premier cas, les éléments inspectés sont différents et sont laissés à l'appréciation de l'administration de l'Etat du pavillon. Les DCTM ne s'appliquent pas aux navires non certifiés, qui, pour la plupart, ne sont pas soumis à la réglementation nationale parce qu'ils opèrent dans des eaux territoriales. Le président a confirmé que, même si les navires de la flotte nationale ne sont pas détenteurs d'une DCTM, l'inspection des navires nationaux ne peut pas être effectuée selon des critères inférieurs à ceux de la CTM, puisqu'il s'agit d'une norme minimale. Le vice-président des gens de mer, au sujet de la sous-section 1.3.3 des directives, a rappelé que la CTM s'applique normalement à l'ensemble des navires et qu'il a uniquement été décidé de limiter les prescriptions en vue d'une certification pour les navires de jauge brute supérieure à 500 tonneaux en raison des lourdeurs administratives qu'entraîne la certification. Il ne faut pas trop mettre l'accent sur la distinction entre les navires certifiés et non certifiés. La règle 5.1.1, paragraphe 1, dispose que les Membres sont tenus d'appliquer la réglementation à l'ensemble des navires battant leur pavillon. Bien que souscrivant aux propos du vice-président des gens de mer, le représentant gouvernemental de la Norvège a fait observer que la formule «de la même façon», à la deuxième phrase, est un peu trop radicale, compte tenu que le processus d'inspection n'est pas le même pour tous les navires; par exemple, l'examen de la DCTM est effectué dans le cadre de la procédure concernant les navires certifiés mais non pour ceux qui ne le sont pas. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté. Les participants à la réunion ont en outre décidé de remplacer le mot «résumées» par «normalement prévues».

2.2.11. Rapport de l'inspecteur de l'Etat du pavillon

Paragraphes 96 et 97

121. Les participants à la réunion ont décidé d'insérer une phrase, dans le projet de texte des directives, renvoyant aux normes A5.1.4, paragraphe 12, et A5.1.3, paragraphe 11, qui prévoient la mise à disposition des gens de mer d'une copie du rapport, conformément à la législation ou la réglementation nationale. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Chapitre 3. Inspection des navires selon les prescriptions de la CTM, 2006

122. Le vice-président des armateurs a fait observer que certains exemples de manquements coulent de source alors que d'autres demandent un sens du discernement de la part de l'inspecteur. Indiquer des exemples de manquements qui requièrent du discernement peut créer la confusion. Les exemples présentés aux inspecteurs devraient être plus catégoriques. Le représentant gouvernemental de la France a fait observer qu'il y a des erreurs de traduction dans la version française.
123. Le représentant gouvernemental du Danemark a indiqué que chaque exemple de manquement devait être accompagné d'un renvoi précis à la disposition pertinente de la CTM. Il a ensuite demandé des éclaircissements sur la portée de l'obligation en matière d'inspection. Compte tenu des options énoncées à la règle 5.1.4, paragraphe 1 («Inspection, surveillance et autres mesures de contrôle») et de la définition de l'expression «inspection complète» à la norme A5.1.3, paragraphe 8, il semble que l'inspection obligatoire ne concerne que les 14 éléments qui doivent faire l'objet d'une certification et non l'ensemble des sujets couverts par la convention.
124. La secrétaire générale adjointe de la réunion a répondu à la demande d'éclaircissement en indiquant que la convention comporte deux règles exigeant une inspection par l'Etat du pavillon, à savoir la règle 5.1.3, qui porte sur les inspections ayant pour objet de délivrer à un navire un certificat de conformité, et la règle 5.1.4, qui traite des inspections en général. Les inspections effectuées en vertu de la règle 5.1.3 sont limitées à deux égards: elles portent uniquement sur les 14 éléments énumérés à l'annexe A5-I et sur les navires d'un certain tonnage effectuant des voyages internationaux ainsi que d'autres navires sujets à certification. Les inspections effectuées en vertu de la règle 5.1.4 sont illimitées. Elles ne portent pas uniquement sur les 14 points énumérés et, conformément au paragraphe 1 des dispositions principales, les inspecteurs sont tenus de vérifier non seulement que l'armateur se conforme aux mesures relatives aux conditions de travail et de vie telles qu'énoncées dans la DCTM, s'il y a lieu (question qui, dans la règle 5.1.3, se limite aux 14 points), mais aussi que les prescriptions de la convention sont observées. L'expression «prescriptions de la présente convention» a une signification particulière. Conformément à l'article II, paragraphe 1 e), des dispositions principales, elle se réfère aux prescriptions des articles, des règles et de la partie A (normes). Par conséquent, les inspections incluront en principe tous les aspects des conditions de travail et de vie couverts par la convention. Les navires non couverts par la règle 5.1.3 doivent, quelle que soit l'interprétation, être inspectés en vue de vérifier leur conformité avec toutes les prescriptions de la convention, dans la mesure où ces dernières ont trait à l'inspection d'un navire. Il ressort clairement de la convention dans son ensemble que, pour les navires assujettis à une certification, tant la règle 5.1.3 que la 5.1.4 s'appliquent. La règle 5.1.1, paragraphe 2, exige par exemple «un système efficace d'inspection et de certification des conditions du travail maritime, conformément aux règles 5.1.3 et 5.1.4, en vue d'assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer sont et demeurent conformes aux normes de la présente convention à bord des navires battant son pavillon». La règle 5.1.3 et l'annexe A5-I ne portent que sur les inspections nécessaires à la délivrance d'un certificat attestant, sauf preuve contraire, de la conformité du navire aux 14 points qui, en principe, peuvent relever du contrôle par l'Etat du port. En vertu de la règle 5.1.4, tous les autres aspects relevant de la législation nationale pertinente doivent également faire l'objet d'une inspection. L'intervenante a fait observer en guise de conclusion que la commission d'experts souhaitera obtenir ce type d'information. Le vice-président des armateurs et le vice-président des gens de mer ont insisté sur la nécessité évidente de produire des directives complètes, explicites et précises concernant les modalités d'application de la convention.

-
- 125.** L'expert gouvernemental des Iles Marshall a jugé délicat le fait que certains exemples de manquements soient liés à la partie B du code, préoccupation qui pourrait être exprimée par l'ajout de la mention «s'il y a lieu».

3.1. Note générale

Paragraphe 98

- 126.** L'expert gouvernemental des Iles Marshall a de nouveau attiré l'attention des participants sur l'expression «DCTM type», qui mérite d'être clarifiée.

Paragraphe 99

- 127.** Le vice-président des armateurs a suggéré que ce paragraphe soit remanié car il semble accorder davantage d'importance au rôle joué par les inspecteurs ou les organismes reconnus dans l'identification des disparités concernant les prescriptions appliquées qu'à la responsabilité incombant aux Etats ayant déjà ratifié la convention d'harmoniser leurs législation et pratique nationales avec la CTM. Plusieurs autres représentants gouvernementaux ont soutenu la position des experts armateurs. Dans la version anglaise du texte, il a été suggéré de remplacer après le membre de phrase «(including ROs)» les termes «should request clarification» par «must request clarification», proposition qui est sans objet dans la version française. La dernière phrase a été jugée inacceptable. Le vice-président des gens de mer a rappelé l'obligation de consulter les partenaires sociaux lors de l'élaboration de la législation nationale et indiqué que les disparités entre les prescriptions de la convention et les dispositions de la législation nationale peuvent apparaître suite à une plainte déposée auprès d'un inspecteur. Il conviendrait que ce paragraphe tienne compte de ces cas de figure.
- 128.** La secrétaire générale adjointe de la réunion a reconnu les préoccupations exprimées au sujet des organismes reconnus agissant au nom des Etats Membres, tout en soulignant la gravité du problème soulevé dans ce paragraphe. L'essentiel des travaux de la commission d'experts consiste à identifier les divergences entre les prescriptions des conventions et les dispositions de la législation nationale, ainsi qu'à traiter les problèmes de non-conformité. L'intervenante a relevé l'impact de la certification par les Etats du pavillon sur le contrôle par les Etats du port et insisté sur la nécessité d'informer les Etats ayant déjà ratifié la convention de leurs obligations. Ce paragraphe énonce qu'en cas de disparité concernant les prescriptions appliquées les inspecteurs doivent demander des éclaircissements à l'autorité compétente. Un remaniement du paragraphe peut se révéler nécessaire mais, dans les faits, les inspecteurs vérifient la conformité avec les dispositions nationales. Le président a souligné l'importance d'un mécanisme de retour de l'information, via lequel les problèmes pourraient être portés à l'attention des autorités compétentes, y compris des législateurs.
- 129.** Bien que conscient de l'importance du problème, le vice-président des armateurs a toutefois jugé nécessaire de fournir des orientations plus claires aux inspecteurs. Et les directives ne doivent pas se limiter à demander aux inspecteurs de dire à leurs supérieurs qu'ils se trompent! Le vice-président des gens de mer est convenu que le paragraphe doit être reformulé, et il a souligné le problème particulier que pose le fait d'attendre des organismes reconnus – qui sont ni plus ni moins des entrepreneurs commerciaux – d'être à même de juger de la conformité ou de la non-conformité avec la CTM. On peut s'attendre à ce qu'il y ait des disparités dans les prescriptions appliquées, mais il est préférable de les identifier dans l'Etat du pavillon plutôt que dans l'Etat du port, où la non-conformité peut se solder par l'immobilisation du navire. Des plaintes seront déposées, ce qui constitue un moyen de vérifier les disparités. Il s'agit de faire en sorte que les Etats du pavillon tiennent leurs engagements.

-
- 130.** La secrétaire générale adjointe de la réunion a conclu le débat sur ce paragraphe en citant le principe directeur B5.1.4, paragraphe 8 g), qui énonce que les inspecteurs doivent être munis des pouvoirs nécessaires en vertu de la législation nationale. Qu'ils travaillent pour le compte de l'autorité compétente ou d'une organisation reconnue, ils doivent être en mesure d'alerter les autorités compétentes au sujet de l'existence de lacunes dans la législation ou la pratique, et de soumettre des propositions appropriées visant à apporter des améliorations.
- 131.** L'expert gouvernemental de la Grèce a déclaré que l'objet des présentes directives est de fournir des orientations, d'une part, aux Etats du pavillon en vue de l'adoption d'une législation qui soit conforme à la CTM et, d'autre part, aux inspecteurs chargés d'effectuer des inspections. Un Etat Membre ayant déjà ratifié la CTM est tenu par l'article III de cette dernière de se conformer aux principes de la négociation collective et de la liberté syndicale.
- 132.** L'expert gouvernemental des Philippines a souhaité présenter le processus de l'inspection dans la perspective d'un pays en développement en décrivant dans ses grandes lignes la situation de son pays. Les services d'inspection philippins manquent de personnel et se heurtent à des difficultés en termes d'équipements et d'installations. Les inspecteurs philippins s'aident d'outils basés sur des listes de contrôle pour effectuer les inspections. On ne saurait exiger d'eux qu'ils connaissent parfaitement la CTM. Pour permettre aux inspecteurs nationaux d'identifier un «conflit manifeste entre les lois nationales et la CTM», il convient de mettre l'accent sur le renforcement des capacités et la coopération technique. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Paragraphe 100

- 133.** L'expert gouvernemental du Japon a préconisé une meilleure harmonisation entre les titres utilisés dans les directives et ceux de la CTM. Il a également souhaité que le texte établisse une distinction entre les 14 points énumérés à l'annexe A5-I et les cinq autres domaines mentionnés dans le projet de directives.

Paragraphe 101

- 134.** Le vice-président des armateurs a déclaré que la protection de la vie privée des gens de mer et la minimisation des gênes occasionnées lors les inspections doivent être prises en considération.
- 135.** Le représentant gouvernemental de la Chine a fait observer que la référence aux certificats de naissance au titre d'exemple de documents devant être vérifiés est incorrecte. Les gens de mer n'ont pas pour habitude d'avoir avec eux leur certificat de naissance. L'expert gouvernemental de la Grèce est convenu de supprimer la référence spécifique aux «certificats de naissance» et de la remplacer par «documents officiels», position appuyée par l'expert gouvernemental du Panama et le représentant gouvernemental du Danemark, lequel a en outre suggéré l'introduction d'une explication du terme «document officiel».
- 136.** L'expert gouvernemental des Bahamas a proposé que les termes «certificats de naissance» soient remplacés par «documents d'identité des gens de mer», tandis que l'expert gouvernemental des Philippines a déclaré que passeport et états de paie suffiraient à déterminer l'identité des gens de mer.
- 137.** L'expert gouvernemental de la Malaisie a proposé que soient fournies des indications concernant la signification de l'expression «nombre représentatif de gens de mer». Le président a jugé cette expression impossible à définir et donc préféré s'en remettre à cet égard au jugement professionnel de l'inspecteur.

-
- 138.** Le représentant gouvernemental de la Norvège a estimé que c'est sur les prescriptions de la convention que doit porter l'inspection et non sur la documentation.
- 139.** Afin d'éviter tout malentendu quant à la nécessité pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port d'inspecter tels ou tels éléments, le représentant gouvernemental du Danemark a proposé d'insérer un en-tête au chapitre 3 des directives expliquant que la CTM n'exige pas l'inspection de certains des documents mentionnés au chapitre 3.
- 140.** Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté. Une proposition formulée par l'expert gouvernemental du Panama visant à modifier le libellé du troisième point énuméré comme suit: «des horaires de travail *ou* de repos des gens de mer» n'a pas été acceptée dans la mesure où il appartient à l'Etat Membre de déterminer le régime.

Paragraphe 102

- 141.** Le représentant gouvernemental des Etats-Unis a suggéré l'insertion des mots «et du calendrier» après «contexte» étant donné que les inspections doivent être mises au point lorsque les navires sont opérationnels et l'ensemble de l'équipage à bord.
- 142.** Le représentant gouvernemental de la Fédération de Russie a proposé l'ajout d'une référence aux certificats provisoires car un navire détenant ce type de certificat n'obtiendra pas de DCTM.
- 143.** Le vice-président des armateurs a déclaré que toutes les inspections ne sont pas les mêmes. Malgré l'exemple cité à la troisième phrase, il n'est pas possible de fournir des exemples de chaque situation. Ce paragraphe devrait donc être libellé clairement en ce sens.
- 144.** Le représentant gouvernemental de l'Irlande a jugé ce paragraphe peu clair et suggéré qu'il soit remanié. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté avec une modification rédactionnelle mineure à la dernière phrase.

