

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Département des normes internationales du travail
Département des activités sectorielles

Commission préparatoire tripartite sur la convention du travail maritime, 2006

Rapport final

Genève, 20-22 septembre 2010



ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Département des normes internationales du travail
Département des activités sectorielles

**Commission préparatoire tripartite sur
la convention du travail maritime, 2006**

Rapport final

Genève, 20-22 septembre 2010

Copyright © Organisation internationale du Travail 2011

Première édition 2011

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 leurs ont été octroyés. Visitez le site www.ifrro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

Commission préparatoire tripartite MLC, 2006, Genève, 20-22 septembre 2010

ISBN: 978-92-2-224526-0 (print)

ISBN: 978-92-2-224527-7 (web pdf)

Egalement disponible en anglais: *Preparatory Tripartite MLC, 2006 Committee* (ISBN 978-92-2-124526-1), Genève, 2011, et en espagnol: *Comité Tripartito Preparatorio para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* (ISBN 978-92-2-324526-9), Genève, 2011.

Données de catalogage du BIT

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.

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	1
II. Composition de la commission	1
III. Déclarations d'ouverture	1
IV. Examen des préparatifs par les pays	6
V. Préparatifs en vue de la future commission tripartite spéciale	14
Discussion sur le règlement (y compris les procédures de consultation en vertu de l'article VII)	14
Identification des questions pour lesquelles la commission tripartite spéciale devra prendre d'urgence des mesures	18
Mesures urgentes découlant des travaux du Groupe de travail ad hoc mixte d'experts OMI/OIT sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer (mars 2009)	18
Points de vue relatifs à une base de données de la MLC, 2006, de l'OIT destinée aux mesures de contrôle par l'Etat du port et questions connexes	19
Echange tripartite de points de vue sur les questions d'intérêt commun et solutions possibles	20
Examen du document de synthèse	28

Annexe

Résultats de la Réunion de la Commission préparatoire tripartite sur la convention du travail maritime, 2006 (20-22 septembre 2010)	29
1. Examen des mesures prises par les Membres en vue de la ratification	29
2. Procédure de mise au point du règlement de la commission tripartite spéciale en vertu de l'article XIII	29
3. Identification des questions urgentes que la commission tripartite spéciale devra traiter, une fois qu'elle aura été établie, et de tout travail préparatoire pouvant s'avérer nécessaire	30
4. Identification des questions courantes et des approches possibles vers des solutions	31
5. Autres points	31
Liste des participants	33

I. Introduction

1. La Commission préparatoire tripartite MLC, 2006, a été créée par le Conseil d'administration du BIT à sa 306^e session pour «suivre les préparatifs des Membres pour la mise en œuvre de la MLC, 2006, identifier toutes questions communes et préparer les travaux de la future commission tripartite spéciale sur toute question pouvant nécessiter un traitement d'urgence après l'entrée en vigueur de la convention, y compris les règles de procédure de la commission». Elle s'est réunie du 20 au 22 septembre 2010, au siège du Bureau international du Travail à Genève. Ce rapport a été préparé par le Bureau international du Travail.

II. Composition de la commission

2. La commission était composée de représentants des Etats Membres intéressés et des représentants désignés respectivement par la Fédération internationale des armateurs et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), ainsi que de leurs conseillers. Les délégations gouvernementales étaient au nombre de 59, les participants armateurs étaient au nombre de 45 et les participants des gens de mer étaient au nombre de 41. Des représentants d'un certain nombre d'organisations internationales et d'organisations intergouvernementales ont également participé à la réunion. La liste des participants est annexée au rapport.

3. Le Bureau de la réunion était composé comme suit:

Président: M. Naim Nazha (membre gouvernemental, Canada)

Vice-présidents: M. Arsenio Domínguez (membre gouvernemental, Panama)

M. Arthur Bowring (membre du groupe des armateurs, Hong-kong, Chine)

M. Dave Heindel (membre du groupe des gens de mer, Etats-Unis)

III. Déclarations d'ouverture

4. Le secrétaire général, M. Guy Ryder, directeur exécutif des normes et principes et droits fondamentaux au travail, a noté que la vitesse avec laquelle les pays ratifiaient la convention et l'intérêt porté au Plan d'action en vue d'une ratification rapide et répandue, ainsi que sa mise en œuvre efficace, sont autant de preuves que l'élan qui a conduit à l'adoption à la quasi-unanimité de la convention est bien présent. Cela étant dit, l'adoption de la convention n'est que la première étape d'un long processus. C'est dans ce contexte que la Commission préparatoire tripartite MLC, 2006, a été convoquée dans le but d'ouvrir la voie à la mise en place de la commission tripartite spéciale, conformément à l'article XIII de la convention, dès que celle-ci sera entrée en vigueur. Il note qu'il sera demandé aux participants dans un premier temps de partager leurs informations et leurs expériences sur les progrès accomplis en vue de la ratification de la convention, pour ensuite cerner les principales questions communes liées à la mise en œuvre de la convention, pour fournir ensuite des conseils sur le fonctionnement de la commission tripartite spéciale. Il s'agira notamment de procédures de consultation conformément à l'article VII de la convention. L'orateur tient à noter l'impact que les difficultés économiques actuelles ont sur l'ensemble des pays. Dans le cadre de l'exécution de sa tâche, il rappelle à la commission combien son travail est important, tout en gardant à

l'esprit le lien qui existe entre les conditions de travail des gens de mer et l'engagement de l'OIT en vue d'une mondialisation équitable et de la justice sociale.

5. Après avoir remercié les participants de l'honneur qu'ils lui font en le nommant président de cette réunion qui représente pour lui un véritable défi, celui-ci a mis l'accent sur l'état d'esprit qui a conduit à l'adoption de la convention, tout en exprimant l'espoir que cet état d'esprit sera maintenu. Il note que la commission dispose d'un délai très court pour achever son travail.
6. Le porte-parole des armateurs a réaffirmé le soutien de son groupe à la MLC, 2006, comme le prouve leur participation à des séminaires, des missions tripartites et à d'autres activités de suivi. Le groupe des armateurs, quant à lui, se réjouit de la discussion sur des questions d'intérêt commun, identifiées dans le document de travail du Bureau, ainsi que sur celles qui pourraient être soulevées au cours de la réunion. Il rappelle que la convention offre de la souplesse dans son application, par le biais de consultations menées à l'échelle nationale et grâce au principe de mesures équivalentes dans l'ensemble. A cet égard, il soutient entièrement l'objectif qui consiste à tirer profit de la discussion dans l'intérêt tant de la souplesse que de l'uniformité; à ne pas réduire la capacité qu'a un Membre d'utiliser la souplesse afin de respecter ses dispositions nationales, tout en encourageant chaque fois que cela est possible l'application uniforme de la convention. Le groupe des armateurs se dit toujours très préoccupé du nombre important de navires qui doivent encore être agréés avant l'entrée en vigueur de la convention.
7. Le groupe des armateurs a beaucoup apprécié les travaux menés actuellement par les organismes reconnus dans la préparation des travaux d'inspection et de certification. Il les encourage vivement à tirer profit du cours organisé par l'OIT à Turin pour les aider à comprendre le processus que l'Organisation a engagé, lequel est très différent de celui de l'OMI, puisque la conformité doit exister non pas avec les dispositions de la convention proprement dite, mais plutôt avec les lois et règlements nationaux qui ont permis la mise en œuvre de la convention. A cet égard, les armateurs se disent très préoccupés du fait que, seul un nombre restreint de Membres ayant ratifié la convention et donné autorisation à leurs organismes reconnus, ont publié des instructions ou ont produit la partie I de la Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM). En revanche, ils savent que certaines organisations potentielles ont offert une certification sur une base volontaire, ce qui, en l'absence d'autorisation, d'instruction et de publication de la partie I de la DCTM, voire même de la ratification de la convention par l'Etat battant le pavillon concerné, ne veut évidemment pas dire grand-chose. De telles initiatives ont été source de confusion et de problèmes.
8. En conséquence, le groupe des armateurs a instamment prié les Membres qui le souhaitent de donner autorisation aux organismes reconnus, une fois la convention ratifiée, en même temps qu'ils publient leurs instructions ainsi que la partie I de la DCTM, servant à guider les propriétaires des navires immatriculés sur la façon de préparer l'entrée en vigueur de la convention. Enfin, le porte-parole des armateurs fait savoir que son groupe a également demandé aux Membres d'examiner l'application de la *Résolution concernant la mise en œuvre pratique de la question des certificats dès l'entrée en vigueur*, adoptée en 2006 par la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, et de déclarer publiquement s'ils comptent appliquer les dispositions de cette résolution à la fois aux navires battant leur pavillon et à leurs services d'inspection de l'Etat du port. Les propriétaires ont besoin de ce type de directives claires pour les aider dans le processus de certification de leurs navires.
9. Le porte-parole des gens de mer s'est dit satisfait de la tenue de cette réunion préparatoire. Bien que la commission tripartite spéciale ne soit pas encore établie officiellement, il prévoit déjà qu'elle aura un rôle essentiel à jouer pour garantir que la MLC, 2006, garde toute son importance dans les années à venir et pour assurer le suivi permanent de la

convention. Il met l'accent également sur l'importance de la commission d'experts du BIT pour obtenir des conseils de la commission tripartite spéciale, afin de veiller à ce que la MLC, 2006, soit mise en œuvre selon les prévisions. Il indique ensuite combien son groupe a été intéressé d'en savoir plus sur les progrès réalisés par les Etats Membres en vue de la mise en application de la convention et de la notification de tout domaine posant problème. Il souhaite que la présente réunion permette de poursuivre l'effort entrepris et contribue à la mise en œuvre rapide de la convention grâce à l'obtention du nombre nécessaire de ratifications. Les gens de mer pensent réellement que la MLC, 2006, permettra d'améliorer leurs conditions de travail et de vie, et espèrent pouvoir bénéficier au plus vite de la protection et des droits¹ qu'elle leur offre. Quant au document de travail préparé par le Bureau pour la présente réunion, il s'agit selon lui d'un bon instrument qui devrait faciliter les débats sur diverses questions. Celui-ci indique clairement qu'il est prévu que l'accord tripartite stipulé à l'annexe III sera intégré ultérieurement dans la MLC, 2006, et que, d'ici là, l'Organisation maritime internationale (OMI) continue à s'occuper de la question et à contrôler les progrès accomplis dans ce sens. Le porte-parole des gens de mer rappelle aussi l'importance historique que représente l'adoption de la convention, qui marque une étape importante dans l'histoire de l'OIT et ouvre la voie vers l'avenir. Le groupe des gens de mer se réjouit de la possibilité ainsi offerte d'œuvrer activement avec les partenaires sociaux et les gouvernements dans le but d'assurer le succès de la présente réunion tout en contribuant à l'entrée en vigueur de la MLC, 2006.

10. La secrétaire générale adjointe a noté que dix ans se sont écoulés depuis 2001, année où l'Accord de Genève a été adopté par la Commission paritaire maritime et où a débuté le processus d'élaboration de la MLC, 2006. Après avoir rappelé la composition et la finalité de cette Commission préparatoire tripartite MLC, 2006, elle note que les fonctions et le mandat de la commission préparatoire diffèrent de ceux de la commission prévue à l'article XIII. Il est prévu que la commission préparatoire ne se réunisse qu'une fois – à l'occasion de la présente réunion – et son mandat, articulé autour des trois questions connexes ci-après, est bien spécifique: surveiller les travaux préparatifs des Membres en vue de la mise en œuvre de la MLC, 2006; identifier toutes questions d'intérêt commun; et préparer le travail de la future commission tripartite spéciale pour les questions revêtant un caractère urgent, telles que, notamment, les règles de procédure (règlement). Il est important que le Bureau dispose d'une estimation globale du niveau d'avancement des pays Membres dans leurs efforts de ratification, et qu'il identifie les domaines dans lesquels des difficultés se posent, de sorte que l'on puisse discuter des solutions à envisager pour les résoudre.
11. La secrétaire générale adjointe a rappelé une série de mesures que les pays ont dû prendre outre l'adoption de lois et règlements: mise en place de procédures, formation d'inspecteurs et inspection et certification des navires. En ce qui concerne les questions d'intérêt commun, le document de travail du Bureau a cerné quelques difficultés spécifiques de mise en œuvre que certains pays ou certains secteurs ont rencontrées, bien qu'il ne s'agisse pas de difficultés insurmontables. Certains pays ont élaboré des esquisses de solutions qui peuvent être partagées. Pour ce qui est des questions potentiellement urgentes que la commission tripartite spéciale pourrait avoir à résoudre, la secrétaire générale adjointe cite, outre le règlement, les propositions du Groupe de travail ad hoc mixte d'experts OMI/OIT sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, qui sont reproduites dans l'appendice du document de travail.

¹ Document de travail, PTMLC/2010.

-
12. Le rôle de cette commission est d'échanger des points de vue sur une base tripartite sur tous les sujets traités, les résultats de cet échange devant être transmis au Conseil d'administration. Cet échange peut porter sur toute question inscrite dans le mandat de la commission tripartite spéciale. Ce mandat consiste principalement à examiner le fonctionnement de la convention et à décider des amendements au code de la convention qui doivent être soumis à l'approbation de la Conférence internationale du Travail. En outre, la commission tripartite spéciale a un rôle unique à jouer en vertu de l'article VII pour ce qui est de l'obligation de consulter les partenaires sociaux dans l'application de mesures de souplesse, dans le cas où un pays ne dispose pas encore d'une organisation représentative. La secrétaire générale adjointe souligne que la commission tripartite spéciale n'a pas compétence pour interpréter de quelque manière que ce soit la convention, puisque, à l'heure actuelle, la Cour internationale de Justice est la seule à avoir cette compétence. Il est indispensable de garder à l'esprit que c'est aux administrations nationales, après consultation avec les partenaires sociaux, de prendre des décisions sur la façon d'exécuter leurs obligations, en toute bonne foi, y compris quant à la souplesse à accorder éventuellement en vertu de la convention. Elle affirme toutefois que l'un des principaux objectifs de cette réunion est de permettre un échange ouvert de l'information, de sorte que des questions d'intérêt commun puissent, autant que faire ce peut, être traitées de la même manière, tout en gardant à l'esprit l'objectif qui consiste à fixer des règles de jeu équitables. Le deuxième objectif de la présente réunion de la commission tripartite spéciale est de présenter un état actualisé des progrès accomplis par les Etats Membres dans la ratification rapide et vaste et la mise en œuvre efficace de la convention. A ce jour, la convention a été ratifiée par dix pays, qui représentent environ 46 pour cent de la flotte marchande mondiale. Vingt ratifications supplémentaires sont pourtant nécessaires. L'objectif consistant à les obtenir en 2011 est chose possible, en particulier compte tenu de la décision de l'Union européenne (UE) d'inviter les Membres à ratifier la convention avant la fin 2010 et de l'accord capital conclu entre les partenaires sociaux de l'UE, qui deviendra une directive le jour où la convention entrera en vigueur.
13. La secrétaire générale adjointe a également insisté sur l'importance des activités de promotion menées de par le monde en vue du renforcement des capacités. De nombreuses activités, de nombreux séminaires et ateliers promotionnels tripartites, internationaux, régionaux et nationaux ont été organisés depuis 2006. Elle explique que ces séminaires ont été complétés par des examens juridiques des lois et règlements nationaux (analyse des lacunes) qui ont eu lieu dans les pays participants. Certains d'entre eux ont été soutenus par le Bureau. Dans les seuls derniers 12 mois, 25 pays d'Afrique, des Caraïbes, de l'Asie du Sud-Est et du Sud Pacifique ont mené des analyses des lacunes avec le soutien du Bureau. Elle invite ensuite les participants à procéder à un échange de vues sur les discussions préliminaires qui ont eu lieu avec l'OMI sur l'élaboration de la base de données électronique de la MLC, 2006.
14. De plus, des informations ont été données sur la mise au point d'une activité très importante, axée sur la mise en œuvre, à savoir le cours «Formation des formateurs» sur le système d'inspection qu'offre actuellement le Centre de formation de l'OIT de Turin. Six cours ont déjà eu lieu depuis 2009 et environ 150 stagiaires et inspecteurs des administrations des Etats du pavillon, des bureaux de contrôle des Etats du port, des organisations des gens de mer, armateurs et d'organismes reconnus, provenant de toutes les régions, y ont déjà participé. La secrétaire générale adjointe note avec satisfaction que plus de 20 de ces personnes participent à la présente réunion. Pour conclure, elle informe qu'en mars 2010 le Conseil d'administration de l'OIT a adopté le formulaire de rapport en vertu de l'article 22, formulaire que les pays ratifiant la convention devront remplir pour rendre compte aux organes de contrôle de l'OIT de la mise en œuvre de la MLC, 2006.
15. Le président du groupe des gouvernements a rendu compte des discussions qui se sont tenues au sein de son groupe. La principale question traitée concernait la certification des navires battant pavillon d'Etats Membres n'ayant pas ratifié la convention. Les