Paragraphe 103

- 145.** L'expert gouvernemental des Bahamas a déclaré que sa délégation approuvait le contenu général de ce paragraphe, mais qu'elle estimait néanmoins utile de remplacer dans le membre de phrase «l'inspecteur doit examiner dans un premier temps la partie II de la DCTM» l'auxiliaire «doit» par «devrait», au motif qu'il n'est pas possible de tenir compte de chaque situation. Le représentant gouvernemental du Canada a rappelé que la CTM exige que la partie II de la DCTM soit réexaminée. Par conséquent, il a suggéré que «dans un premier temps» soit remplacé par «à titre préliminaire» à des fins d'harmonisation avec la convention. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Paragraphe 104

- 146.** L'expert gouvernemental des Philippines, appuyé par la délégation du Panama, a estimé que la référence à l'échantillonnage devrait être supprimée, de même que celle faite au jugement professionnel, précisant que sa délégation souhaiterait que des listes de contrôle très claires soient fournies aux inspecteurs et que le mandat de ces derniers soit clairement défini. Il convient de recourir aussi peu que possible à l'appréciation et au discernement d'une seule personne.
- 147.** Le président a déclaré qu'il n'y a pas de raison que l'administration d'un Etat du pavillon élabore des instructions plus spécifiques que celles suggérées dans les directives. Ces dernières serviront aussi de modèle aux administrations des Etats du pavillon pour la mise en place de cours de formation destinés aux inspecteurs, et ne seront pas nécessairement

utilisées par les inspecteurs eux-mêmes. La suppression de la référence au jugement professionnel risque de rendre les directives trop prescriptives pour les autres Etats du pavillon. Le représentant gouvernemental de la Norvège a appuyé les propos du président et estimé que ce paragraphe ne devrait pas être modifié.

148. L'expert gouvernemental des Iles Marshall a préconisé la prudence dans l'emploi des termes «jugement professionnel».
149. Le vice-président des armateurs a indiqué que la référence à la norme A5.1.4, paragraphe 15, de la CTM, 2006, plus précisément au membre de phrase «indûment retenu», devrait soit faire l'objet d'un nouveau paragraphe distinct soit être entièrement supprimée. La discussion sur ce point a mis en cause les décisions prises lors de la rédaction de la CTM, 2006, qui étaient fondées sur le postulat que les inspecteurs sont professionnels, compétents et à même de définir la portée des inspections à effectuer, postulat ayant abouti à l'adoption de la norme A5.1.4, paragraphe 3, qui prévoit que «les dispositions nécessaires [doivent être] prises pour assurer que les inspecteurs ont la formation, les compétences, les attributions, les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer la vérification».
150. Le président a ajouté que la norme A5.1.4, paragraphe 9, énonce que «les inspecteurs ont la faculté de donner des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions de la présente convention qui met en danger la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer concernés et qu'il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues».
151. L'expert gouvernemental des Philippines, appuyé par le vice-président des armateurs, a suggéré que la seconde partie du paragraphe, qui énonce que «tous les efforts raisonnables doivent être faits pour éviter que le navire ne soit indûment retenu», figure dans un nouveau paragraphe 105 distinct. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

3.2. Prescriptions de la CTM, 2006, exigeant une inspection et, le cas échéant, une certification

152. L'expert gouvernemental des Iles Marshall s'est demandé si les titres des sections du chapitre 3 doivent être harmonisés avec le texte de la CTM ou avec celui de la DCTM. La secrétaire générale adjointe de la réunion a répondu qu'ils doivent s'inspirer de ceux utilisés dans le corps du texte de la convention et non de la DCTM, étant donné que les prescriptions exigeant une inspection portent à la fois sur les navires exigeant l'obtention d'un certificat et sur ceux qui n'ont pas à être certifiés.
153. Le vice-président des armateurs a déclaré que les orientations fournies à la section 3.2 visent à expliciter la CTM et non à en fournir une interprétation. Les directives doivent aider les inspecteurs à identifier les «manquements».
154. Le vice-président des armateurs a appuyé la déclaration du vice-président des gens de mer et déclaré que tous documents, y compris ceux qui n'émanent pas de la CTM, permettent d'aider les personnes chargées d'effectuer des inspections.

Règle 1.1 – Age minimum

Prescriptions de base

- 155.** Le vice-président des armateurs a préconisé l'ajout d'une référence à la norme A4.3, paragraphe 2 b).
- 156.** L'expert gouvernemental des Philippines a souhaité que la clause de dérogation énoncée à la norme A1.1, paragraphe 3, de la CTM soit ajoutée. Le président a fait observer que les questions liées aux dérogations (par exemple, le travail de nuit dans le cas de certains programmes de formation) figurent déjà dans les directives. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique au sujet de l'intitulé susvisé a été adopté sans autre discussion.

Vérification des prescriptions de base

- 157.** Le vice-président des armateurs a relevé que le texte devrait refléter l'obligation de vérifier les prescriptions au regard des législations nationales.
- 158.** Concernant la question de la confidentialité, le vice-président des gens de mer a souhaité confier au Bureau la tâche d'harmoniser les références y afférentes dans l'ensemble du texte.
- 159.** L'expert gouvernemental de la Grèce a demandé des éclaircissements quant à la vérification des rapports d'accident et des rapports des comités de sécurité. Il s'est interrogé sur le bien-fondé des précédents rapports, qui peuvent être source de confusion, et cette question mérite d'être clarifiée par le Bureau. L'expert gouvernemental du Japon a en outre suggéré qu'avant de vérifier les rapports les inspecteurs devraient identifier les types de travail susceptibles de compromettre la sécurité et la santé des gens de mer de moins de 18 ans, tels qu'énoncés par la législation nationale. Le vice-président des gens de mer a fait observer que, si la norme A1.1.1, paragraphe 4, prévoit des dérogations autorisant les jeunes de moins de 18 ans à travailler, même lorsqu'ils sont en formation, aucun travail présentant un danger ne saurait être confié à des jeunes de moins de 18 ans.
- 160.** La secrétaire générale adjointe de la réunion, faisant référence à l'intervention de l'expert gouvernemental de la Grèce, a noté que la convention fait spécifiquement référence aux travaux susceptibles d'être effectués par des gens de mer âgés de 16 à 18 ans. Les rapports d'accidents peuvent signaler les accidents impliquant des jeunes de moins de 18 ans, qu'il convient de vérifier. Elle a précisé que les rapports d'accident *récents* pourraient peut-être être vérifiés.
- 161.** L'expert gouvernemental des Philippines a suggéré que, les horaires de travail pouvant être établis à l'avance, il pourrait être utile de vérifier l'enregistrement des temps de présence, qui fait état des heures réellement effectuées. Au terme d'un nouveau débat, les participants sont convenus que les horaires de travail et l'enregistrement des temps de présence pourraient être vérifiés.
- 162.** Le vice-président des gens de mer a rappelé que les entretiens avec les gens de mer devraient avoir lieu «en privé», et les participants sont convenus de le faire apparaître dans le texte. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique au sujet de l'intitulé susvisé a été adopté sans autre discussion.

Règle 1.2 – Certificat médical

Prescriptions de base

163. Le représentant gouvernemental du Danemark a souligné qu'il n'est pas nécessaire que le médecin soit reconnu par l'autorité compétente. La seule exigence imposée par la norme A1.2, paragraphe 4, porte sur la reconnaissance, par l'autorité compétente, des personnes chargées de délivrer un certificat concernant uniquement la vue. L'intervenant a souhaité que le texte soit modifié de façon à refléter précisément le texte de la convention. L'expert gouvernemental des Iles Marshall a ajouté que la même correction devrait être apportée au dernier paragraphe (indiqué par deux astérisques) sous le sous-titre *Prescriptions de base*. Les participants ont approuvé ces modifications.
164. Le représentant gouvernemental de la France a relevé une différence de traduction entre le terme «practitioner», tel qu'utilisé dans la CTM, et le terme «médecin» utilisé dans la version française du texte. Il convient de faire état des débats portant sur les termes utilisés dans la version anglaise.
165. L'experte gouvernementale du Royaume-Uni a indiqué que le Sous-comité des normes pour la formation et la veille de l'OMI a entrepris des travaux sur l'élaboration de normes internationales relatives à l'état de santé des gens de mer, ainsi que d'un formulaire type de certificat correspondant. Ces travaux s'inspireront des directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer établies en 1997 par le BIT et l'OMS, auxquelles il est fait référence au principe directeur B1.2.1 de la CTM. Conformément à la résolution V (2006) concernant la révision des normes internationales en matière d'aptitude au service des gens de mer, une proposition invitant le BIT à participer aux travaux du sous-comité sera faite à la 303^e session du Conseil d'administration du BIT en novembre. Cela permettra également à l'OMI de respecter le calendrier prévu pour la révision de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW). L'Association internationale de médecine maritime (IMHA) a été chargée d'élaborer un projet de normes médicales ainsi que le contenu d'un certificat médical type conformément à la règle 1.2 de la CTM et la règle 1/9 de la STCW. Les participants ont été encouragés à appuyer la proposition soumise au Conseil d'administration. La secrétaire générale adjointe de la réunion a précisé qu'une réunion s'est récemment tenue avec l'OMS et l'IMHA et que le Service des activités sectorielles du BIT (SECTOR) élabore actuellement un document à soumettre au Conseil d'administration. Les participants à la réunion ont approuvé cette initiative, estimant que l'élaboration d'un formulaire type réduira les difficultés au cours du contrôle par l'Etat du port. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté, à l'exception de la seconde note (**), au troisième point énuméré. Plusieurs participants gouvernementaux ont dit que, lors de discussions antérieures, il avait été décidé de modifier le texte considéré, pour l'harmoniser avec la norme A1.2, paragraphe 4, qui *ne dispose pas* que le médecin soit reconnu par une autorité compétente. Il a été décidé de supprimer cette note pour refléter la décision prise en plénière. Le vice-président des gens de mer a fait observer que la norme A1.2, paragraphe 4, parle de «médecin dûment qualifié» et s'est demandé qui déterminera si un médecin est dûment qualifié ou non. La secrétaire générale adjointe de la réunion a déclaré qu'il s'agit peut-être d'une lacune de la CTM, car celle-ci ne requiert la reconnaissance par une autorité compétente que pour les personnes qui délivrent des certificats d'aptitude visuelle. Les participants à la réunion sont convenus de supprimer la note en question.

Vérification des prescriptions de base

166. L'experte gouvernementale du Royaume-Uni a proposé d'ajouter à la fin du troisième point énuméré l'expression «s'il y a lieu», dans la mesure où le certificat relatif à la perception des couleurs ne concerne pas l'ensemble des marins et où l'examen

correspondant est souvent pris en compte dans l'examen médical principal. Le représentant gouvernemental de la Chine a estimé que, vu que la norme A1.2, paragraphe 6, traite de la perception des couleurs en tant qu'élément du certificat médical, il convient de supprimer le troisième point énuméré et de traiter de la perception des couleurs au deuxième. Les participants ont approuvé la proposition de l'experte gouvernementale du Royaume-Uni. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique concernant l'en-tête ci-dessus a été adopté sans autre discussion.

Exemples de manquements

167. Compte tenu de ce qui précède, les participants à la réunion ont décidé d'apporter les amendements suivants, à savoir ajouter l'expression «s'il y a lieu» après «certificats concernant la reconnaissance des couleurs». Le texte proposé par le groupe de rédaction technique concernant l'en-tête ci-dessus a été adopté sans autre discussion.

Règle 1.3 – Formation et qualifications

Vérification des prescriptions de base

168. L'expert gouvernemental du Panama a demandé des éclaircissements au sujet d'une phrase redondante concernant la vérification du document spécifiant les effectifs minima de sécurité mentionnée au premier point, qui apparaîtrait aussi au premier point des vérifications au titre de la règle 2.7. La secrétaire générale adjointe a expliqué que ces deux exemples concernent des parties différentes de la CTM et ne sont à ce titre pas considérés comme répétitifs. Le terme «vérifier» tel qu'employé dans les directives signifie que le document considéré doit faire l'objet d'un contrôle afin de s'assurer de la conformité du navire avec la disposition pertinente, mais en aucun cas que ce document doit faire l'objet d'une inspection à deux reprises.
169. De l'avis de l'expert gouvernemental des Bahamas, cette vérification visant à s'assurer que les gens de mer sont qualifiés (premier point) est de portée trop vaste et devrait être limitée aux qualifications requises par l'Etat du pavillon. Les participants à la réunion sont convenus d'ajouter «requis» après «qualifications», dans la mesure où, en fait, les qualifications ne sont pas mentionnées sur le document en question.
170. L'expert gouvernemental des Philippines a mentionné la règle 1.3, paragraphe 3, qui reconnaît que les formations et brevets conformes aux instruments contraignants de l'OMI sont considérés comme étant en concordance avec les prescriptions de la CTM. La plupart des pays ayant ratifié la STCW, la vérification de l'ensemble des points énumérés serait fastidieuse et devrait par conséquent être limitée aux certificats et aux visas. Plusieurs participants gouvernementaux ont fait observer que la liste n'est ni exhaustive ni restrictive et ont proposé de préciser que les éléments énumérés ne sont que des exemples et qu'il est possible que l'inspection porte sur davantage ou moins d'éléments. La secrétaire générale adjointe de la réunion a confirmé que les directives sont supposées indiquer des exemples, et elle a indiqué que ces précisions peuvent être ajoutées, si jugé nécessaire, au paragraphe 23 traitant du statut des directives.
171. Répondant à une question concernant le dernier point énuméré, qui traite de l'entretien avec les gens de mer, le vice-président des gens de mer a réaffirmé que la notion de confidentialité est un point à respecter dans le cadre des entretiens avec un nombre représentatif de gens de mer. Il a estimé que le dernier point énuméré est étroitement lié au deuxième point des prescriptions de base.

-
172. Pour ce qui est de la formule choisie dans le cadre des directives concernant l'Etat du pavillon, plusieurs participants gouvernementaux ont réservé leur opinion en ce qui concerne les directives visant le contrôle par l'Etat du port, dans la mesure où cet élément des directives devrait être défini plus précisément pour parvenir à une uniformité optimale.
173. Le représentant gouvernemental des Etats-Unis a proposé d'ajouter au deuxième point énuméré le terme «visas» après celui de «certificats». Les participants à la réunion ont accepté la proposition, puisque les certificats peuvent également être visés par les gouvernements.
174. L'expert gouvernemental du Panama a estimé que la vérification de la documentation utilisée pour former le personnel (cinquième point énuméré) ne devrait pas faire partie de l'inspection effectuée au titre des prescriptions de base. Il a demandé des précisions quant à la nature de cette documentation, mais a dit préférer que l'on supprime ce point. Il a été précisé que la documentation porte sur des documents spécifiques à chaque navire tels qu'une carte indiquant les voies et les dispositifs de secours, des documents sur la formation de familiarisation et sur les dispositifs de sauvetage en application de la Convention SOLAS ainsi que les supports de formation à bord destinés à l'équipage, comme prévu par le Code ISM. Les participants sont convenus de modifier le libellé de cette phrase puisque les supports de formation sont conservés par le capitaine et sont disponibles à bord sans nécessairement être fournis à l'équipage. De l'avis de l'expert gouvernemental de la Fédération de Russie, la notion de documents de formation est trop vaste étant donné que la règle 1.3, paragraphe 2, ne mentionne que la formation aux fins de la sécurité du personnel à bord du navire. Les participants à la réunion ont décidé d'ajouter le mot «appropriée» pour qualifier la documentation en question. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique concernant l'en-tête ci-dessus a été adopté sans autre discussion.