gouvernements favorables à cette certification estiment que cette pratique est conforme à celle qu'utilise couramment l'OMI et que, en conséquence, elle pourrait s'appliquer aussi à la MLC, 2006. Les gouvernements ayant un avis contraire mettent en doute la validité d'un tel document car le certificat est une preuve que, d'un point de vue législatif, la législation nationale est conforme aux dispositions de la convention. Parmi les autres questions traitées, on citera l'application de la convention aux yachts, la certification des navires opérant dans les zones côtières et les questions concernant la Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM), mais aucune conclusion n'a pu encore être atteinte à ce sujet.

16. Le représentant gouvernemental de la République de Corée a estimé que la convention s'appliquait bien aux yachts de grande envergure dans la mesure où ces derniers sont considérés comme des navires. Cela dit, certaines dispositions pourraient être exonérées grâce à l'application d'une mesure équivalente dans l'ensemble. En ce qui concerne l'application de la convention sur les unités mobiles de forage au large, il estime que la décision de l'Etat du pavillon devrait être prise sur la base de la définition d'un navire telle qu'établie à l'article II, paragraphe 1, de la convention. Son gouvernement approuve la proposition contenue dans le document de travail du Bureau, consistant à charger les membres de la future commission tripartite spéciale à procéder à la consultation en vertu de l'article VII. Son gouvernement cherchera à obtenir une interprétation d'ordre juridique sur les prescriptions en matière d'«heures de repos», en tenant compte de l'amendement à la Convention STCW de l'OMI récemment adopté à Manille. Son gouvernement compte également proposer que la délivrance d'un certificat de travail maritime provisoire soit autorisée environ trois mois avant l'entrée en vigueur de la convention.
17. Selon le représentant gouvernemental des Philippines, la présente réunion offre la possibilité de discuter de problèmes soulevés sur une base tripartite et de parvenir à une compréhension mutuelle de ces problèmes. Il espère que, au cours des discussions de la commission, il sera dûment tenu compte des spécificités de chacun des pays.
18. Quant au représentant gouvernemental de la France, il a insisté sur le rôle critique de la commission tripartite spéciale, mais aussi sur son originalité. Elle permet en effet d'assurer dans la durée et de façon continue la pertinence et l'impact de la convention.
19. Le représentant gouvernemental de la Grèce a demandé une précision, tout comme le représentant gouvernemental de la République de Corée, sur la question de savoir s'il existe réellement une contradiction entre l'amendement de Manille à la Convention STCW et les dispositions de la MLC, 2006. Il précise aussi le fait que la MLC, 2006, n'est pas un document destiné uniquement à consolider les instruments maritimes précédents, mais qu'elle contient également des dispositions novatrices, telles que celles concernant l'évaluation des risques qui figurent au paragraphe 1 a) de la norme A4.3. Il se demande si la résolution du comité de la sécurité maritime de l'OMI MSC.273(85) concernant les amendements au Code ISM (Code international de la gestion de la sécurité), qui prescrit une évaluation des risques identifiés pour les navires, le personnel et l'environnement et l'établissement de sauvegardes appropriées, est conforme à ces prescriptions.
20. Le représentant gouvernemental du Bangladesh a proposé que des modèles de loi soient rédigés par le Bureau pour aider les Etats Membres à mettre en œuvre la convention.
21. Un représentant de l'Association internationale de médecine maritime (IMHA) a indiqué que son organisation a soutenu l'élaboration et l'adoption de la convention et qu'elle continuera à fournir son aide pour toutes les questions portant sur le bien-être des marins.
22. Selon un représentant de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS), étant donné que la plupart des inspections de conformité avec la MLC, 2006, sont effectuées par les sociétés de classification, il est important de suivre de près tout fait

nouveau concernant la portée et le contenu de la convention, et aussi de bien comprendre toute sa logique.

23. Un représentant de l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA) a indiqué qu'il serait utile de mettre au point des modèles et de diffuser des bonnes pratiques qui pourraient être utilisées pour améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer de par le monde, par exemple des comités chargés du bien-être des marins.

IV. Examen des préparatifs par les pays

24. Le représentant gouvernemental de la Suisse a fait savoir que la MLC, 2006, a été examinée par les deux chambres du Parlement et que, suite à une période de trois mois (prévue pour permettre l'éventuelle organisation d'un référendum), le processus de ratification pourrait être achevé au début de l'année prochaine.
25. Un autre représentant du gouvernement de la suisse a attiré l'attention des participants sur une question qui a été soulevée lors du processus de ratification et qui pose aussi problème dans d'autres pays: il s'agit des qualifications des cuisiniers travaillant sur les navires. Le paragraphe 3 du principe directeur B3.2.2 de la MLC, 2006, fournit des directives concernant la formation, la prescription d'un examen et la délivrance d'un certificat de capacité de cuisinier de navire. La convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946, est toujours en vigueur. Rappelant que, conformément au paragraphe 5 de la norme A3.2 de la MLC, 2006, les navires opérant avec un effectif de moins de dix personnes sont tenus d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, il signale que la Convention STCW ne porte pas sur les cuisiniers de navire, ce qui rend difficile le recrutement de cuisiniers qualifiés. En l'absence de dispositions précises sur la formation, il propose que le BIT mette au point des directives de base sur la formation et les certificats de capacité de cuisiniers de navire. Celles-ci pourraient être semblables aux cours de formation fournis par l'OMI sur la STWC concernant l'équipage de veille et la sécurité de base.
26. Le représentant gouvernemental du Kenya a signalé que le ministère du Transport a rédigé un mémorandum sur la MLC, 2006, qui doit être approuvé par le Cabinet. Une fois ce document approuvé, le ministre des Affaires étrangères déposera l'instrument de ratification. Le processus de ratification a été retardé en raison du fait que, jusqu'à une date très récente, le pavillon kenyan ne figurait pas sur la «Liste blanche» de l'OMI. En fait, ce n'est que depuis mai 2010 que la disposition qui consiste à former les marins selon les prescriptions de la STCW est rendue possible. Conscient du fait que la ratification a un impact important sur la réduction du chômage dans le pays, son gouvernement prévoit de ratifier la MLC, 2006, d'ici à février 2011.
27. Le représentant gouvernemental de l'Australie a fait savoir que son pays a bon espoir d'achever le processus de ratification de la convention d'ici à décembre 2011. Il insiste sur le fait que cette ratification ne peut avoir lieu qu'une fois que la loi et la pratique, aussi bien à l'échelle fédérale que dans chaque Etat et dans chaque territoire, seront pleinement conformes à la convention. C'est pourquoi l'accent a été mis jusque là sur l'identification de tous les cas de non-conformité, et les efforts nécessaires ont été déployés pour les résoudre au cas par cas. Le pays a travaillé en étroite collaboration avec les partenaires sociaux, notamment l'Union maritime d'Australie, l'Association australienne des armateurs, le Conseil australien des syndicats, la Chambre australienne du commerce et de l'industrie et le Groupe de l'industrie australienne. Le gouvernement du Commonwealth est convenu récemment de soutenir la ratification de la MLC, 2006, et tous les gouvernements d'Etats et de territoires vont aujourd'hui dans le sens de cette ratification. Suite à l'analyse des lacunes, seuls quelques légers amendements techniques ont été identifiés, qui pourront être apportés avant la fin 2010.

-
28. Selon le représentant gouvernemental de la République de Corée, son pays se prépare à la ratification de la MLC depuis l'adoption de la convention en 2006. Ladite convention a été traduite en coréen et distribuée aux partenaires sociaux et aux parties concernées. Deux projets de recherche visant à identifier les lacunes ont été achevés en 2007 et 2008. Une fois les analyses de lacunes achevées, une commission tripartite spéciale a été mise en place pour proposer des amendements à la loi des gens de mer coréens et aux décrets présidentiels et ministériels. Un projet d'amendement de la loi des gens de mer a été soumis à l'Assemblée nationale en novembre 2009. Son adoption est prévue pour la fin 2010.
29. Le représentant du gouvernement du Panama a expliqué que, après ratification de la MLC en 2009, le gouvernement a analysé, après avoir consulté les partenaires sociaux, la conformité de la législation nationale avec les prescriptions de la convention. A ce sujet, les prescriptions contenues dans la règle 4.1 s'avèrent difficiles à respecter car le règlement concernant la mise à disposition des soins médicaux à bord des navires et à terre – qui relevait auparavant de la seule responsabilité des armateurs – suppose désormais l'intervention du gouvernement. Dans ce contexte, le gouvernement envisage la possibilité de dispenser les navires de croisière de certaines prescriptions, mais d'autres discussions doivent avoir lieu à ce sujet. De plus, le gouvernement s'efforce actuellement de remplir ses obligations en vertu de la règle 4.4, qui prescrit l'accès à tous les marins aux installations panaméennes de bien-être à terre.
30. La représentante gouvernementale du Danemark a déclaré faire confiance à son pays pour respecter les «délais» fixés par la décision de l'UE. Son pays met actuellement l'accent sur la formation des inspecteurs des navires. Deux délégués danois ont déjà pu bénéficier du cours de «formation des formateurs» de Turin.
31. Quant au représentant du gouvernement des Philippines, celui-ci a indiqué que son pays a débuté dès février 2006 les travaux préparatoires à la ratification de la MLC. Ces efforts ont été encouragés par la mission tripartite de haut niveau, qui a conduit à la création d'une Commission technique interorganisations sur la MLC, 2006, destinée à entreprendre un examen approfondi des lois, réglementations et pratiques nationales des Philippines. Ses conclusions ont été transmises au BIT. De nombreuses réunions tripartites et consultations régionales organisées en 2007 et 2008 ont permis d'identifier bon nombre d'obstacles à la ratification. En 2009, plusieurs campagnes d'information financées par le BIT ont été menées. En juin 2010, l'Association philippine de navigation interinsulaire du secteur privé a présenté une feuille de route en vue de la ratification de la MLC, 2006, et un plan d'action national a été mis en place aux fins de cette ratification. Le retard pris dans le processus de ratification de la convention est dû à plusieurs facteurs, notamment le fait que le processus de consultations tripartites a été long et complexe, la nécessité de mettre au point des normes du travail maritime nationales, la participation de différents services opérationnels du gouvernement, la nécessité de poursuivre les programmes de renforcement des capacités, ainsi que les élections nationales et les changements de dirigeants dans l'administration.
32. Le représentant du gouvernement de Singapour a fait savoir que, peu après l'adoption de la MLC, 2006, un groupe de travail national a été mis en place pour discuter des prescriptions de la convention avec les partenaires sociaux et les organisations gouvernementales impliqués dans les questions maritimes et des questions relatives à la main-d'œuvre. Les consultations et accords tripartites tirent à leur fin, tandis que les travaux de modification de la législation ont débuté. La formation est proposée aux compagnies de transport maritime, aux agents chargés du contrôle par l'Etat du port, aux gens de mer et à d'autres parties concernées. Un domaine pose problème. Il s'agit de la prescription figurant au paragraphe 2 de la norme A1.4 de la MLC, 2006, qui exige qu'une consultation ait lieu auprès des organisations des armateurs et des gens de mer avant que ne soit introduit tout changement à un système normalisé de licence ou d'agrément de bureaux privés pour

l'emploi dans le cadre du recrutement des gens de mer. Cette prescription crée des difficultés aux gouvernements qui ont déjà instauré un système s'appliquant à tous les travailleurs, qui ne prévoit pas l'obligation d'avoir recours à une telle consultation.

33. Le représentant du gouvernement de la Fédération de Russie a indiqué, quant à lui, que son gouvernement s'approchait de la fin du processus de ratification. Des consultations tripartites ont eu lieu avec les représentants des armateurs et des gens de mer. Il n'en reste pas moins que, pour pouvoir répondre aux prescriptions en matière de rapatriement, de recrutement et de placement, de soins médicaux à bord et à terre, d'alimentation et de service de table et assurer l'application de telles prescriptions, de nouvelles réglementations ou des modifications aux règles existantes s'imposent. Il déclare en outre que le gouvernement interagit systématiquement avec les organisations représentatives des armateurs et des gens de mer en vue de la préparation de la ratification de la MLC, 2006.
34. La représentante du gouvernement de la République-Unie de Tanzanie a expliqué que le ministère du Travail a entamé la procédure de ratification de la MLC, 2006, qui est aujourd'hui entre les mains du Cabinet. Néanmoins, compte tenu de l'approche des élections générales d'octobre 2010, l'approbation par le Cabinet est prévue pour le début de l'année prochaine, avant sa ratification par le Parlement. Entre-temps, des mesures seront prises pour, entre autres, repérer par le biais de consultations les lacunes qui pourraient exister dans la mise en œuvre de la convention. Elle remercie le BIT pour l'aide technique qu'il apporte dans le cadre des rapports sur la mise en œuvre des conventions et des recommandations du BIT.
35. Selon la représentante gouvernementale des Pays-Bas, cela fait quatre ans que son gouvernement œuvre en collaboration avec les partenaires sociaux pour la mise en œuvre de la convention. Le Conseil des ministres prévoit de la soumettre au Parlement après le 10 octobre 2010.
36. Le représentant gouvernemental de la Chine a rendu compte des efforts accomplis conjointement par le gouvernement et les organisations d'armateurs et de gens de mer en vue de la ratification rapide de la MLC, 2006. Outre les deux sessions du Forum maritime de Shenzhen, axées principalement sur les gens de mer, qui ont eu lieu en 2006 et 2008, l'Administration chinoise pour la sécurité maritime a mené en 2006 une enquête sur la ratification de la convention, en vue de la soumettre aux départements gouvernementaux concernés, enquête qui a été suivie en 2007 d'un séminaire tripartite officiel sur la ratification et la mise en œuvre de la convention. La réglementation de la République populaire chinoise sur les gens de mer, qui est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2007, est une première car c'est la première fois qu'une législation s'adressant spécifiquement à un groupe professionnel donné est promulguée. Le Mécanisme national de coordination tripartite sur les relations du travail maritime a été lancé en décembre 2009. Il s'agit de la principale plate-forme en vue de l'organisation des réunions ordinaires et est composé du ministère des Transports, de l'Association chinoise des armateurs et du Syndicat chinois des marins et des travailleurs du bâtiment. Sous la direction du Mécanisme national de coordination tripartite sur les relations du travail maritime, l'Association chinoise des armateurs et le Syndicat chinois des marins et des travailleurs du bâtiment ont signé une convention collective qui régit les contrats de travail et les services de direction.
37. Le représentant du gouvernement du Japon a indiqué que, depuis 2005, un groupe de travail tripartite composé de représentants du gouvernement, des armateurs et des gens de mer a travaillé sur les amendements qu'il convient d'apporter aux lois et règlements nationaux. Le groupe de travail est tombé d'accord en juillet 2010 sur toutes les questions posées et le gouvernement procède actuellement à la rédaction des amendements à apporter aux lois et règlements nationaux afin d'atteindre l'objectif consistant en la ratification de la convention avant son entrée en vigueur.