Exemples de manquements

175. Compte tenu de ce qui précède, les participants à la réunion ont décidé d'apporter les modifications suivantes, à savoir ajouter les mots «visas» après «certificats» au troisième point énuméré. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique concernant l'en-tête ci-dessus a été adopté sans autre discussion.

Règle 1.4 – Recrutement et placement

Prescriptions de base

176. Compte tenu de l'importance de la deuxième phrase du premier point énuméré («les gens de mer ne doivent rien avoir à payer en contrepartie de ce service»), il a été décidé d'en faire un point à part entière.
177. S'agissant du deuxième point énuméré, le vice-président des gens de mer a fait observer que si, conformément à la norme A1.4, paragraphe 9, les armateurs qui recourent à des services établis dans des Etats qui n'ont pas ratifié la CTM doivent vérifier, dans la mesure du possible, si ces services sont gérés en conformité avec la règle 1.4, paragraphe 3, de la CTM, cette responsabilité appartient, en dernier ressort, l'Etat du pavillon. Selon l'avis juridique donné au Japon, les obligations des Membres en tant qu'Etats du pavillon incluent le fait de s'assurer que les armateurs ont un système approprié permettant de vérifier que les services de recrutement et de placement dans les Etats n'ayant pas ratifié la convention agissent en conformité avec la convention. Il convient de mentionner la responsabilité de l'Etat du pavillon à cet égard dans les prescriptions de base ainsi qu'au paragraphe 4 du deuxième point énuméré sous la rubrique «Vérification des prescriptions de base». En outre, le vice-président des gens de mer s'est demandé quel type de

documentation peut faire l'objet d'une vérification permettant de contrôler que l'Etat du pavillon a rempli ses obligations, lesquelles consistent à demander à l'armateur de s'assurer que les services de placement de main-d'œuvre agissent en conformité avec les dispositions de la CTM. Le vice-président des armateurs a approuvé l'idée que l'obligation qui incombe à l'Etat du pavillon en vertu de la règle 1.4, paragraphe 3, devrait faire partie des prescriptions de base. Les armateurs peuvent uniquement intervenir conformément aux instructions données par l'Etat du pavillon. Plusieurs participants gouvernementaux (Bahamas, Danemark, Grèce, Norvège, Philippines) ont approuvé, sur le principe, la position des partenaires sociaux.

- 178.** Plusieurs idées sur la façon pour l'Etat du pavillon de s'acquitter de cette obligation ont été évoquées. Il pourrait par exemple inviter les armateurs à engager un dialogue avec les services de placement et à recevoir un compte rendu des pratiques suivies. Il pourrait également contrôler que les services de recrutement et de placement sont en conformité avec l'organe gouvernemental compétent du pays fournisseur de main-d'œuvre, non partie à la CTM, plutôt que de s'en tenir simplement à ce que déclarent les services de recrutement. Les Etats du pavillon pourraient inviter les armateurs à effectuer une série de vérifications de base qui lui prouveraient que les bonnes procédures de recrutement sont appliquées et que les prescriptions de la CTM sont satisfaites, en interrogeant, par exemple, les gens de mer. Une autre approche, intéressante, consisterait à faire appel à un organisme indépendant pour vérifier la conformité des procédures. L'expert gouvernemental de la Grèce a en outre fait observer que l'article 1, paragraphe 2, de la CTM dispose que les Membres doivent coopérer les uns avec les autres. A cet égard, un Membre qui détiendrait des informations sur le non-respect des dispositions par un service de placement dans un pays n'ayant pas ratifié la CTM devrait faire part de cette information aux autres Membres. L'expert gouvernemental des Philippines a indiqué que le document du BIT sur l'expérience en matière de recrutement par différents Etats et les fichiers de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) concernant les pratiques de recrutement et de placement dans différents pays pourraient être consultés par les Etats du pavillon.
- 179.** Certains participants gouvernementaux ont estimé que, même si un Etat fournisseur de main-d'œuvre n'a pas ratifié la CTM, il pourrait avoir ratifié d'autres conventions de l'OIT traitant de recrutement. Ils ont demandé si les services de placement situés dans des Etats qui ont ratifié la convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, peuvent être acceptés. La secrétaire générale adjointe de la réunion a répondu que les Etats du pavillon peuvent prendre en compte tout élément d'information sur la ratification et l'application de cette convention émanant d'Etats n'ayant pas ratifié la CTM. Elle a réaffirmé qu'il appartient en premier lieu aux Etats du pavillon d'inviter les armateurs à s'assurer que les activités des services de recrutement sont conformes aux dispositions de la CTM. A cet égard, un texte sur cette question sera rédigé, en ligne tout particulièrement avec le principe directeur B1.4.1, paragraphe 3, sur l'échange d'informations.
- 180.** Le texte proposé par le groupe de rédaction technique concernant cet en-tête a été adopté sans autre discussion. De plus, un groupe de travail a été créé afin de reformuler le texte proposé des dispositions relatives au recrutement et au placement, afin de constituer deux notes qui seront à insérer après les textes correspondant aux trois puces. Ces notes offrent des orientations supplémentaires aux Etats du pavillon dans le cas de deux situations distinctes: la première est celle dans laquelle le service privé de recrutement et de placement fonctionne sur le territoire de l'Etat du pavillon; et la deuxième est celle où le service privé de recrutement et de placement est basé dans un Etat qui n'a pas ratifié la CTM, 2006. Les participants ont adopté ces notes.

- 181.** L'expert gouvernemental des Philippines a indiqué, s'agissant du premier point énuméré, que les Etats du pavillon ne disposent pas tous de sites Web nationaux sur le sujet. Il faudrait donner des orientations plus générales en vue de vérifier le registre des services de recrutement des gens de mer privés. Les participants à la réunion ont approuvé ce point de vue et décidé de faire référence à une «autorité compétente» plutôt qu'à l'«Etat du pavillon». A ce propos, le président a indiqué que certains Etats du pavillon ont des sites Web consacrés aux affaires maritimes qui précisent quels services de recrutement sont recommandables. Le terme de «réglementation» a été inséré dans la phrase pour qu'il soit tenu compte de différents systèmes existant au niveau national. Le représentant de la Norvège a trouvé que le premier point énuméré est superflu et ne devrait pas être placé en première position. En outre, selon lui, la troisième phrase du paragraphe 3 du deuxième point énuméré devrait être supprimée et le paragraphe 3 subdivisé en deux, un sous-paragraphe décrivant le cas d'un service de recrutement établi dans l'Etat du pavillon et, l'autre, le cas d'un service de recrutement établi dans un autre Etat ayant ratifié la CTM. Le vice-président des armateurs a dit partager les préoccupations formulées au sujet de ce point et il a été décidé de le reformuler.
- 182.** Le vice-président des armateurs a noté que le paragraphe 4 du deuxième point énuméré laisse entendre que les armateurs détiennent des informations sur la conformité des services de recrutement et de placement situés dans les pays n'ayant pas ratifié la convention. Or les armateurs ne peuvent répondre à l'obligation d'avoir la documentation requise que si l'Etat du pavillon le leur demande.
- 183.** Le vice-président des gens de mer a indiqué que, dans le cas de recrutements effectués par l'intermédiaire de services non établis dans des pays ayant ratifié la CTM, il pourrait être intéressant de vérifier le contrat conclu entre l'armateur et l'agence de placement dans la mesure où il devrait y figurer des liens précis avec la CTM témoignant de la conformité à ses dispositions. Les entretiens privés avec les gens de mer pour savoir s'ils ont dû payer le recours aux services de recrutement risquent de ne pas être très fructueux car les gens de mer peuvent craindre de perdre d'autres opportunités d'emploi si l'agence concernée vient à apprendre qui a divulgué l'information. Il a demandé l'avis des gouvernements sur d'autres possibilités de vérifier la conformité à la CTM pour ce qui est du recrutement et du placement des gens de mer. Ces derniers ont placé beaucoup d'espoir dans la CTM pour que cesse l'exploitation dont ils sont parfois victimes dans ce secteur et ils espèrent que les Etats du pavillon sont résolus à faire en sorte que les armateurs feront uniquement appel à des services de placement agissant en conformité avec la CTM.
- 184.** Certains participants gouvernementaux (Iles Marshall, Japon, Panama) ont dit craindre qu'il ne soit pas possible de vérifier sur des documents la conformité des pratiques des services de recrutement avec la CTM. La convention ne mentionne pas spécifiquement une attestation de la conformité par le biais du contrôle des documents, et il est difficile de décider d'une méthode permettant de vérifier cette conformité, dans la mesure où il s'agit d'une question de mise en œuvre et que cela est hors du champ d'application des directives. L'expert gouvernemental des Philippines, appuyé par le vice-président des gens de mer, a estimé que le contrôle visant à déterminer la conformité avec la règle 1.4 demande que l'on aille au-delà de la simple inspection à bord et d'entreprendre une inspection des bureaux des armateurs et des services de recrutement et de placement. Les inspecteurs ne sont pas nécessairement obligés de se déplacer dans les autres pays, mais l'Etat du pavillon pourrait interroger l'Etat fournisseur de main-d'œuvre au sujet de son système d'inspection et, plus précisément, des services de recrutement et de placement.
- 185.** La secrétaire générale adjointe de la réunion a dit en conclusion que le paragraphe 4 du deuxième point énuméré doit être modifié compte tenu du nouveau texte qui sera rédigé au titre des prescriptions de base. Si l'Etat du pavillon ne respecte pas ses obligations relevant

de la règle 1.4, paragraphe 3, les armateurs risquent d'en supporter les conséquences. Le vice-président des armateurs, appuyé par le vice-président des gens de mer, a réaffirmé que les armateurs ne peuvent se substituer à l'Etat du pavillon pour ce qui est des responsabilités que celui-ci doit assumer en vertu de la ratification de la CTM. Il n'est pas possible de produire des documents acceptables si l'Etat du pavillon n'a pas rempli ses obligations. L'expert gouvernemental de la République de Corée, appuyé par d'autres participants gouvernementaux, a souhaité qu'il soit précisé dans le texte que, conformément à la règle 1.4, paragraphe 3, la norme A.1.4, paragraphe 9, et l'avis juridique donné, la responsabilité qui incombe à l'Etat du pavillon consiste à «exiger» et non à «garantir» la validité des documents ni à les établir. L'obligation de s'assurer de la conformité des services de recrutement et de faire la preuve de cette conformité est donc du ressort des armateurs.

186. La secrétaire générale adjointe de la réunion a indiqué que, du fait d'une erreur de traduction dans la version française, le mot «privé», figurant à la première ligne du paragraphe 4 ainsi que dans le corps du texte, devait être supprimé.
187. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique aux première, troisième et quatrième puces a été adopté sans autre discussion. Les participants ont discuté le texte à insérer dans la deuxième puce, proposé par un groupe de travail créé dans le but de reformuler les dispositions relatives au recrutement et au placement. Le texte proposé reflète les modifications acceptées par les participants, qui consistent à rédiger à nouveau les paragraphes 3 et 4 de la deuxième puce. Le paragraphe 3 porte sur les gens de mer recrutés par l'intermédiaire d'un service privé (ou géré par une organisation de gens de mer) situé dans un pays ayant ratifié la CTM, 2006. Ce paragraphe a été divisé en deux parties. La première a trait aux gens de mer recrutés par l'intermédiaire de services privés de recrutement et de placement dans l'Etat du pavillon; la deuxième concerne les services d'emploi privés situés dans un autre Etat ayant ratifié la CTM, 2006. Le texte correspondant au paragraphe 4 porte sur les marins recrutés par l'intermédiaire d'un service non situé dans un pays ayant ratifié la CTM. Ces textes ont été adoptés.

Exemples de manquements

188. Le vice-président des armateurs a dit que ses remarques précédentes concernant l'attestation de la conformité par la vérification des documents s'appliquent également au premier point énuméré. L'expert gouvernemental de la Grèce a noté, en ce qui concerne le deuxième point énuméré, que, dans les faits, un inspecteur qui décèle un manquement prend des mesures en vue de la réparation de ce manquement. Etant donné que l'auteur du manquement considéré n'est pas le marin mais le service privé de recrutement et de placement des gens de mer, il est primordial de préciser que de telles situations ne doivent pas déboucher sur le licenciement du marin concerné. Le président a proposé de traiter cette question lors de la discussion du chapitre 4.
189. Le texte de la quatrième puce, tel que proposé par le groupe de travail créé dans le but de reformuler les dispositions relatives au recrutement et au placement, a été adopté sans autre discussion.

Règle 2.1 – Contrats d'engagement maritime

Prescriptions de base

190. En ce qui concerne le deuxième point énuméré, les participants à la réunion ont décidé d'utiliser, dans la version anglaise, le terme «contain» au lieu de «address». Cela est sans objet pour la version française. Par ailleurs, compte tenu du fait que certaines personnes travaillant sur des catégories données de navires peuvent ne pas être employées

directement par l'armateur, les participants sont convenus d'ajouter l'expression «s'il n'a pas le statut de salarié» avant le membre de phrase «de toute autre attestation d'arrangement contractuel ou assimilé», en conformité avec la norme A2.1, paragraphe 1 a).

- 191.** Il a été confirmé au sujet du troisième point énuméré que, dans les pays où l'on appose une estampille sur le livret de débarquement du marin lorsqu'il quitte le navire, l'existence d'une telle procédure devrait suffire. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique concernant l'en-tête ci-dessus a été adopté avec une correction mineure à apporter sur le texte de la première puce de manière à refléter plus précisément le libellé du paragraphe 1 a) de la norme A2.

Vérification des prescriptions de base

- 192.** Pour répondre à une question quant à l'objet de la vérification du document sur les états de service des gens de mer (troisième point énuméré), il a été précisé que la norme A2.1, paragraphe 3, dispose qu'aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication de son salaire ne doit figurer dans le document sur ses états de service. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique concernant l'en-tête ci-dessus a été adopté sans autre discussion.

Exemples de manquements

- 193.** Le vice-président des gens de mer a demandé d'ajouter un nouveau point à la liste de ceux énumérés, libellé comme suit: «Le contrat d'engagement maritime comporte des clauses qui portent atteinte aux droits des gens de mer.». Le vice-président des armateurs a accepté cette proposition pour autant que ce terme soit interprété conformément à la CTM.
- 194.** En conséquence, les participants ont décidé d'apporter l'amendement suivant, à savoir remplacer le mot «address» par «contain» au deuxième point énuméré, ce qui n'a pas d'incidence pour la version française. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique concernant l'en-tête ci-dessus a été adopté sans autre discussion.

Règle 2.2 – Salaires

- 195.** La proposition de l'expert gouvernemental du Japon à l'effet que l'intitulé soit modifié et devienne «Païement des salaires» en vertu de l'annexe A5-I n'a pas été acceptée, puisqu'il a été convenu de reprendre les intitulés figurant dans le texte de la CTM.