-
38. Le représentant du gouvernement de l'Espagne a indiqué que son pays, ayant ratifié la convention en février 2010, travaille actuellement sur des ajustements nécessaires peu importants de sorte que les prescriptions soient pleinement respectées. Dans ce contexte, il procède actuellement à l'insertion dans les textes destinés à la mise en œuvre et à l'application de la MLC, 2006, des commentaires émanant d'un groupe de travail tripartite.
39. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a déclaré que la convention ne pouvait être ratifiée avant que l'ensemble de la législation nationale ne soit conforme aux prescriptions de la convention. Le Royaume-Uni poursuit son travail en vue de la mise en œuvre des prescriptions de la convention dans la législation nationale. Des réunions tripartites se sont tenues régulièrement depuis 2007 afin de guider le gouvernement, en particulier pour ce qui est des questions que posent les grands yachts et l'application des prescriptions concernant le logement de l'équipage, ou sur l'utilisation des dispositions équivalentes dans l'ensemble. La législation nationale couvre déjà bon nombre des dispositions de la convention, mais certains changements sont nécessaires, dans certains cas, selon ce qui a été fixé par d'autres organisations gouvernementales. Des retards se sont produits en raison du changement de gouvernement en mai 2010. On ne s'attend pas à ce que la ratification ait lieu avant avril 2011. Des inspecteurs ont été formés au Centre de formation de Turin et ont organisé des séminaires de formation en 2010, tandis que d'autres événements sont prévus pour 2011.
40. Le représentant du gouvernement de Malte a indiqué que son gouvernement, en tant que membre de l'Union européenne, comptait ratifier la convention d'ici à la fin 2010. La législation nationale doit déjà être en place pour assurer une application efficace des prescriptions de la convention, et une analyse des lacunes a confirmé que la législation actuelle de son pays tenait compte de la convention. La législation primaire est déjà en vigueur. Il s'agit maintenant de mettre la dernière main sur la législation secondaire. Une fois cette étape achevée, les parties prenantes seront consultées. La formation des inspecteurs de l'Etat du port et de l'Etat battant pavillon est actuellement en cours, sur la base de la formation proposée par le Centre de formation de l'OIT de Turin.
41. La représentante du gouvernement des Etats-Unis a souligné le fait qu'en mai 2010 le Secrétaire du Travail a organisé une réunion sur la législation internationale dans le but d'examiner plusieurs conventions de l'OIT. Elle déclare à nouveau que les règles de base sont bien établies par le biais d'une participation tripartite et qu'un comité consultatif tripartite a été établi pour étudier la faisabilité d'une telle ratification. A cela elle ajoute qu'il est nécessaire de trouver les solutions aux problèmes que pose la conformité nationale, ce processus nécessitant un examen des lois, règlements et pratique appliqués dans le pays afin que l'on puisse envisager la ratification ou toute autre action appropriée. Les Etats-Unis ne peuvent ratifier la convention sans que le règlement nécessaire à cette ratification ne soit en place. La Garde côtière américaine a mené une analyse comparative de la législation nationale.
42. Le représentant du gouvernement du Canada a indiqué que la ratification de juin 2010 a été suivie de mesures d'ordre réglementaire: le Règlement maritime sur la santé et la sécurité au travail est entré en vigueur le 3 juin 2010, et le Règlement sur le personnel maritime est, quant à lui, déjà en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2007. Depuis lors, le service chargé du transport sur la sécurité maritime a entamé la révision du cours de formation destiné aux inspecteurs de navires canadiens. Le Canada a participé au premier cours pilote de formation de l'OIT de Turin. En outre, ses cours sur le contrôle par l'Etat du port ont été révisés, puis modifiés, afin d'inclure certains éléments de la convention et une formation à cette fin doit avoir lieu dans les mois qui viennent. Enfin, plus récemment, le Canada a reçu une délégation du ministère du Travail brésilien, composée de trois inspecteurs du travail à qui il a présenté un aperçu général de ce que représente dans le pays l'inspection de la sécurité et de la santé au travail, y compris des dispositions visant à l'application de la convention.

-
43. Le représentant du gouvernement de la Namibie fait observer que son pays prône avec vigueur la convention et qu'il avait joué un rôle central dans son adoption. La Namibie procède actuellement à l'examen de la législation en vigueur, notamment la loi aujourd'hui dépassée sur la marine marchande. Des consultations sont menées actuellement avec les partenaires sociaux et des experts en vue d'œuvrer pour la ratification. La formation des administrateurs et des agents chargés du contrôle par l'Etat du port est un véritable défi. A cela, l'orateur ajoute que la Namibie aura certainement ratifié la convention avant son quinzième anniversaire, en février 2011.
44. La représentante gouvernementale de la Bulgarie a noté que son pays a ratifié la convention et qu'il participe actuellement à des groupes de travail tripartites chargés de transposer la convention dans sa législation nationale. De plus, le gouvernement a notamment organisé un atelier avec des représentants de l'Espagne dans le but de procéder à un échange d'expériences en la matière.
45. Le représentant du gouvernement du Nigéria a fait savoir que son gouvernement, accompagné des autorités compétentes, a mis au point un plan d'action en vue de la ratification de la convention. Son gouvernement a organisé en 2008 un séminaire de sensibilisation, ainsi que, en 2009, un séminaire d'une journée qui s'adressait aux partenaires sociaux. Il tient actuellement des réunions consultatives, où il doit fournir des arguments en faveur de la ratification de la convention. Le Nigéria a participé au programme de formation à Turin. L'application de la MLC, 2006, est désormais du ressort de l'administration maritime nationale et de l'Agence pour la sécurité maritime. Il insiste sur l'importance qu'il y a à assurer un travail décent pour les marins, à garantir une navigation de qualité et ajoute qu'il espère que la ratification de la convention sera achevée d'ici à février 2011.
46. Le représentant du gouvernement de la France a indiqué que la convention est un élément déterminant et que la France l'a soutenue tout au long de son élaboration. Il indique que son pays compte la ratifier en 2011. Divers experts ont effectué des travaux dans le but de parvenir d'ici à la fin 2010 à une version révisée du Code du travail. Il ajoute que des consultations vont encore avoir lieu, auxquelles différents services participeront en vue de compléter les services d'inspection du travail et de sécurité des navires. La France essaie de développer la coopération entre les différents départements gouvernementaux, qui ont un rôle particulièrement important à jouer dans la mesure où elle ne confie pas le rôle d'inspection et de certification à des sociétés de classification.
47. La représentante gouvernementale du Luxembourg a fait savoir que les travaux en vue de la ratification ont débuté en 2008 par des mesures de prise de conscience et de soutien à la convention. La deuxième étape du processus a consisté à organiser des réunions tripartites destinées à examiner point par point la convention. Le Luxembourg devra ensuite mettre au point les règles et dispositions institutionnelles afin de mettre en œuvre la convention et de combler les lacunes relevées dans sa législation nationale. Selon les prévisions, la législation devrait être soumise à l'adoption en 2010-11. La troisième étape consistera à élaborer les codes.
48. Le représentant du gouvernement de la Norvège a déclaré que, bien que son pays ait ratifié la convention en février 2009, il reste encore beaucoup à faire; l'instauration d'un système de certification, en particulier en ce qui concerne la partie I de la DCTM (Déclaration de conformité du travail maritime) s'avère être une tâche difficile. Son pays élabore actuellement un document qui soit facilement accessible, destiné aux armateurs et aux inspecteurs. Des directives bien précises s'imposent quant à la façon dont doit se dérouler l'inspection en ce qui concerne la partie I de la DCTM. Selon lui, ce document devrait être prêt d'ici à la fin 2010. La Norvège a autorisé cinq sociétés de classification. Il convient donc de mettre au point les instruments pertinents et de modifier les accords existants de façon à assurer l'uniformité nécessaire. En outre, le pays essaie de faire en sorte que les

inspections qui sont effectuées en vertu de la convention n° 178 soient conformes à la MLC, 2006. Il note que son gouvernement encourage les armateurs à entreprendre de telles inspections sur une base volontaire. Les experts qui ont suivi le cours de formation de Turin ont à leur tour formé presque 120 membres du personnel du service d'inspection. Une partie de la législation secondaire doit subir une certaine adaptation, en particulier en ce qui concerne le logement, mais les autres points sont traités de façon plutôt satisfaisante.

49. Le représentant gouvernemental des Iles Marshall a indiqué que l'administration maritime a été très active depuis la ratification de la MLC, 2006. La loi maritime ainsi que tous les règlements maritimes et les politiques nationales des Iles Marshall ont fait l'objet d'une révision et ont été, le cas échéant, amendés en vue de l'application de la convention. Son gouvernement a également pour objectif de finaliser les accords par lesquels les organismes reconnus sont autorisés à réaliser en son nom les fonctions d'inspection et de certification des navires prévues par la convention. Un représentant de l'administration maritime a participé au cours de formation de l'OIT de Turin. Ces activités se sont achevées en 2009, de sorte que les armateurs et les opérateurs ont pu bénéficier dès 2010 d'un programme d'inspection et de certification. La première inspection menée dans le cadre de ce programme s'est achevée avec succès en septembre 2010, il y a tout juste deux semaines, à bord du navire battant pavillon des Iles Marshall. Son gouvernement a accueilli plusieurs séminaires destinés à sensibiliser les participants sur les implications possibles de l'entrée en vigueur de la convention, mettre l'accent sur les avantages qu'il y a à entreprendre tôt le processus d'inspection et de certification, et à solliciter des données d'information sur diverses questions. Une page Internet consacrée à cette question a été mise au point afin que l'on puisse distinguer toutes les dispositions nationales qui sont référencées, y compris une version globale de la partie I de la DCTM (qui énumère toutes les dispositions nationales traitant des 14 points d'inspection), ainsi qu'une description du programme volontaire d'inspection et de certification.
50. La représentante du gouvernement de l'Italie a affirmé que la ratification de la convention constitue un objectif prioritaire et qu'en juin 2010 le ministère du Commerce et du Travail a achevé l'examen du texte de la convention qu'il a transmis au ministère des Affaires étrangères en vue de sa ratification rapide. Elle exprime l'espoir que la convention sera soumise d'ici à la fin 2010 au Parlement et a informé que l'administration maritime a établi un code technique pour la santé et la sécurité sur les navires en vertu des titres 3 et 4 de la convention et qu'elle a également examiné le titre 5 concernant l'inspection.
51. Le représentant du gouvernement de la Grèce a indiqué que son gouvernement a examiné sa législation nationale afin de repérer les lacunes et que, pour ce faire, il a tenu compte des observations et des questions soulevées par le Bureau au sujet des conventions maritimes de l'OIT déjà ratifiées. Il a également mis au point une procédure de consultation avec les partenaires sociaux. En tant que membre de l'Union européenne, la Grèce travaille actuellement à la soumission de la convention au Parlement en vue de sa ratification d'ici à la fin 2010.
52. Le représentant du gouvernement du Portugal a indiqué que les mesures législatives nécessaires devaient être prises avant que l'on puisse envisager la ratification de la convention. Dans un premier temps, le gouvernement a créé des groupes de travail avec la participation des différents services. Il a ensuite entrepris une analyse des lacunes et rédige actuellement une nouvelle législation.
53. Le représentant du gouvernement de la Lituanie a fait savoir que des réunions avaient eu lieu pour confier aux autorités compétentes les responsabilités correspondant aux différents domaines de la convention. Il s'agit de rendre la législation nationale conforme aux prescriptions de la convention, en particulier en ce qui concerne le titre 5. Pour rédiger les nouvelles lois, le gouvernement a travaillé de pair avec les organisations d'armateurs et de gens de mer. La présentation de ces nouvelles lois au Cabinet des ministres puis au

Parlement risque bien d'être retardée en raison des prochaines élections. Le gouvernement a toutefois bon espoir que la ratification de la convention ait lieu d'ici à la fin de l'année.

54. Le représentant gouvernemental de la Tunisie a indiqué qu'en consultation avec les partenaires sociaux le gouvernement tentait de cerner les modifications de la législation et de la pratique qu'il convient d'apporter. Il est d'avis que l'OIT devrait mettre au point un modèle de législation qui aiderait les pays, et que le Bureau pourrait fournir des directives pratiques semblables à celles qui sont mises au point pour la convention n° 181.
55. Le représentant du gouvernement de la Belgique a informé les participants que le processus de ratification est en cours et que la commission d'experts a examiné sa législation en juin 2008. Les partenaires sociaux et l'administration doivent prendre part à l'élaboration de projets de loi qu'ils espèrent soumettre au Parlement. Ils s'occuperont ensuite des services d'inspection, des sanctions et d'un projet de loi distinct concernant l'adoption de la convention. Il indique que cette convention implique une coopération entre les services d'inspection et suppose des inspections plus fréquentes. Le processus d'inspection entraîne un travail considérable à la fois pour les autorités fédérales et les autorités locales.
56. Le représentant du gouvernement de l'Egypte a noté qu'un groupe de travail a été créé dans le but d'examiner la convention et que des ateliers ont été organisés, avec la participation des gens de mer. Le gouvernement met au point actuellement l'infrastructure requise pour la mise en œuvre de la convention et, après consultation avec les partenaires sociaux, présentera l'instrument pour approbation.
57. Le représentant du gouvernement de l'Indonésie a informé les participants que les dispositions de la convention faisaient partie de sa loi de 2008 sur la navigation et que le gouvernement a soumis son analyse des lacunes au Bureau de l'OIT de Jakarta. La difficulté se pose au niveau de l'approbation par le Cabinet en raison du problème que pose le fait que de nombreux marins préfèrent travailler dans le cadre de voyages internationaux que sur des navires de la flotte nationale. Son gouvernement espère ratifier la convention d'ici à la fin 2011.
58. Le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a indiqué que son gouvernement a examiné avec le plus grand soin la convention. Son pays a déployé des efforts considérables en vue de la ratification et prévoit de soumettre l'instrument au Parlement début 2011. Cependant, compte tenu des difficultés qui persistent concernant la création d'un cadre international unifié, il approuve la proposition formulée précédemment selon laquelle le Bureau devrait fournir un modèle de législation en vue de l'application de la convention. Il est satisfait de la formation offerte par l'OIT dans son Centre de Turin et espère que cette formation sera également disponible à distance.
59. Le porte-parole des gens de mer a tenu à exposer un certain nombre de problèmes. En ce qui concerne l'article III de la MLC, 2006, il se réfère aux observations formulées par le Comité de la liberté syndicale au sujet de l'application par le Danemark des conventions n°s 87 et 98 au *Danish International Ship Register* (Registre danois des navires internationaux). Il demande quelles mesures le gouvernement du Danemark compte prendre pour satisfaire aux prescriptions de l'article III de la convention et s'il est possible de ratifier la convention sans répondre aux demandes répétées du Comité de la liberté syndicale de modifier la législation nationale, de manière à être conforme aux conventions de l'OIT sur la liberté syndicale et la négociation collective.
60. Le porte-parole des gens de mer a accueilli favorablement la ratification par Panama de la MLC, 2006, qui a eu lieu en février 2009. Il se dit toutefois préoccupé par la loi n° 30 du 16 juin 2010, qui semble limiter sensiblement la liberté syndicale des travailleurs panaméens, en violation des conventions n°s 87 et 98, ainsi que l'article III de la MLC,