Prescriptions de base

- 196.** Les participants à la réunion ont décidé d'ajouter l'expression «à des intervalles n'excédant pas un mois» au premier point énuméré, en application de la norme A2.2, paragraphe 1.
- 197.** Au sujet du texte correspondant à la quatrième puce, l'expert gouvernemental des Philippines a proposé de le modifier comme suit: «Les frais de service raisonnables prélevés pour les envois de fonds ** ou les virements ainsi que le taux de change appliqué devront respecter les prescriptions nationales.» En effet, conformément au paragraphe 5 de la norme A2.2 de la CTM, 2006, seul le taux de change appliqué devra être conforme à la législation nationale, et la notion de «montant raisonnable» ne s'applique qu'aux frais de service. Les participants approuvent cette proposition. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique concernant l'en-tête ci-dessus a été adopté sans autre discussion.

Vérification des prescriptions de base

- 198.** L'expert gouvernemental des Iles Marshall a proposé que le texte correspondant à la deuxième puce soit modifié comme suit: «Vérifier, s'il y a lieu, si le salaire mentionné sur le contrat d'engagement maritime est en rapport avec les salaires versés aux gens de mer dans le pays dans le cas où des lois ou des règlements nationaux couvrant les salaires des gens de mer ont été adoptés.» On indiquerait ainsi que le texte est tiré des directives – partie B de la CTM, 2006. Le vice-président des gens de mer estime que l'adjonction des termes «s'il y a lieu» n'est pas nécessaire car cela est déjà exprimé implicitement dans le texte.
- 199.** La secrétaire générale adjointe a attiré l'attention des participants sur deux phrases du paragraphe 98 de la note générale, selon lesquelles: «Les recommandations données à la section 3.2 tiennent compte des prescriptions de la convention telles qu'elles sont énoncées dans les articles et les règles et à la partie A du code, y compris l'obligation, pour les Membres de l'OIT, de sérieusement songer à s'acquitter de leurs obligations de la manière prescrite dans la partie B facultative du code. Cela signifie qu'il peut exister des différences de détail entre les dispositions de la CTM, 2006, et les dispositions (ou autres mesures nationales) prises pour assurer la mise en œuvre de la CTM, 2006.»
- 200.** Afin de tenir compte des conventions collectives, le représentant gouvernemental de la Suède a proposé de modifier comme suit le texte de la quatrième puce du paragraphe sur la vérification des prescriptions de base: «Vérifier que le salaire mentionné sur le contrat d'engagement maritime est en rapport avec les salaires versés aux gens de mer dans le pays dans le cas où des lois, des règlements nationaux ou des conventions collectives couvrant les salaires des gens de mer ont été adoptés.» Les participants approuvent cette proposition. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique concernant l'en-tête ci-dessus a été adopté sans autre discussion.

Règle 2.3 – Durée du travail ou du repos

- 201.** La représentante gouvernementale des Etats-Unis a présenté un bref aperçu des débats qui se sont déroulés au sein de l'OMI, lors de la récente réunion spéciale d'intersession du Groupe de travail des normes de formation et de veille (STW) sur le réexamen complet de la convention et du Code STCW. Elle a dit que la réunion avait pour objet d'harmoniser les dispositions de la convention STCW avec celles de la CTM, 2006, en ce qui concerne les heures de travail et de repos. Pour l'heure, aucun accord n'a été atteint sur la durée du travail ou du repos. En outre, aucun accord n'a été conclu sur la question de savoir si seuls les gens de mer assurant les quarts ou tous les marins exécutant des tâches précises de sûreté, de contrôle de la pollution et de sécurité devaient être inscrits dans la nouvelle réglementation. Elle informe les participants qu'il est prévu de présenter à la Conférence de l'Organisation maritime internationale de 2010 la proposition de modifications à apporter à la STCW.
- 202.** La secrétaire du groupe des armateurs a fait observer qu'au cours des discussions susmentionnées sur les dispositions de la convention STCW les armateurs ont indiqué que, si l'objectif consiste à harmoniser les dispositions relatives à la durée du travail ou du repos de la STCW avec celles de la CTM, 2006, le texte de la STCW devrait alors refléter toutes les dispositions pertinentes de la CTM et non pas être sélectif.

Prescriptions de base

- 203.** Soutenu par l'expert gouvernemental de la Grèce, l'expert gouvernemental des Iles Marshall a proposé de modifier comme suit le texte de la première puce: «La durée du travail des gens de mer doit être conforme aux prescriptions de la CTM, 2006, concernant

les heures de travail *ou* les heures de repos (et non «et») ...» de façon à refléter les paragraphes 4, 5 et 6 de la norme A2.3. Cette correction entraînera d'autres modifications dans d'autres parties de cette section. Les participants ont approuvé ce changement. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté, après qu'une correction mineure ait été introduite et que les parties de texte des puces concernant les limites de la durée du travail et du repos aient été regroupées afin de souligner le fait que la législation nationale peut porter sur la durée du travail comme sur la durée du repos. Suite à la proposition de la présidente du groupe de rédaction technique, les participants ont ensuite décidé de supprimer le texte de la première puce, car il fait double emploi avec le texte des nouvelles puces figurant plus bas.

Vérification des prescriptions de base

- 204.** L'expert gouvernemental de la Grèce, recevant l'appui de l'expert gouvernemental du Panama et des Etats membres de l'Union européenne présents, a indiqué qu'il convenait de mentionner la disposition du paragraphe 13 de la norme A2.3 de la CTM, 2006. Il propose d'insérer un nouveau sous-paragraphe au texte de la troisième puce, libellé comme suit: «– ou le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos sont conformes à la convention collective qui autorise des exceptions aux limites susmentionnées, si celle-ci existe et est autorisée ou enregistrée par l'autorité compétente».
- 205.** Le vice-président des armateurs avait l'intention d'accepter, dans son ensemble, la proposition de la Grèce si le texte de cette proposition était identique au paragraphe 13 de la norme A2.3 de la CTM, 2006, et qu'il recevait l'appui des participants gouvernementaux.
- 206.** Le vice-président des gens de mer a rappelé les discussions qui ont conduit à l'adoption de la CTM, 2006, ainsi que de la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, de même que les débats conduits au sein de l'Union européenne sur l'application de cette convention. La convention n° 180 et la CTM, 2006, ont été rédigées dans le but d'offrir une certaine souplesse, mais sans pour autant que les marins assurant les quarts disposent d'une durée du repos inférieure à celle qui leur est offerte en vertu de la STCW. Il est réticent quant aux efforts déployés pour que la STCW couvre les gens de mer autres que les personnes assurant les quarts, de même qu'à ceux qui sont déployés pour que la CTM, 2006, soit appliquée dans le but de réduire les dispositions en matière de repos actuellement prescrites dans la STCW à l'égard des personnes assurant des quarts. Il reconnaît la nécessité de se référer à la souplesse telle qu'elle est stipulée au paragraphe 13 de la norme A2.3 mais attire toutefois l'attention des participants sur le paragraphe 3 de la norme A2.3 ainsi que sur la phrase contenue au paragraphe 13, libellée comme suit: «Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux dispositions de la présente norme...»
- 207.** Les participants à la réunion sont convenus que le texte correspondant à la troisième puce devait être reformulé sur la base de la proposition de l'expert gouvernemental de la Grèce et conformément aux paragraphes 3 et 13 de la norme A2.3 de la CTM, 2006.
- 208.** L'expert gouvernemental du Japon a proposé que le texte correspondant à la quatrième puce soit modifié afin de prier l'inspecteur de vérifier les documents énumérés avant de contrôler la durée réelle du travail ou du repos. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique concernant l'en-tête ci-dessus a été adopté sans autre discussion. De plus, compte tenu de la discussion concernant la fatigue qui a eu lieu dans le cadre de la discussion sur les «Exemples de manquements», les participants ont décidé d'inclure une nouvelle puce dont le libellé serait celui qu'a proposé l'experte gouvernementale du Royaume-Uni, à savoir: «Vérifier la fatigue des gens de mer, qui pourrait être mesurée par une durée du travail qui serait constamment aux limites supérieures ou par d'autres facteurs entraînant une fatigue, tels que l'interruption des périodes de repos.» Le vice-

président des armateurs ajoute à cela qu'il convient d'inclure également des indications sur la fatigue de chacun des marins.

Exemples de manquements

- 209.** Le vice-président des gens de mer s'est demandé s'il ne faudrait pas ajouter une autre puce portant sur l'inspection des preuves de fatigue et a demandé si les inspecteurs étaient en mesure de reconnaître les signes de fatigue parmi l'équipage se trouvant à bord d'un navire.
- 210.** Le vice-président des armateurs a fait remarquer qu'il peut être difficile de donner à un inspecteur des instructions sur la façon d'inspecter les signes prouvant la fatigue de l'équipage. Bien que celle-ci puisse être due à une durée de travail trop longue, elle peut aussi être occasionnée par une utilisation inappropriée de la durée du repos. Le groupe qu'il représente est prêt à ajouter une nouvelle puce portant sur la question, sous réserve que l'on tienne compte de l'ambiguïté de la situation.
- 211.** Le représentant de la Fédération de Russie a proposé que l'on modifie le texte correspondant à la cinquième puce en remplaçant «le journal de bord» par «les journaux de bord et autres documents» et «fait ressortir» par «font ressortir». L'experte du Royaume-Uni suggère en outre que l'on aligne le texte correspondant à la cinquième puce sur le texte de la CTM, 2006, de façon à ne pas mentionner à tort «un dépassement des limites des heures de *repos*».
- 212.** Le vice-président des gens de mer a proposé d'ajouter un passage disant en substance ce qui suit et qui constituera un sixième point énuméré au titre des exemples de manquements:
- «Un état de fatigue excessive du marin pouvant être le signe d'un nombre d'heures de travail qui frôlent constamment la limite maximale ou le résultat d'autres facteurs tels que des périodes de repos perturbées. Les signes de fatigue excessive peuvent être décelés chez un marin à son incapacité à se concentrer ou à une certaine lenteur à réagir, etc. Les symptômes suivants appelleront l'attention de l'inspecteur:
 1. réponses incohérentes ou hors de propos à des questions posées;
 2. manque de concentration ou d'attention;
 3. démarche hésitante et réaction lente aux stimuli (sur le plan verbal);
 4. observation physique d'un état de fatigue possible – envie de dormir, bâillements, mauvaise mine.»
- 213.** Le vice-président des armateurs a dit que les inspecteurs doivent pouvoir s'appuyer sur des critères objectifs. Le libellé proposé par le vice-président des gens de mer comporte des critères objectifs et constitue un bon point de départ. Il a toutefois fait observer que l'état de fatigue qui peut transparaître chez un marin n'est pas toujours lié à un travail excessif, mais peut aussi résulter d'autres facteurs (se coucher tard dans le cadre d'activités de loisirs, par exemple) qui, en soi, ne relèvent pas de violations de la CTM. Il convient donc de rédiger ce passage avec beaucoup de précaution.
- 214.** Le texte proposé par le groupe de rédaction technique à la troisième et à la cinquième puces a été adopté sans autre discussion. Les participants ont discuté du texte d'une nouvelle puce rédigé par le groupe de rédaction technique et portant sur la fatigue. Bien qu'étant persuadé que la question de la fatigue doit être abordée dans les directives, le vice-président des armateurs ne saurait accepter que la fatigue figure comme un exemple

de manquement. Il propose que le texte correspondant à la nouvelle puce soit supprimé car, puisqu'il incombe aux Etats du pavillon de fixer les limites de la durée du travail et du repos, l'inspecteur devrait limiter ses inspections aux infractions signalées par rapport au registre fourni par le capitaine. Le vice-président des gens de mer s'est dit très déçu du peu d'intérêt manifesté par le vice-président des armateurs pour la sécurité des gens de mer à bord des navires. Il ne peut concevoir que des preuves évidentes de fatigue chez les gens de mer puissent ne pas être considérées comme un manquement en application des dispositions de la CTM sur la durée du travail et du repos. Des gens de mer sont décédés des suites d'une fatigue extrême, et ce en dépit de la réglementation sur la durée du travail en vigueur à bord. Le vice-président des armateurs ainsi que plusieurs représentants gouvernementaux ont proposé de déplacer le contenu de cette nouvelle puce dans la partie sur la vérification des prescriptions de base, dans la mesure où il s'agit plutôt de critères destinés à l'inspecteur pour effectuer son inspection. Il en a été ainsi décidé.

Règle 2.4 – Droit à un congé

Exemples de manquements

- 215. Se référant au texte de la première puce, le vice-président des armateurs a déclaré qu'il arrive parfois que le paiement d'un congé annuel soit incorporé dans les salaires. Le paiement du congé annuel ne se fait pas nécessairement au moment où la personne prend ce congé. Il pose la question de savoir si le texte correspondant à cette puce pourrait être amendé de façon à refléter cette réalité.
- 216. Le vice-président des gens de mer a précisé que, conformément au paragraphe 3 de la norme A2.4, que cite la quatrième puce, un marin ne peut renoncer au droit au congé payé annuel minimum, sauf dans certains cas prévus par l'autorité compétente.
- 217. Le vice-président des armateurs a fait savoir qu'il acceptait le texte de la première puce sans amendement. Toutefois, pour ce qui est du texte de la cinquième puce, il propose que celui-ci soit modifié de façon à ne refléter que la situation dans laquelle l'armateur n'autorise pas de permission à terre, car il se peut que les armateurs n'aient pas le contrôle des situations où l'Etat du port refuse une telle permission. Cette question sera également soulevée lors de la prochaine discussion sur les inspections de contrôle par l'Etat du port en application de la convention du travail maritime, 2006. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique concernant la règle 2.4 a été adopté sans autre discussion.

Règle 2.5 – Rapatriement

Vérification des prescriptions de base

- 218. Soutenu par l'expert gouvernemental des Iles Marshall, le vice-président des armateurs a posé la question de savoir pourquoi il était fait référence à deux directives de la CTM qui n'étaient pas obligatoires. La secrétaire générale adjointe a expliqué que les deux clauses citant les directives tirées de la CTM, 2006, contenaient la prescription selon laquelle la conformité avec les «dispositions nationales» devrait être assurée. Le vice-président des armateurs déclare que, même s'il accepte l'explication du Bureau, il propose que le texte correspondant à la dernière puce soit reformulé de manière à en améliorer la clarté.
- 219. L'expert gouvernemental des Philippines a proposé que les inspecteurs vérifient les cas de rapatriement qui ont eu lieu en contrôlant les documents de voyage, les factures et les quittances, afin de prouver que les gens de mer ont réellement été rapatriés. Le président note que la formulation des instructions à fournir aux inspecteurs à cet égard incombe à l'Etat du pavillon. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique concernant la règle 2.5 a été adopté sans autre discussion.

Règle 2.7 – Effectifs

Vérification des prescriptions de base

220. C'est pourquoi les participants ont décidé de modifier comme suit le texte de la quatrième puce: «interroger, en privé, un nombre représentatif de gens de mer...»

Règle 3.1 – Logement et loisirs

Prescriptions de base

221. Répondant à une proposition de l'expert gouvernemental de la Namibie, selon laquelle le texte de la première puce doit être clarifié, le vice-président des gens de mer a proposé que ce texte soit remplacé par le texte suivant: «Au minimum, il est impératif que les installations décentes pour le logement et les loisirs des gens de mer travaillant ou vivant à bord des navires soient conformes aux normes minimales internationales établies par la CTM, 2006, afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.» Répondant à la proposition des gens de mer de modifier le texte de la première puce, le vice-président des armateurs fait savoir que les participants ont déjà discuté de la question des «normes minimales internationales», et que son groupe a exprimé clairement son opinion à ce sujet. Il ne saurait accepter l'utilisation de ces termes, car ils ne sont pas conformes à la terminologie de la CTM, 2006. La secrétaire générale adjointe fait savoir que le Bureau préparera un paragraphe d'introduction qu'il soumettra pour examen à la réunion.
222. Soutenu par le représentant du gouvernement de la Namibie, l'expert gouvernemental du Japon a indiqué que le libellé du texte de la troisième puce devrait être aligné sur le texte de la norme A3.1, paragraphe 18. Dans ce contexte, le mot «régulièrement» doit être remplacé par «fréquemment» et il convient de préciser que les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit et disponibles pour consultation. Les participants ont approuvé cette proposition.
223. L'expert gouvernemental des Iles Marshall a proposé que soient insérés les mots: «conformément aux prescriptions nationales applicables à ce moment» à la fin du texte du quatrième tiret de la troisième puce. Les participants ont approuvé cette proposition.
224. L'expert gouvernemental des Bahamas a proposé que les paragraphes contenus dans la «Note» soient réorganisés ou reformatés de sorte qu'une distinction soit faite entre les besoins des navires commençant à opérer et ceux des navires déjà en exploitation. Les participants ont approuvé cette proposition. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique concernant l'en-tête ci-dessus a été adopté. En outre, au vu du consensus atteint lors de la discussion sur les normes minimales internationales, les participants ont décidé d'insérer ce qui suit au texte de la première puce, entre «Il est impératif» et «de fournir»: «d'assurer la conformité avec les normes minimales établies par la CTM, 2006, et...»

Vérification des prescriptions de base

225. L'expert gouvernemental de Panama, au sujet du texte de la troisième puce (texte du tiret concernant l'infirmerie), a proposé que les termes «, lorsque cela s'applique» soient ajoutés aux prescriptions s'appliquant aux navires sur lesquels se trouvent au moins 15 personnes. L'expert gouvernemental de la Grèce n'approuve pas cette proposition, car il craint que l'on soit tenté de reproduire dans les directives l'ensemble du texte de la CTM, 2006.

-
- 226.** L'expert gouvernemental des Philippines a estimé, quant à lui, qu'il pourrait être utile d'inclure, dans le texte concernant chaque règle, des orientations sur la façon dont l'inspecteur doit traiter les dérogations et les équivalences dans l'ensemble. Un représentant du Bureau a précisé que la section d'introduction du chapitre 3 ne fournissait que des orientations générales sur la question, car il est impossible de prévoir toutes les équivalences et toutes les dérogations susceptibles de se présenter.

Règle 3.2 – Alimentation et service de table

Prescriptions de base

- 227.** L'expert gouvernemental des Philippines a proposé que l'adverbe «régulièrement» soit remplacé par «fréquemment» au texte correspondant à la cinquième puce, et ce à la suite des modifications qui ont déjà été approuvées concernant la règle 3.1.

Vérification des prescriptions de base

- 228.** L'expert gouvernemental des Iles Marshall a attiré l'attention des participants sur le fait que le texte correspondant au quatrième tiret de la deuxième puce devrait constituer une nouvelle puce. Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté, après ajout de l'expression «en privé» à la suite de «en interrogeant».

Exemples de manquements

- 229.** L'expert gouvernemental des Philippines a proposé de modifier «ne sont jamais inspectés» par «ne sont pas fréquemment inspectés». L'experte gouvernementale du Royaume-Uni a proposé qu'un nouveau texte correspondant à une huitième puce soit ajouté, libellé comme suit: «les vivres ou l'eau potable ont largement dépassé leur date d'expiration». Tout en soutenant cette idée, le vice-président des gens de mer se pose la question de l'utilisation du terme «largement». Les participants à la réunion ont approuvé globalement cette idée.

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

- 230.** Le représentant gouvernemental du Danemark propose que les termes «en principe» soient ajoutés après le verbe «sont» dans le texte correspondant à la deuxième puce. La secrétaire générale adjointe a attiré l'attention des participants sur la norme A4.1, paragraphe 1 d), et plus particulièrement sur les termes «dans une mesure conforme à la législation et à la pratique du Membre».
- 231.** Le vice-président des gens de mer déclare que, si les participants acceptent d'insérer les mots «en principe», il faudrait alors fournir des précisions sur le sens à lui donner. Suite à une nouvelle discussion (voir ci-dessous sous la section «Vérification des prescriptions de base»), il a été convenu d'insérer, au deuxième point énuméré, l'expression «conformément à la législation et à la pratique nationales». Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté.

Vérification des prescriptions de base

- 232.** Le vice-président des gens de mer a proposé d'ajouter le terme «gratuitement» après le verbe «recevoir» figurant dans les textes de la première et de la septième puces.
- 233.** En réponse à cette proposition, le vice-président des armateurs a attiré l'attention des participants sur les alinéas b) et c) de la norme A4.1. L'alinéa b) porte sur les services de protection de la santé et des soins médicaux lorsqu'un marin est à bord du navire ou à terre dans un port étranger. Il est indiqué clairement que ces services sont assurés gratuitement.

Toutefois, l'alinéa c), relatif au droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale n'implique pas nécessairement que ces consultations sont gratuites. Il conviendrait de se pencher sur ce point lors de l'examen des modifications éventuelles à apporter aux libellés de la première et de la septième puces.

- 234.** L'observateur de l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA) a noté que le droit à la permission à terre aux fins de soins médicaux et la question de savoir qui paie les soins médicaux sont deux questions distinctes. Il soutient la proposition formulée par le vice-président des gens de mer car, sans le mot «gratuitement», le point 7 peut induire les inspecteurs en erreur.
- 235.** Le vice-président des armateurs a fait savoir que la troisième phrase de la note de bas de page («Il conviendra de vérifier dans la partie II de la DCTM ce que l'armateur a prévu pour ce genre de situation») ne lui semblait pas justifiée, car il est difficile de prévoir les divers scénarios qui se présenteraient si l'Etat du port refusait d'accorder au marin une permission à terre, de même qu'il serait difficile de définir pour de telles situations des «mesures adoptées pour assurer la conformité continue entre deux inspections».
- 236.** Selon l'expert gouvernemental de la Grèce, les termes «d'un refus de l'accès aux services médicaux qui pourrait être opposé par l'Etat du port à un marin» ne servent qu'à encourager une attitude négative et devraient donc être supprimés.
- 237.** Le vice-président des gens de mer a demandé des explications sur la question de savoir si un Etat du port ayant ratifié la CTM, 2006, était obligé de fournir l'accès aux gens de mer. Se référant au paragraphe 3 de la règle 4.1 ainsi qu'à la norme A4.1.1 d), la secrétaire générale adjointe a précisé qu'il s'agissait là d'une obligation à laquelle devaient se conformer les Etats ayant ratifié la CTM, 2006. Elle propose donc que l'ensemble de la note de bas de page soit supprimé, ce à quoi les participants donnent leur accord.
- 238.** De l'avis de l'expert gouvernemental des Philippines, le texte des puces contenues dans le paragraphe sur la vérification des prescriptions de base ne reflète pas la prescription contenue au paragraphe 4 d) de la norme A4.1, concernant les mesures voulues pour que des consultations médicales par radio ou par satellite soient possibles. Il demande qu'une nouvelle puce soit ajoutée sur ce point. L'expert gouvernemental des Iles Marshall estime que, s'il est possible de vérifier certains aspects du navire, il est difficile d'inspecter les aspects relevant de la responsabilité de l'autorité compétente proprement dite, comme c'est le cas, par exemple, de la mise en place d'un système de consultations médicales par radio, etc. Le représentant gouvernemental de la Corée tient à préciser que cette question relève uniquement de l'autorité compétente et qu'il n'est pas nécessaire de la traiter dans le cadre des présentes directives. Le représentant gouvernemental de la Fédération de Russie a noté que certains aspects de la question portaient sur des prescriptions au titre de la convention STCW.
- 239.** Soutenu par l'experte gouvernementale du Royaume-Uni, le représentant gouvernemental de la France a proposé qu'un texte correspondant à une nouvelle puce soit ajouté sur ce point, par lequel l'inspecteur serait prié de vérifier s'il existe des procédures de cet ordre à bord. Les participants à la réunion ont approuvé cette proposition.
- 240.** Les participants à la réunion ont estimé que la référence à la documentation de formation en cas de prescription d'un médecin qualifié à bord des navires n'était pas appropriée. Ils ont donc décidé de supprimer dans le texte correspondant à la quatrième puce les termes «de formation» après le mot «documentation».

241. Lorsque le texte proposé par le groupe de rédaction technique au sujet du premier point énuméré a été examiné, le vice-président des gens de mer a suggéré de subdiviser ce point en deux, en l'alignant sur la norme A4.1. Les deux points suivants ont donc été adoptés par la réunion:

- Vérifier dans des documents (comme le contrat d'engagement maritime) que les gens de mer ont accès à des services de soins médicaux et de protection de la santé, sans frais pour eux-mêmes, lorsqu'ils sont à bord ou débarqués dans un port étranger.
- Vérifier que les gens de mer ont le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable et sans frais pour eux-mêmes, dans une mesure conforme à la législation et à la pratique nationales.

242. Les participants à la réunion ont aussi amendé le texte du point concernant les entretiens avec les gens de mer pour indiquer qu'il s'agit d'entretiens privés.

243. Le groupe de rédaction technique a proposé d'ajouter un huitième point. Le texte suivant a donc été adopté après quelques modifications rédactionnelles mineures: «Vérifier s'il existe des procédures de transmission par radio ou par satellite d'assistance médicale.»

Exemples de manquements

244. Etant donné qu'il est possible que la qualification du personnel médical soit insuffisante, l'expert gouvernemental de la Fédération de Russie a proposé de modifier comme suit le texte de la troisième puce: «le personnel médical requis par les lois ou les règlements nationaux ne se trouve pas à bord ou n'a pas la formation suffisante». Les participants approuvent cette proposition car il s'agit là d'un exemple de manquement réel, mais ils souhaiteraient que l'on trouve un libellé plus approprié car il devrait être hors de question que le personnel certifié en vertu de la STCW n'ait pas la formation suffisante.

245. Etant donné que la prescription visant à assurer la gratuité pour le marin de la protection et des soins de santé ne figure pas dans les exemples de manquements, les participants ont décidé d'ajouter une nouvelle puce dont le libellé sera: «Il existe des preuves que la protection de la santé et les soins médicaux sont payants.» Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Règle 4.2 – Responsabilité de l'armateur

Prescriptions de base

246. Les participants ont approuvé l'ajout du membre de phrase «jusqu'à [leur] guérison (...) ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité» à la fin du second point, aux fins d'une meilleure harmonisation avec la norme A4.2, paragraphe 1 c). De même, les participants ont préféré l'emploi de l'expression «sont à la charge de» et décidé d'ajouter «entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates» afin de refléter plus fidèlement le libellé de la norme A4.2, paragraphe 1 a). Le groupe de rédaction technique a révisé le second point, et le texte a été adopté par les participants sans autre discussion.

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

Prescriptions de base

- 247.** Au troisième point, les participants ont approuvé l'insertion du libellé de la norme A4.3, paragraphe 2 d), concernant le droit des gens de mer «qui ont été nommés ou élus en tant que délégués à la sécurité (...) de participer aux réunions du comité de sécurité du navire». Le texte proposé par le groupe de rédaction technique a été adopté sans autre discussion.

Vérification des prescriptions de base

- 248.** Le vice-président des armateurs et quelques membres gouvernementaux ont demandé des éclaircissements en vue de savoir si les exemples énumérés au dernier point sont extraits de la partie B du code, ce qui reviendrait à élever des directives non contraignantes au rang d'éléments sujets à inspection. Pour finir, le rôle de l'inspecteur de l'Etat du pavillon consistera à vérifier davantage la conformité de l'autorité compétente que celle du navire. En outre, le principe directeur B4.3.1, paragraphe 2, de la CTM prévoit d'autres niveaux de directives, à savoir «des directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail portant en particulier sur les points [énumérés]». Le fait que les présentes directives élèvent les prescriptions nationales telles qu'énoncées dans le principe directeur B4.3.1, paragraphe 2, au rang d'éléments sujets à inspection est tout simplement inacceptable. L'inspecteur ne doit vérifier que les éléments visés par la législation nationale.
- 249.** Un représentant du Bureau a confirmé que les exemples fournis proviennent essentiellement de la CTM. Or le fait que la partie B du code est non contraignante – les Etats Membres étant toutefois tenus d'y accorder la plus grande attention – signifie que ceux qui appliquent les dispositions de la CTM peuvent choisir de les traduire dans leur législation nationale respective. Si cette décision incombe aux pays, le libellé de la norme A3.1, paragraphe 2 a), exige néanmoins qu'ils prennent en considération les dispositions du code relatives à la protection de la santé et de la sécurité, y compris le principe directeur B4.3.1, paragraphe 2, ce qui peut limiter les éventuelles mesures prises au plan national. Le vice-président des gens de mer a jugé approprié que l'inspecteur tienne compte de la partie B du code et s'assure que les directives nationales sont bien appliquées à bord.
- 250.** L'experte gouvernementale du Royaume-Uni a proposé de modifier l'en-tête du dernier point, de sorte qu'il se lise comme suit: «Vérifier si, concernant la protection de la santé et de la sécurité et la prévention des accidents, une attention spéciale est accordée à toutes dispositions nationales portant sur:». Cette proposition a été acceptée par les participants, au motif que ce libellé dispose clairement que les gouvernements peuvent décider de traduire ou non la partie B du code dans leur législation nationale respective.
- 251.** En ce qui concerne les conventions et recommandations de l'OIT relatives à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des accidents – qui n'excluent pas certaines catégories de travailleurs tels que les gens de mer –, par exemple la convention (n° 187) sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail, 2006, et la recommandation n° 197 qui l'accompagne, la question a été posée de savoir si une administration a la possibilité d'appliquer les normes de l'OIT dans le cadre de son système d'inspection en vertu de la CTM. La secrétaire générale adjointe de la réunion a répondu qu'en vertu de la convention n° 187 les Membres doivent mettre en œuvre une politique, un système et des programmes nationaux de sécurité et de santé au travail, et rien ne les empêche d'adopter une stratégie globale, pour autant qu'elle satisfait aux prescriptions de la CTM en matière de santé et de sécurité au travail.