2006. Il note qu'une plainte a été déposée officiellement auprès de l'OIT en juillet 2010 par CONATO, qui est l'association centrale des syndicats du pays. En ce qui concerne la mise en œuvre de la MLC, 2006, le groupe des gens de mer a invité le gouvernement à produire des plans concrets concernant notamment l'inspection des navires et l'élaboration des certificats de travail maritime ainsi que les déclarations de conformité du travail maritime. Il souligne le fait que le respect de la MLC, 2006, et son application sont des éléments essentiels au succès de cette convention, étant donné que le Panama compte plus de 18 000 navires employant environ 300 000 marins. Le porte-parole des gens de mer attire aussi l'attention de la commission sur la revendication formulée par trois syndicats maritimes suédois selon laquelle le projet de loi qui est passé en avril 2010 sur la compensation accordée aux marins en cas de maladie est en violation de l'article 19, paragraphe 8, de la Constitution de l'OIT. Le groupe des gens de mer insiste sur le fait que la ratification de la MLC, 2006, devrait entraîner une amélioration des conditions de travail des travailleurs. Il invite les gouvernements à ne pas abaisser les normes nationales actuelles lorsqu'ils cherchent à rendre leur législation conforme aux prescriptions de la MLC, 2006.

61. En réponse aux questions posées par les représentants des gouvernements de la Grèce et de la République de Corée au sujet des «amendements de Manille» à la Convention STCW de l'OMI qui ont été récemment adoptés, portant sur l'aptitude au service, la secrétaire générale adjointe signale en premier lieu que le Bureau fera son possible pour faciliter la discussion sur toutes questions susceptibles d'entraver la ratification de la convention ou de freiner l'application d'éventuelles solutions. Elle insiste cependant sur le fait que la présente réunion n'est pas le lieu approprié pour exprimer des opinions d'ordre juridique concernant le texte de la MLC, 2006, ou d'autres questions plus vastes, ce qui nécessiterait des consultations auprès d'autres collègues appartenant à d'autres départements. Elle souligne que les gouvernements et les organisations de travailleurs et d'employeurs qui le jugent nécessaire ont toujours la possibilité d'écrire au Bureau pour faire part officiellement d'une opinion juridique. Bien entendu, elle peut fournir certaines informations ou quelques observations préliminaires sur ces questions. Mais si un représentant gouvernemental souhaite une opinion juridique officielle «consignée» sur un point spécifique, le Bureau sera alors heureux de communiquer son point de vue, comme il le fait habituellement, mais à condition que cela passe par la procédure adéquate. Elle note également que ces points de vue ne sauraient engager la commission d'experts.
62. En ce qui concerne les questions spécifiques, la secrétaire générale adjointe rappelle qu'elle a indiqué que, même avant son entrée en vigueur, la MLC, 2006, avait déjà un impact important sur un certain nombre de dispositions (heures de repos, certificats médicaux) adoptées par la conférence de suivi STCW de l'OMI fondée sur le texte de la MLC, 2006. Pour avoir participé à la conférence, son impression est que les amendements aux dispositions relatives au certificat médical et à l'aptitude au service, concernant les heures de repos, ont pour but d'aligner autant que faire ce peut le texte de la Convention STCW sur celui de la MLC, 2006, tout en tenant compte du mandat différent qu'ont respectivement l'OMI et l'OIT et des sujets différents traités respectivement par l'une et l'autre de ces conventions. Sans pouvoir se prononcer sur le texte de la convention de l'OMI, elle peut toutefois affirmer que les révisions envisagées ne prévoient pas de dispositions qui pourraient être considérées comme étant en conflit avec la MLC, 2006. Cela étant dit, l'OMI a adopté une disposition concernant le nombre minimal d'heures de repos pour le personnel répondant aux normes STCW, dont le libellé et l'approche sont légèrement différents de la norme A2.3, paragraphe 13, de la MLC, 2006. Selon ses explications, ledit paragraphe de la norme A2.3 offre, grâce à des conventions collectives autorisées ou enregistrées, une certaine souplesse en ce qui concerne le nombre minimal d'heures de repos. Le texte de l'OMI offre également une certaine souplesse. Ces deux dispositions, bien que différentes dans leur approche, ne sont pas forcément opposées, bien que l'on puisse trouver des exemples où un gouvernement qui autoriserait une exception devra se conformer, dans un cas donné, à la norme la plus exigeante. La secrétaire générale

adjointe note aussi que la position de l'OIT, selon laquelle les pauses de repas d'une heure ne peuvent être comptées comme étant des heures de repos, a été inscrite dans les décisions de la conférence.

63. Pour ce qui est de la demande du représentant du gouvernement du Bangladesh concernant les modèles de loi, la secrétaire générale adjointe a fait savoir que l'OIT n'opte habituellement pas pour une telle approche, principalement en raison des différences existant entre les systèmes juridiques et aussi parce que les conventions collectives et la pratique s'y rapportant sont un des aspects de la mise en œuvre. Elle précise toutefois que le Bureau a l'intention de mettre sur pied un cadre législatif doté de modèles de dispositions pouvant couvrir tous les aspects de la MLC, 2006, qui s'adressera à tous les pays pouvant tirer profit de telles directives. Quant aux pays qui disposent déjà de lois sur certaines des questions concernées, ils peuvent eux aussi trouver utile d'utiliser des modèles de dispositions susceptibles de combler certaines lacunes.
64. En ce qui concerne l'objectif consistant à uniformiser les systèmes d'inspection, la secrétaire générale adjointe a insisté sur le fait que les activités de formation menées en liaison avec le Centre de formation de Turin allaient se poursuivre en 2011 et que, outre les trois cours de «formation des formateurs», trois nouveaux programmes étaient prévus (un pour les marins, un autre pour les armateurs, les capitaines et les chefs mécaniciens, et un atelier sur les modèles de dispositions de la MLC, 2006).

V. Préparatifs en vue de la future commission tripartite spéciale

Discussion sur le règlement

(y compris les procédures de consultation en vertu de l'article VII)

65. Le porte-parole du groupe gouvernemental a déclaré que les gouvernements attachaient une grande importance au règlement et avaient, d'une manière générale, accepté les idées établies au paragraphe 60 du document de travail du Bureau. Ils ont toutefois plusieurs observations à faire à ce sujet. Premièrement, tous les Etats Membres – Etats ayant ou non ratifié la convention – devraient être consultés lorsque le projet est prêt. Les gouvernements sont aussi préoccupés de savoir de quelle façon le règlement doit être adopté et proposent que l'on donne la préférence à la tenue d'une seconde réunion préparatoire plutôt qu'à un groupe de correspondance. Toutefois, il convient d'insister sur le fait que le Conseil d'administration doit veiller à garantir qu'il est bien tenu compte de la connaissance technique maritime au moment où il approuve le règlement ou que la commission tripartite spéciale ait son mot final à dire lors de l'adoption dudit règlement. Il serait utile que le Bureau puisse fournir dès maintenant un cadre général du règlement et qu'il prépare dès que possible après la présente réunion un projet regroupant l'ensemble du règlement.
66. Le président du groupe gouvernemental a indiqué que les gouvernements avaient des idées générales sur le contenu que devrait avoir le projet de règlement. Bien évidemment, ce règlement devrait refléter ce qui a déjà été établi à l'article XV. En outre, il doit traiter une série de questions telles que: l'élection du bureau (en gardant à l'esprit que la pratique de l'OIT consiste à nommer un président du groupe des gouvernements); les procédures d'amendement du règlement proprement dit; les limites dans le temps pour le dépôt des documents; la fréquence des réunions; les questions concernant la gestion du temps; et la distribution des documents.