-
252. Le texte des septième et huitième points, tel que proposé par le groupe de rédaction technique, a été adopté sans autre discussion.

Règle 4.5 – Sécurité sociale

Vérification des prescriptions de base

253. Concernant le premier point, l'expert gouvernemental du Japon a exprimé des préoccupations d'ordre pratique quant aux modalités de réalisation des inspections portant sur la sécurité sociale. Il semble impossible pour un Etat du pavillon de vérifier qu'une protection de sécurité sociale appropriée a été fournie à bord par l'Etat de résidence, conformément à la norme A4.5, paragraphe 3. L'explication suivante a été fournie: pour le cas des gens de mer couverts par leur système national de sécurité sociale, l'inspection par l'Etat du pavillon doit veiller uniquement à garantir que les cotisations appropriées ont été versées, et ce en vérifiant les états de paiement.
254. Concernant une éventuelle contradiction signalée au troisième point («le cas échéant, les cotisations obligatoires»), la secrétaire générale adjointe de la réunion a expliqué que ce libellé vise à refléter les systèmes de sécurité sociale dont bénéficient les gens de mer même lorsqu'ils ne versent pas de cotisations, comme c'est le cas dans les pays scandinaves. Le groupe de rédaction technique a ajouté le mot «privé» au deuxième point énuméré et la réunion a adopté le texte sans discussion.

Norme A5.1.1 – Principes généraux

255. L'expert gouvernemental des Philippines s'est demandé pourquoi cet élément apparaît comme «inspecté» étant donné que cette norme traite des principes généraux de l'inspection. On lui a répondu que la mention «inspecté» indique simplement que la question a été examinée.
256. Le vice-président des gens de mer a souhaité savoir dans quelle langue doit être rédigé l'exemplaire de la CTM disponible à bord, compte tenu que les gens de mer doivent être en mesure de consulter le texte faisant autorité pour connaître leurs droits. Il a été relevé qu'il n'est pas fait mention de cette question dans la CTM et que cette omission pourrait être examinée lors de futures révisions de la convention.
257. L'expert gouvernemental du Panama s'est demandé si l'on pouvait se contenter d'une version électronique de la CTM disponible à bord. La secrétaire générale adjointe de la réunion a indiqué que la norme A5.1.1, paragraphe 2, prévoit qu'un exemplaire de la convention soit tenu à disposition à bord, de préférence sous format papier ou éventuellement sur CD-Rom si chacun peut y avoir accès.

Règle 5.1.5 – Procédures de plainte à bord

258. Etant donné qu'il n'existe dans la CTM aucune référence explicite à la langue des procédures de plainte à bord, le vice-président des gens de mer a estimé que la règle 5.1.5, paragraphe 1, de la CTM exigeant des procédures permettant un règlement «juste et efficace» des plaintes à bord corrobore l'argument selon lequel les procédures visant à fournir des conseils et une assistance aux gens de mer doivent être comprises par ces derniers. Les participants sont donc convenus d'inclure un texte énonçant qu'«un exemplaire des procédures de plainte à bord applicables au navire devra être remis à tous les gens de mer, et ce dans la langue de travail du navire».

Chapitre 4. Mesures à prendre quand des manquements sont observés

4.1. Note générale

Paragraphes 105 et 106

- 259.** Le vice-président des armateurs s'est montré préoccupé par le fait qu'aux termes de ces paragraphes l'organisme reconnu autorisé à identifier les manquements n'est pas habilité à déterminer les décisions à prendre. Les participants sont convenus que les paragraphes 105 et 106 doivent être alignés sur la norme A5.1.2, paragraphe 2, en vertu de laquelle les habilitations accordées en matière d'inspection doivent au moins autoriser l'organisme reconnu à exiger la correction des défauts. Il devrait toutefois être clairement établi que l'Etat du pavillon doit autoriser l'organisme reconnu à prendre certaines décisions.
- 260.** Le texte proposé par le groupe de rédaction technique au sujet du paragraphe 106 a été modifié comme suit: suppression de la phrase indiquant qu'il appartient à l'Etat du pavillon de prendre les mesures nécessaires pour faire appliquer les prescriptions nationales (norme A5.1., paragraphe 4) et ajout, à la dernière phrase, du membre de phrase «et à effectuer des inspections à cet égard à la demande de l'Etat du port». Ces modifications ont visé à mettre le texte en cohérence avec le paragraphe 17 de la norme A5.1.4, concernant les sanctions et autres mesures correctives.

Paragraphe 107

- 261.** L'expert gouvernemental des Iles Marshall a signalé une certaine confusion quant à l'emploi de l'expression «inspecteurs de l'Etat du pavillon», qui couvre à la fois ceux qui travaillent sous la tutelle de l'autorité compétente et ceux qui travaillent pour le compte de cette dernière, à savoir les organismes reconnus. L'étendue des responsabilités de ces derniers en matière de sanctions imposées n'étant pas la même que celle des inspecteurs de l'Etat du pavillon, il a été suggéré de supprimer les termes «l'inspecteur de l'Etat du pavillon ou» dans la deuxième phrase. La secrétaire générale adjointe de la réunion a souligné qu'en vertu du texte les lois ou règlements nationaux peuvent autoriser les inspecteurs de l'Etat du pavillon à imposer des sanctions ou d'autres mesures de redressement; il revient donc à l'administration de chaque Etat du pavillon de décider d'autoriser ou non les organismes reconnus à le faire. En conséquence, il a été décidé de laisser ce paragraphe inchangé.
- 262.** L'expert gouvernemental des Bahamas a déclaré qu'en cas d'immobilisation d'un navire l'inspecteur devrait être informé de la possibilité de recours et le signaler au capitaine du navire immobilisé. Il a suggéré l'insertion d'un paragraphe supplémentaire à la suite du paragraphe 107 visant à refléter le libellé de la norme A5.1.4, paragraphe 8, de la CTM. Le vice-président des armateurs a appuyé cette proposition, mais souhaité que ce nouveau texte soit inséré après le paragraphe 113. Soutenu par le représentant gouvernemental du Danemark, il a en outre proposé que le texte soit libellé comme suit: «L'inspecteur de l'Etat du pavillon doit également fournir des informations sur tout droit de recours.» Le vice-président des gens de mer a signalé que le texte proposé par le vice-président des armateurs ne s'aligne pas exactement sur la CTM; il lui a donc préféré la proposition de la délégation des Bahamas. Il a été convenu que le libellé reflète la norme A5.1.4, paragraphe 8, de la CTM.

Paragraphe 110

- 263.** Le représentant gouvernemental du Danemark, se référant à la discussion et aux modifications des paragraphes 96 et 97, a suggéré l'insertion des termes «, conformément à la législation et à la pratique nationales» après «en anglais», proposition qui a été retenue.

Paragraphe 111

- 264.** L'expert gouvernemental des Iles Marshall a proposé que le paragraphe 111 soit rédigé en caractères gras. Il a par ailleurs estimé que le paragraphe 110 est étroitement lié au paragraphe 112 et a donc suggéré de déplacer le paragraphe 111 au début de la section.

Paragraphe 112

- 265.** L'experte gouvernementale du Royaume-Uni a déclaré que les membres gouvernementaux, après avoir longuement débattu du paragraphe 112, se sont inquiétés de ce que l'exemple fourni dans ce paragraphe ne reflète pas rigoureusement la norme A5.1.4, paragraphe 7 c), de la CTM. Elle a suggéré de remplacer le libellé suivant:

«En revanche, si l'éclairage est en panne ou insuffisant dans plusieurs cabines, ou s'il s'agit d'un problème récurrent, cela pourra constituer un motif suffisant pour retenir le navire au port en attendant que l'on remédie au manquement. Dans d'autres cas, pour continuer avec cet exemple, une défectuosité de l'éclairage sur le navire pourra très bien poser un problème de sécurité et de santé au travail, auquel il faudra remédier pour que le navire puisse naviguer.»

par:

«Toutefois, s'il s'agit d'un problème récurrent ou si l'éclairage du navire est défectueux ou insuffisant en plusieurs endroits, voire dans les cabines, et dénote un problème général de sécurité et de santé au travail (conformément aux critères de la norme A5.1.4, paragr. 7 c)), l'inspecteur pourra décider d'interdire au navire de prendre la mer tant que les manquements n'auront pas été réparés.»

- 266.** Le vice-président des gens de mer s'est associé à cette proposition de modification, tout en se montrant préoccupé par le fait que l'exemple n'attire pas suffisamment l'attention sur les atteintes aux droits des gens de mer. Il a été convenu d'examiner le texte en vue de le remanier.
- 267.** L'expert gouvernemental de la Grèce est convenu qu'il faut remédier à tous les manquements. Toutefois, faisant référence aux manquements relatifs au recours à des services de recrutement et de placement, il a suggéré l'insertion, au paragraphe 112, de la phrase: «Les mesures prises en vue de réparer un manquement relatif au recours par l'armateur à des services de recrutement et de placement ne doivent, en principe, pas être préjudiciables aux gens de mer concernés.», et ce aux fins de protéger les gens de mer.
- 268.** Le vice-président des armateurs a déclaré à propos de la proposition ci-dessus que le texte devrait tenir compte des cas où les gens de mer sont conscients d'avoir été recrutés par un processus illégal.
- 269.** Le vice-président des gens de mer, appuyé par l'expert gouvernemental des Philippines, a approuvé la proposition de l'expert gouvernemental de la Grèce, pour autant qu'elle soit rédigée comme suit:

-
- si le contrat d'engagement maritime des gens de mer comporte une clause illégale qui l'invalide, la correction vise non pas à contraindre tous les gens de mer concernés à quitter le navire, mais à supprimer la clause illégale;
 - si les membres de l'équipage ont dû payer une amende pour avoir été recrutés par un service de recrutement et de placement privé en sachant que cette pratique est illégale, la correction ne doit pas conduire au licenciement des gens de mer concernés mais à des mesures (éventuellement l'inscription sur une «liste noire») prises à l'encontre du service de recrutement et de placement privé.

270. L'expert gouvernemental des Bahamas, tout en considérant la proposition de l'expert gouvernemental de la Grèce d'un œil favorable, a estimé qu'en cas de recrutement illégal d'un marin d'un âge inférieur à l'âge prescrit par le biais d'un service de recrutement et de placement illégal il convient de veiller à ce que le marin ne puisse rester à bord. Le représentant gouvernemental du Danemark a en outre relevé que la même procédure pourrait s'appliquer aux gens de mer non qualifiés.

271. Le vice-président des gens de mer est convenu que le fait de recruter des gens de mer d'un âge inférieur à l'âge prescrit ou non qualifiés ne présente pas un risque uniquement pour eux-mêmes et que, par conséquent, ils devraient quitter le navire.

Paragraphe 114

272. L'expert gouvernemental des Philippines, se référant au premier point de ce paragraphe, a déclaré que son gouvernement apprécierait que l'OIT apporte son soutien en fournissant les conseils scientifiques et techniques nécessaires aux inspecteurs.

273. Le vice-président des gens de mer a souligné qu'en vertu de la CTM un certificat de travail maritime ne saurait être *visé* suite à une inspection en vue d'un renouvellement, mais qu'un *nouveau* certificat doit être délivré. Il a donc été convenu de remanier le libellé du troisième point de ce paragraphe.

Adoption des directives

274. Les directives ont été adoptées par consensus.

Rapport

275. 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.

Clôture de la réunion

276. Le président a proposé que le projet de directives soit adopté étant entendu que le groupe de rédaction technique, sous le contrôle du Bureau, confirmera ultérieurement que le texte contient tous les amendements approuvés par les participants. Le vice-président des armateurs, le vice-président des gens de mer ainsi que l'expert gouvernemental du Panama, s'exprimant en tant que président du groupe gouvernemental, ont approuvé cette proposition.

277. Les participants ont approuvé les directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006.

-
- 278.** Le vice-président des armateurs, le vice-président des gens de mer et le vice-président du groupe gouvernemental ont félicité le Bureau, leur groupe respectif ainsi que les autres participants pour le travail excellent qui a été fourni et pour les efforts de collaboration déployés tout au long de la semaine.
- 279.** La secrétaire générale adjointe de la réunion a remercié tous les participants ainsi que le secrétariat du BIT. Elle a tenu à remercier tout particulièrement M. Neil Atkinson, du gouvernement du Royaume-Uni, pour sa précieuse contribution à la rédaction des directives.

Revised list of participants
Liste révisée des participants
Lista de participantes revisada

Chairperson
Président
Presidente

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

Governments experts
Experts des gouvernements
Expertos de los gobiernos

Mr Robin Phillips
Deputy Director
Bahamas Maritime Authority
120 Old Broad Street
London EC2N 1AR
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 20 7562 1330
Fax: +44 20 7614 0680
Email: rphillips@bahamasmaritime.com

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

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

EGYPT EGYPT EGIPTO

Mr Salah Mohamed El Torgoman
General Manager, Ship Registration & Crew Affairs
Egyptian Authority for Maritime Safety
6 Ahmed Youssef St.
Bulkly Alexandria 21513
EGYPT
Tel.: 010 56 409 36
Fax: 002035434138
Email: salaheltorgoman@yahoo.com

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

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

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

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr Naoki Saito
Special Assistant to the Director
Safety Management & Seafarers Labour Division
Maritime Bureau
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

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr Daisuke Shoya
Deputy Director
Safety Management & Seafarers Labour Division
Maritime Bureau
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: shoya-d2yx@mlit.go.jp

Mr Seiichi Tajima
First Secretary
Permanent Mission of Japan
3, chemin des Fins
1211 GENEVE 19
SWITZERLAND
Tel.: +41 22 717 3105
Fax: +41 22 717 9870
Email: seiichi.tajima@ge-japan.ch

REPUBLIC OF KOREA RÉPUBLIQUE DE CORÉE REPÚBLICA DE COREA

Mr Bong Su Jang
Deputy Director
Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs
No. 1 Jung-dong Kyeong gi-do
Seoul
REPUBLIC OF KOREA
Tel.: +82 02 45 5499
Office: +82-02-2110 8591
Fax: +82-02-2110 2699

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr Yeong Woo Jeon
Professor/Legal Adviser to the Ministry
Korean Institute of Maritime and Fisheries Technology
No. 123 Yong-Dang, Nam-Gu
Busan
REPUBLIC OF KOREA
Tel.: +82 51 620 5822
Fax: +82 51 624 9081
Email: jyw@seaman.or.kr

Mr Jeong-Chong Jeon
General Manager
Statutory System Certification Team
Korean Register of Shipping
60, Sinseongno, 23-7, Jang-dong Yuseong-gu
Deajeon
REPUBLIC OF KOREA
Tel.: +82 42 869 9360
Fax: +82 42 862 6020
Email: jcjeon@krs.co.kr

MARSHALL ISLANDS 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

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Ms Angela Plott
Deputy Commissioner 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

Mr Dinesh Thareja
Head-Safety Certification
ABS Corporate
16855 North Chase Dr
Houston TX 770 60
UNITED STATES
Tel.: +281 877 6627
Fax: +281 877 5815
Email: dthareja@eagle.org

Mr Thomas Heinan
Senior Deputy Commissioner 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: theinan@register-iri.com

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

Adviser/Conseillère technique/Consejera técnica

Sra. Nyxkhari Ardila Guillén
Jefa del Departamento de Asuntos Laborales Marítimos
Dirección General de Gente de Mar de la Autoridad Marítima
Edificio Pancanal, Albrook
0483 Balboa Ancón 0533
PANAMÁ
Tel.: +507 501 5066
Fax: +507 501 5210

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr Hans Leo Cacdac
Deputy Administrator
Philippine Overseas Employment Administration
Blas F. Ople Bldg, Ortigas Ave. Cr. Edsa Mandaluyong City
Mandaluyong City 1555
PHILIPPINES
Tel.: +632 7221153
Fax: +632 7219498
Email: habyl305@yahoo.com

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr Noriel Devanadera
Deputy Administrator/Head Dole Maritime Office
Department of Labor and Employment
4th Floor, Dole Bldg. Intramuros
Manila 1002
PHILIPPINES
Tel./Fax: +63 525 8119
Email: mr_noriel@yahoo.com

Mr Ramon T. Tionloc Jr.
Labor Attaché
Department of Labor and Employment
4th Floor, Dole Bldg. Intramuros
Manila 1002
PHILIPPINES

Mrs 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

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 444 0004 / 7812 322 0682
Fax: +7812 444 2470
Email: mail@gma.ru
Gorobtsov_a@list.ru

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

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
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 *
Senior State Inspector of the Control over Foreign Vessels
of State Port Control Administration of Kaliningrad Port

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

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

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr Roger Janson
Manager Survey Operations Policy
Maritime and Coastguard Agency
Spring Place, 105 Commercial Road
Southampton SO15 1EG
UNITED KINGDOM
Email: roger.janson@mcga.gov.uk

Ms Julie Carlton
Deputy Head of Seafarer Safety and Health and Safety Branch
Maritime and Coastguard Agency
Spring Place, 105 Commercial Road
Southampton SO15 1EG
UNITED KINGDOM
Tel: +44 799 0681 291
Fax: +44 2380 329 390
Email: julie.carlton@mcga.gov.uk

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

* Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivés le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

Ms Vicky Hutchinson
Shipping Policy
Zone 2/33
Great Minister House
76 Marsham Street
London SW 1P 4DR
UNITED KINGDOM
Tel: +44(0) 20 79 44 5161
Email: vicky.hutchinson@dft.gsl.gov.uk

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 21821
Email: malcolm.blake-lawson@dft.gsi.gov.uk

**Shipowner experts
Experts des armateurs
Expertos de los armadores**

Mr Fabrizio Cernigliaro
International Shipping Federation
Confederazione Italiana Armatori (CONFITARMA)
Piazza S. Apostoli 66
00187 Roma
ITALY
Tel.: +39 06 674 81245
Fax: +39 06 697 83724
Email: fabrizio.cernigliaro@confitarma.it

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

Ms Maria R. Del Busto
Global Chief Human Resources Officer & VP
Royal Caribbean Cruises Ltd
1050 Caribbean Way
Miami Florida 33132
UNITED STATES
Tel.: +305 539 6307
Fax: +306 539 6232
Email: mbusto@rccl.com

Ms Theresa Hatch
Executive Director
Australian Shipowners' Association
Level 1, 4 Princes Street
Port Melbourne Victoria 3207
AUSTRALIA
Tel.: + 61 3 9646 0755
Fax: + 61 3 9646 2256
Email: teresa.hatch@asa.com.au

Mr Joseph Ludwiczak
General Secretary
Liberian Shipowners' Council Ltd
99 Park Avenue, Suite 1700
New York NY 10016-1601
UNITED STATES
Tel.: +1 212 973 3896
Fax: +1 646 217 3869
Email: jl@liberianshipowners.com

Sr. Hernán Morales Villamor
Asesor Laboral
Asociación Nacional de Armadores
Blanco 795
Valparaíso
CHILE
Tel./Fax: +56 32 2212057
Email: info@armadores-chile.cl / hmorales@ssm.cl

Mr Carlos C. Salinas
Chairman
Philippine Transmarine Carriers, Inc.
Filipino Shipowners' Association
First Maritime Place, 7458 Bagtikan St.
San Antonio Village
Makati City 1203
PHILIPPINES
Tel.: +632 8981193
Fax: + 632 8981194
Email: ccsalinas@ptc.com.ph

Mr David Tongue
International Shipping Federation (ISF)
12 Carthusian Street
London EC1M 6EZ
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 20 7417 8844
Fax: +44 20 7417 8877
Email: david.tongue@marisec.org

Admiral Armando Amorin Ferreira Vidigal
Syndarma
Rua Visconde de Inhaúma 134-10 Andar
Rio De Janeiro CEP 20 094
BRAZIL
Tel.: +55 21 2223 1202
Fax: +55 21 2223 0230
Email: syndarma@syndarma.org.br

Mr Shuichoro Yoshida
General Manager, Labour Affairs Group
Marine Division
Japanese Shipowners' Association
Kaiun Bldg, 6-4 Hirakawa-cho
2-chome, Chiyoda-ku
Tokyo 102-8603
JAPAN
Tel.: +81 3 3264 7341
Fax: +81 3 3262 6767
Email: s-yoshida@jsanet.or.jp

Shipowners' advisers/Conseillers techniques des armateurs/Consejeros técnicos 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 Gerardo A. Borromeo
Chief Operating Officer
Philippine Transmarine Carriers, Inc.
Filipino Shipowners' Association
Room 503, 5th Floor, Victoria Building
429 United Nations Avenue
Ermita Manila
PHILIPPINES
Tel.: +632 8981193
Fax: + 632 8981194
Email: gborromoe@ptc.com.ph

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

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

Mr Kimo Kostianen
Marine Adviser
Finnish Shipowners' Association
FINLAND
Email: kimo.kostianen@shipowners.fi

Mr William Mcknight
Japanese Shipowners' Association
Kaiun Bldg, 6-4 Hirakawa-cho
2-chome, Chiyoda-ku
Tokyo 102-8603
JAPAN

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

Ms Alexandra Pohl
Verband Deutscher Reeder
Esplanade 6, Postfach 305580
20354 Hamburg
GERMANY
Tel.: +49 40 35 0970
Fax: +49 40 35 097211
Email: pohl@reederverband.de

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

M^{me} Nicole Van Echelpoel
Directrice adjointe
Union royale des armateurs belges
Brouwersvliet 33 bg
2000 Anvers
BELGIQUE
Tel:+32 3 232 72 32
Fax:+32 3 231 39 97
Email:nicky.simons@bzv.be

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

Seafarers' 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

M. Mel Joachim Djedje Li

Secrétaire general

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 Igor Kovalchuk

1st Vice President

Seafarers' Union of Russia

6 Bolshoy Koptevskiy Proyezd, PO Box 61

Moscow 125319

RUSSIAN FEDERATION

Tel: +7(0) 495 229 9119

Fax: +7(0) 495 234 4368

Email: kovalchuk@sur.ru

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

Mr Peter McEwen

Nautilus UK

Maritime Charities Funding Group

750-760 High Road

Leytonstone

London E11 3BB

UNITED KINGDOM

Tel.: +44 20 8989 6677

Email: pmcewen@nautilusuk.org

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 / bmor@sjomannsunion.no

Mr Brian Orrell
General Secretary
Nautilus UK
750-760 High Road
Leytonstone
London E11 3BB
UNITED KINGDOM
Tel.: +44 (0)8 989 6677
Email: borrell@nautilusuk.org

Mr Michael J. Rodriguez
Executive Assistant to the President
International Organization of Masters, Mates and Pilots
700 Maritime Boulevard, Suite B
Linthicum Heights Maryland 21090-1941
UNITED STATES
Tel.: 410 850 8700
Fax: 410 850 0973
Email: mrodriguez@bridgedeck.org

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

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

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

Ms Dope Adakou Ajavon^{*}
SYNTRAPAL
Lome
TOGO
Email: syntrapal@yahoo.fr

Mr Karl Heinz Biesold
Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Ver.di Bundesvorstand
Paula-Thiede-Ufer 10
10179 Berlin
GERMANY
Tel.: +49 30 6956 2630 / 3820
Email: karl-heinz.biesold@verdi.de

^{*} Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivé le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

Mr Kodjo Deakissim *
SYNTRAPAL
Lome
TOGO
Email: syntrapal@yahoo.fr

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 Atchou Gnahouame *
SYNTRAPAL
Lome
TOGO
Email: syntrapal@yahoo.fr

Mr Lee Yong Kee
Singapore Maritime Officers' Union
SINGAPORE
Email: lekyong@warelink.com.sg

Mr Adjevi Kombete Neglokpe *
SYNTRAPAL
Lome
TOGO
Email: syntrapal@yahoo.fr

Mr Yao Konani *
SYNTRAPAL
Lome
TOGO

Ms Mary Liew
Executive Secretary
Singapore Maritime Officers' Union
75 Jellicoe Road
Singapore
SINGAPORE

Mr Ilpo Minkinen
ITF Inspector
Finnish Seamen's Union
Ullantie 25G 01400
Vantaa
FINLAND
Tel: +358 407 28 693
Email: ilpo.minkinen@smu.fi

* Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivés le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

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

Ms Eduarda Moura Pereira de Barros *

Sindimar
BRAZIL

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

Mr Thomas Tay
General Secretary
Singapore Maritime Officers' Union
75 Jellicoe Road
Singapore
SINGAPORE

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

Government participating 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.: +41 22 959 84 84
Fax: +41 22 774 30 49
Email: contact@mission.algerie.ch

* Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivés le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

M. Mohamed Khiat
Inspecteur général du travail
Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Sécurité sociale
44, boulevard Mohamed Belouizdad
Alger 16001
ALGERIE
Tel.: +213 21 65 9999

M. Larbi Djacta
Ministre conseiller, représentant permanent
Mission permanente d'Algérie
308, route de Lausanne
1293 Bellevue/Genève
SUISSE
Tel.: +41 22 959 84 84
Fax: +41 22 774 30 49
Email: contact@mission.algerie.ch

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
Tel.: +213 21 66 3831
Fax: +213 21 66 3831

M. El-Hacene El Bey
Conseiller diplomatique
Mission permanente d'Algérie
308, route de Lausanne
1293 Bellevue/Genève
SUISSE
Tel: +41 22 959 84 84
Fax: +41 22 774 30 49

M. Mohamed Khenidjou
Chef de projet et chargé du Bureau des gens de mer
Ministère des Transports
Alger
ALGERIE

M. Youcef Zerizer
Chef des affaires maritimes
Garde-côte algérien, Amirauté
Alger
ALGERIE
Tel.: +213 321 71 2792
Email: zerizer@hotmail.com

M. Toufik Belaouar
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

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

Sr. Rubén Ramón Becker
Consejero Técnico
Prefecto, Prefectura Naval Argentina
Edudido Madero 235
Buenos Aires
ARGENTINA
Tel.: + 54 11 4318 7400
Fax: +54 11 4318 7402

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

* Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivé le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

Mr Bart Heylbroeck
Counsellor-General
Belgium Maritime Inspectorate
Federal Public Service Mobility and Transport
Notiënkooi 5
8400 Oostende
BELGIUM
Tel.: 32 59 56 1450
Fax: 32 59 56 1474
Email: sc.oostende@mobiliteit.fgov.be

BENIN BÉNIN

M. Charles W. Afouda *

Administrateur des affaires maritimes
Directeur de la Marine marchande
Cotonou
BENIN

CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN

M. Francis Ngantcha
Ministre conseiller
Mission permanente du Cameroun
6, rue du Nant
1207 Genève
SUISSE
Fax: +41 22 736 21 65
Email: ngantchaf@bluewin.ch

CANADA CANADÁ

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

* Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivé le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

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

CHINA CHINE

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

Mr Daze Li
Chief Engineer
Seafarer Management
Department of China Maritime Safety Administration
11 Jianguomennei Ave.
Beijing 100736
CHINA
Tel.: +8610 65292498
Fax: +8610 65292882
Email: lidaze@msa.gov.cn

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

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

CYPRUS CHYPRE

M. Nicos P. Nicolaou
Counsellor, Deputy Permanent Representative
Permanent Mission of Cyprus
66, rue du Grand-Pré
1202 Genève
SWITZERLAND
Tel: +41 22 791 0084
Email: cyprus@cyprusmission.ch

M^{me} Maria Sologianni
Advisor
Permanent Mission of Cyprus
66, rue du Grand-Pré
1202 Genève
SUISSE

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

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

Mr Philippe Bauchy
Special Adviser
Danish Maritime Authority
Vermundsgade 38C
2100 COPENHAGEN
DENMARK
Tel.: +45 3917 4621
Email: pb@dma.dk

EL SALVADOR

S.E. Sr. Byron Fernando Larios López *

Misión Permanente de El Salvador
1202 Genève
SUISSE

S.E. Sr. Miguel Angel Alcaine Castro *

Misión Permanente de El Salvador
65, rue de Lausanne
1202 Genève
SUISSE

* Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivés le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

Sr. Mario Castro Grande *
Misión Permanente de El Salvador
65, rue de Lausanne
1202 Genève
SUISSE

FINLAND FINLANDE FINLANDIA

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

FRANCE FRANCIA

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. Benoît Faist
Administrateur principal des affaires maritimes
Chef du bureau du PSC, Direction des affaires maritimes
3, place de Fontenoy
75007 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

M^{me} Amandine Le François
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et des Transport
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 des affaires statutaires
Bureau Véritas
17 bis, place des Reflets
92400 Courbevoie
FRANCE
Tel.: +33 1 42 91 33 29
Email: emmanuel.scanavino@bureauveritas.com

GABON GABÓN

M^{me} Adele Patricia Louzet
Première secrétaire
Mission permanente du Gabon
47, avenue Blanc
1211 Genève 7
SUISSE

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Mr Tilo Berger
See-Berufsgenossenschaft
Reimerstwiete 2
Hamburg 20457
GERMANY
Tel.: +49 40 361 37 213
Fax: +49 40 361 37 295
Email: ism@see-bg.de

INDIA INDE

Captain L.K. Panda *
Ministry of Shipping, road Transport & Highways
NEW DELHI

IRAQ

M. Wisam Al-Qaisi
Troisième secrétaire
Mission permanente d'Iraq
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

* Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivé le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

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
ITALIA
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
ITALIA
Tel.: +39 06 59 08 4801
Email: guiseppe.alati@infrustrutturetrasporti.it

KENYA

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

Mr Wilfred Kagimbi
Chief Surveyor & Receiver, Weeks
Kenya Maritime Authority
P.O. Box 95076
80104
Mombasa
KENYA

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, Weeks
Kenya Maritime Authority
PO Box 95076
80104
Mombasa
KENYA
Email: atikuri@maritimeauthority.co.ke / mwamburikituri@yahoo.com

LATVIA LETTONIE LETONIA

Captain Andris Rankevics
Head of Navigation and Maritime Communication Division
Maritime Department of the Ministry of Transport
Tel.: +371 7028033
Email: andris.rankevics@sam.gov.lv

LIBERIA

Ms Margaret Ansumana
Deputy Commissioner
Bureau of Maritime Affairs
8619 Westwood Center Drive, Suite 300
Vienna Virginia 22182
UNITED STATES
Email: mansuman@liscr.com

Ms Yvonne Clinton *

Bureau of Maritime Affairs
8619 Westwood Center Drive, Suite 300
Vienna Virginia 22182
UNITED STATES

Mr Michael Davis-Sekle *

Liberian Registry

Mr James Walsh
Vice-President
Seafarers' Certification and Documentation, LISCER. LLC
Liberian International Ship & Corporate Registry
8619 Westwood Center Drive
Vienna VA 22182
UNITED STATES
Tel.: +1 703 251 2417
Fax: +1 703 790 5655
Email: jwalsh@liscr.com

Mr Olaf Quas
Head of Department
Liberian International Registry
Germenischer Lloyd
Vorsetzer 41
20459 Hamburg
GERMANY
Tel.: +49(0)173-610 8920
Email: olaf.quas@gl-group.com

Mr Geebae *

Liberian Registry

* Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivés le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

LITHUANIA LITUANIE LITUANIA

Ms Egle Vysniauskaitė
Ministry of Transport & Communications
Gedimino av. 17
01505 Vilnius
LITHUANIA
Tel.: +370 5 2393914
Fax: +370 5 2393880
Email: e.vysniauskaite@transp.lt

LUXEMBOURG LUXEMBURGO

M^{me} Annabel Rossi
Juriste
Commissariat aux affaires maritimes
12-21, Boulevard Royal
2449 Luxembourg
LUXEMBOURG
Tel.: +352 247 84 912

M. Marc Siuda
Conseiller social
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur
Commissariat aux affaires maritimes
12-21, Boulevard Royal
2449 Luxembourg
LUXEMBOURG
Tel: +352 478 4912
Email: cam@cam.etat.lu

M. Marc Glodt
Consultant
LUXEMBOURG
Email: mglodt@pt.lu

M. Alexandre Charbonneau *

Chercheur à l'Université de Luxembourg

MADAGASCAR

M. Roger Rakotonarivo
Conseiller
Mission permanente de Madagascar
32, avenue de Riant-Parc
1209 Genève
SUISSE
Tel.: +41 22 740 1650
Fax: +41 22 740 1616

* Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivés le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

MALAYSIA MALAISIE MALASIA

Mr Kanagalingam Selvarasah
Marine Officer
Malaysia Marine Department
PO Box 12, Jalan Lindungan
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

MALI MALÍ

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

MOZAMBIQUE

M. Joaquim Moisés Siuta
Inspecteur général du travail
Ministère du Travail
MOZAMBIQUE
Email: joaquim_siuta@yahoo.com.br

M. Levy André Marrengula *
Institut national de Marinha
Ministère des Transports et des Communications

M. Juvenal Arcanjo Dengo
Premier secrétaire
Mission permanente du Mozambique
13, rue Gautier 1^{er}
1201 Genève
SUISSE
Tel.: +41 22 901 17 83

M. Miguel Raul Tungadza *
Mission permanente du Mozambique
1201 Genève
SUISSE

* Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivés le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

NAMIBIA NAMIBIE

Mr Bro-Matthew Shinguadja
Labour Commissioner
Office of the Labour Commissioner
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

NIGERIA NIGÉRIA

Mr Onubuogo C. Illoh *

Ministry of Labour and Productivity
Federal Secretariat Complex
Abuja
NIGERIA

Mr Auwab A. Abdullahi *

Ministry of Labour and Productivity
Federal Secretariat Complex
Alhaji Shehu Shagari, Annex 2
Abuja
NIGERIA

* Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivés le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

Mr O. Henry Abebe
Executive Director
Maritime Labour and Cabotage Services
Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA)
Maritime House, 4 Burma Road
Apapa Lagos
NIGERIA
Tel.: +234 802 292 4900
Email: oyailoabebe@yahoo.com

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

Captain T. Kerieweregba
Chairman, Marchant Navy Officers Association
Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA)
Maritime House, 4 Burma Road
Apapa Lagos
NIGERIA

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

Mr Ahmed Tijjani Ramalan
Executive Chairman
International Maritime School
No. 15B, Awolowo Road, Ikoyi
Lagos
NIGERIA
Tel.: +234 8 033 15 4780
Email: ramalan-01@yahoo.co.uk

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Mr Einar Aase
Senior Engineer
Norwegian Maritime Directorate
Postboks 2222
N-5509 Haugesund
NORWAY
Tel.: +47 52 74 50 00
Fax: +47 52 74 50 01
Email: postmottak@sjofartsdir.no / eia@sjofartsdir.no

Mr Haakon Storhaug
Senior Adviser
Norwegian Maritime Directorate
PO Box 2222
N-5509 Haugesund
NORWAY
Tel.: +47 527 45000
Fax: +47 527 45001
Email: hst@sjofartsdir.no

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

POLAND POLOGNE POLONIA

Mr Marek Leski
Chief of Marine Safety Inspectorate
Ministry of Infrastructure
Maritime Office in Szczecin
Jana z Kolna 9
71-603 Szczecin
POLAND
Tel.: +48 91 4403 594
Fax: +48 91 4339 592
Email: mleski@ums.gov.pl

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

M. António Valada Da Silva
Ministère du Travail et des Affaires sociales
Lisboa
PORTUGAL
Email: avaladasilva@igfse.lr

M. José António de Sousa Fialho
Conseiller
Mission permanente du Portugal
Rue Antoine-Carteret, 33
1202 Genève
SUISSE
Tel.: +79 39 18 602
Email: sous.fialh@bluewin.ch

QATAR

Mr Faisal Salman Al-Hajiri
Marine Consultant
Customs and Ports General Authority
QATAR
Email: msco@qatar.net.qa

Mr Ali Al Hammadi
Expert Maritime Affairs
Customs and Ports General Authority
27-29, avenue. Bouchet
1209 Genève
SWITZERLAND
Email: maritimecpga@qatar.net.qa

ROMANIA ROUMANIE RUMANIA

Mr Visa Florin
Labour Inspector
Directorate Health and Safety at Work
Inspectia Muncii
Str. Matei Voievod NR 14, Sect 2
Bucuresti
ROMANIA
Tel.: +40 21 302 70 88
Fax: +40 21 302 70 68
Email: florin.visa@inspectiamuncii.ro

Mr Dima Mihaela
Labour Inspector
Directorate Health and Safety at Work
Bucuresti
ROMANIA
Tel.: +40 21 302 70 88
Fax: +40 21 302 70 68
Email: mihaela.dima@inspectiamuncii.ro

SENEGAL SÉNÉGAL

M. Elhadji Ibou Boye
Conseiller
Mission permanente du Sénégal
93, rue de la Servette
1202 Genève
SUISSE

SLOVENIA SLOVÉNIE ESLOVENIA

Ms Karmen Sterbenc
Senior Legal Adviser
Ministry of Labour, Family & Social Affairs
Kotnikova 5
Ljubljana
SLOVENIA
Tel.: +38 61 13 69 8700
Fax: +38 6101306908730
Email: karmen.sterbenc@gov.si

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

Ms Magda Dobrovoljc
Ministry of Transport
Langusova 4
1000 Ljubljana
SLOVENIA
Tel.: + 386 14 78 8263
Email: magda.dobrovolsc@gov.si

SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA

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

Mr Virgil Seafeld
Executive Manager
Department of Labour
Private Bag x117
0001 Pretoria
SOUTH AFRICA
Tel.: +12 309 4709 (27)
Email: virgil.seafeld@labour.gov.39

Mr Sipho Ndebele
Minister (Labour)
Permanent Mission of South Africa
65, rue du Rhône
1204 Genève
SUISSE
Tel.: +4122 849 54 54
Email: sipho@bluewin.ch

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sr. José M. Pérez Toribio *

Sr. Santos Orizaola Gurriá *

Sr. Francisco Arnau Navarro
Consejero de Trabajo
Misión Permanente de España
Avenue Blanc, 53
Genève
SUISSE

Sra. Aránzazu Morala del Campo
Jefa de servicio de la Subdirección General de la Flota y de la Formación
Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino
Secretaria General del Mar
Calle Ortega y Gasset, 57
28005 Madrid
ESPAÑA
Tel.: +34091 347 36 47
Email: amoralad@mapya.es

SWEDEN SUÈDE SUECIA

Mr Leif Remahl
Senior Administrative Officer
Swedish Maritime Administration
Sjöfartsverket
SE-601 78 Norrköping
SWEDEN
Email: leif.remahl@sjofartsverket.se

Mr Olle Wadmark
Head of Operative Division
Swedish Maritime Administration
Sjöfartsverket
SE-601 78 Norrköping
SWEDEN

Mr Tomas Aström
Deputy Head of Survey and Inspection
Swedish Maritime Administration
Sjöfartsverket
SE-601 78 Norrköping
SWEDEN

UNITED REPUBLIC OF TANZANIA 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

* Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivés le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

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

Mr Aggrey K. Mlimuka
Association of Tanzania Employers
IPS Building, 7th Floor, Samora Avenue/Azikiwe Street
P.O.Box 2971
Dar Es Salaam
UNITED REPUBLIC OF TANZANIA
Tel.: +255 22 2110940
Fax: +255 22 2119434
Email: info@ate.or.tz/ amlimuka@yahoo.com

TUNISIA TUNISIE TÚNEZ

M. Mohamed Fersi
Responsable de la formation et du travail maritime
Ministère du Transport
Boulevard du 7 Novembre 1987
Près de l'aéroport
Tunis-Corthoge 2035
TUNISIE

M. Ali Yahmadi
Directeur des gens de mer
Office de la marine marchande et des ports
Bâtiment administratif
La Gaulette 2060
TUNISIE
Tel.: +216 71 738 036
Fax: +216 71 735 812
Email: a.yahmadi@ommp.nat.tn

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

M. Erhan Batur
Conseiller
Mission permanente de Turquie
Chemin du Petit-Saconnex, 28b
1211 Genève 19
SUISSE
Tel.: 022 918 5082
Email: erhan.batur@mfa.gov.tr

M. Ekrem Ozcan
Directeur général adjoint
Sous-secrétariat chargé des affaires maritimes
Denizcilik Mustesarligi
GMK Bulvari N° 128, Maltepe
Ankara
TURQUIE
Tel.: +90(312)232 4704
Email: eoacan@denizcilik.gov.tr

M. Bilal Kazan
Chef de Section
Sous-secrétariat chargé des affaires maritimes
Denizcilik Mustesarligi
GMK Bulvari N° 128, Maltepe
Ankara
TURKEY
Tel.: +90 312 232 3856
Fax: +90 312 232 0921
Email: bkazan@denizcilik.gov.tr

Mr Koksall Nuroglu *
Sous Secrétariat chargé des Affaires maritimes
Email: koksallnuroglu@denizcilik.gov.tr

UKRAINE UCRANIA

Ms Svitlana Opanasenko *
Ministry of Transport and Communications of Ukraine
14 Peremogy Avenue
KYIV 01135
UKRAINE

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr John Hannon
U.S Coast Guard, Flag State Program Manager
Commandant (CG-343)
2100 2nd Street Sw
Washington DC 20593
UNITED STATES
Tel.: +202 372 1222
Fax: +202 372 1918
Email: john.j.hannon2@uscg.mil

Ms Medina Mayte
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

ZAMBIA ZAMBIE

Ms Isabelle Lemba *
First Secretary
Permanent Mission of Zambia
Chemin du Champ-d'Anier, 17-19
1209 Geneva
SUISSE

* Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivé le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

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
Tel.: +322 29 68 449
Email: anne.devouche@ec.europa.eu

Mr Nicolas Breczewski
Administrator
Directorate General for Employment, Social Affairs & Equal
Opportunities
Unit F.2 Labour Law, J-54-00/062
54, rue Joseph II
1049 Brussels
BELGIUM
Tel.: +322 298 00 89
Fax: +322 299 08 90
Email: nicolas.breczewski@ec.europa.eu

Ms Sabine Boehmert
Administrator
Directorate General for Employment, Social Affairs & Equal Opportunities
Unit D.4 International Affairs & Enlargement, J-27-03/080
27, rue Joseph II
1049 Brussels
BELGIUM
Email: sabine.boehmert@ec.europa.eu

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
Asociación Marítima Cristiana Internacional

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
UNITED STATES
Tel.: +1 212 349 1794
Fax: +1 212 348 8342
Email: dstevenson@seamenschurch.org

Mr Ken Peters
Vice-Chair, ICMA Standing Delegation to the ILO
The Missions to Seafarers
St. Michael's Paternoster Royal
College Hill
London EC4R 2RJ
UNITED KINGDOM

Sr. Domingo Gonzales Joyanes *

Member, ICMA Standing Delegation to the ILO
Paseo de la Castellana N° 166 esc. C.9A
Madrid 28046
ESPAÑA

International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW)

M. Jean-Yves Legouas
Chairperson
Seafarers' Health Information Programme
24, Impasse des Dauphines
74890 Bons-en-Chablais
FRANCE
Tel.: +33 9 60 08 36 60
Email: legouas74@orange.fr

Mr Rob Verbist *

Seafarers' Health Information Programme Manager

* Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivés le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

International Maritime Health Association (IMHA)
Association internationale de médecine maritime (AIMM)

Dr. Suresh Idnani
Vice-President
International Maritime Health Association (IMHA)
S 2/2 Nova Cidade Complex
Alt Porvorim, Bardez
Goa 403521
INDIA
Tel.: +91 832 241 7036 / + 91 982 212 6604
Fax: + 91 832 241 3021
Email: sureshidnani@hotmail.com

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

Sr. Guillermo Cabral
Gerente de Recursos Humanos
Cámara 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 (FIA)

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

Ms Natalie 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

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
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

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

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

Mr Steve Cotton^{*}
International Transport Workers' Federation (ITF)
49-60 Borough Road
London SE1 1DR
UNITED KINGDOM

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

M. Abdoulaye Lellouma Diallo
Representant permanent de l'OATUU
18, chemin de la Planche brûlée
App. A2 103
01210 Ferney Voltaire
FRANCE
Tel/Fax: 33 450 406513
Email: elhadjdiallo@hotmail.com

^{*} Did not arrive by 18.09.2008.
Non arrivé le 18.09.2008.
Sin llegar el 18.09.2008.

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 Grimsmann

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

M^{me} 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/Representantes 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 Secretario de Actas y Jefe de los Servicios de Secretaría

Mr Hahn