-
67. En ce qui concerne l'article VII, son groupe soutient la proposition contenue dans le document de travail du Bureau, mais souhaite toutefois s'assurer que toute procédure mise au point garantit que tous les membres de la commission tripartite spéciale sont conscients de la façon dont les décisions ont été prises et que celles-ci ont bien été regroupées et distribuées de manière à garantir la transparence et la rapidité de traitement. Il a été proposé que l'on s'inspire en cela d'une procédure similaire utilisée par l'OMI dans le cadre de la Convention STCW. Une telle procédure pourrait du reste reposer sur un groupe de gouvernements afin d'éviter une charge de travail inutile qui pèserait sur chacun des membres gouvernementaux de la commission. En outre, la question a été soulevée de savoir comment déterminer si un Etat donné possède ou non des organisations d'armateurs ou de gens de mer représentatives. Il a été dit que la procédure contenue à l'article VII ne pouvait être utilisée tant que la MLC, 2006, n'était pas entrée en vigueur et que, pendant ce temps, les Etats devaient encourager l'instauration d'organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer. Enfin, en ce qui concerne la demande du gouvernement de la Grèce sur l'évaluation des risques et la résolution du comité de la sécurité maritime de l'OMI MSC.273(85), le groupe gouvernemental est d'avis qu'il est du ressort des parties contractantes de veiller à l'alignement de leurs obligations internationales conformément aux instruments correspondants de l'OMI et de l'OIT.
68. Le porte-parole des armateurs a déclaré qu'il partageait l'avis du groupe gouvernemental quant à l'importance du respect du calendrier concernant les documents. Il note que l'on pourrait s'inspirer des procédures de l'OMI qui prévoient une fixation des délais en deux étapes: l'une pour soumettre les documents, et l'autre pour formuler les commentaires sur les documents soumis. Pour ce qui est de la procédure d'adoption du règlement il est d'accord avec le groupe gouvernemental et espère que tout processus appliqué accordera assez de temps aux groupes pour qu'ils puissent tenir des consultations internes avant de faire part de leurs commentaires. Le groupe des armateurs souhaite également recevoir du Bureau de plus amples informations sur les procédures qu'applique le Conseil d'administration pour l'adoption du règlement, en particulier sur la question de savoir s'il est courant d'approuver ce règlement avec ou sans de plus amples consultations. Il serait très utile que le Bureau prépare un projet de document contenant les éléments figurant dans le règlement, notamment des sujets tels que, entre autres, l'élection du président, des vice-présidents, des suppléants, des remplaçants, en traitant tout particulièrement les domaines propres à la commission spéciale tripartite. Le porte-parole des armateurs rappelle en outre que l'une des tâches de la commission spéciale tripartite consiste à assurer un suivi de la convention. Son groupe souhaite en savoir plus sur la façon dont cet examen a lieu pour les autres conventions de l'OIT. Selon les armateurs, la procédure d'examen constant de la MLC, 2006, ne peut être faite uniquement par le biais de la soumission d'amendements, car il ne s'agirait pas là d'une forme d'examen réellement positive.
69. Le porte-parole des gens de mer a indiqué que son groupe attendait avec impatience d'examiner un projet de règlement. Il rappelle que bon nombre des questions traitées dans le règlement sont déjà clairement énoncées à l'article XIII et ne sont donc plus négociables. Il convient de définir clairement le rôle de la commission tripartite spéciale dans le cadre de l'examen continu de la MLC, 2006, et d'étudier s'il n'y a pas interaction avec la commission d'experts ou d'autres organes du BIT. Selon son groupe, le règlement devrait refléter le statut de la commission et tenir le Conseil d'administration informé, sans pour autant que la commission lui soit subordonnée. A certains égards, la commission doit avoir la même autorité qu'une commission de la Conférence internationale du Travail. Ceci étant dit, son groupe craint par exemple que, lors d'un vote à main levée, il soit difficile de faire la distinction entre les représentants gouvernementaux des Etats ratifiants et les observateurs des Etats non ratifiants. En ce qui concerne la procédure régissant la fonction de l'article VII et les paragraphes 59 et 60 du document de travail du Bureau, le porte-parole des gens de mer note que la MLC, 2006, doit être entrée en vigueur avant que la commission puisse exercer pleinement ses fonctions. La délégation de la consultation

peut être envisagée, mais celle-ci doit être transparente et les décisions doivent être prises sur la base d'un consensus entre les groupes.

70. En réponse à un commentaire formulé par le porte-parole des gens de mer, son groupe espérant qu'un projet de document de base aux discussions serait proposé au sujet du règlement de la commission tripartite spéciale, la secrétaire générale adjointe a expliqué qu'un tel document n'aurait pu être rédigé sans qu'une demande préalable n'ait été formulée et sans que des données ne soient fournies par les mandants, approche qui a du reste toujours été suivie jusqu'à ce jour. Il existe bien sûr des dispositions types que l'on peut trouver dans le règlement des divers organes de l'OIT ainsi que dans les fonctions de la commission prévue à l'article XIII. En outre, les délais impartis n'ont pas permis d'examiner en détail un tel document. Toutefois, l'intention du Bureau est bien de rédiger un projet de règlement qui reflète les points de vue exprimés au cours de la présente réunion et de rechercher d'autres contributions à ce projet.
71. En ce qui concerne la question de la consultation sur le projet de règlement, la secrétaire générale adjointe a noté que l'OIT a la capacité de procéder à de vastes consultations auprès des coordonnateurs régionaux gouvernementaux et des secrétariats respectifs des groupes des armateurs et des gens de mer. Elle ajoute que la communication électronique pourrait être un outil utile dans ce domaine. Elle attache une grande importance à veiller à ce que tous les mandants concernés interviennent réellement avant que le texte proposé soit soumis au Conseil d'administration. S'il devait y avoir une deuxième réunion de la Commission préparatoire tripartite MLC, 2006, les participants auraient ainsi une autre chance d'examiner le projet de texte de règlement. Dans le cas contraire, l'OIT devra alors s'assurer que tous les mécanismes pertinents sont en place afin de permettre un processus de consultation complet de toutes les personnes et de tous les services concernés. L'objectif est de parvenir à un règlement de la commission tripartite spéciale qui soit le meilleur possible.
72. Concernant une déclaration formulée précédemment au sujet du rôle du Conseil d'administration, la secrétaire générale adjointe a insisté sur le fait que le Conseil d'administration est un organe représentatif de l'OIT, quel que soit le sujet traité.
73. Répondant au porte-parole des armateurs qui demandait des éclaircissements sur la façon dont d'autres conventions de l'OIT sont examinées, la secrétaire générale adjointe explique que le Conseil d'administration de l'OIT possède une Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail (LILS), qui examine toutes les questions relatives aux normes et passe en revue périodiquement toutes les conventions et toutes les recommandations afin de déterminer quels instruments continuent à répondre aux objectifs de l'OIT et devraient donc être considérés comme étant d'actualité. Les résultats du dernier examen remontent à 2002.
74. Le représentant du gouvernement de la République islamique d'Iran a proposé que le travail de la commission tripartite spéciale en vertu de l'article VII de la convention soit organisé par le biais de la mise en place de sous-commissions pour lesquelles on pourrait suivre la structure de la convention (par exemple, une sous-commission sur les prescriptions minimales, une autre sur les conditions d'emploi, etc.).
75. La représentante du gouvernement du Danemark est d'avis qu'il est encore trop tôt pour décider de la manière dont la commission tripartite spéciale doit organiser son travail. En ce qui concerne l'article VII, elle indique que ceci ne devrait se faire qu'au cas où une exemption ou une dérogation est envisagée. Elle souligne également qu'il ne s'agit là que d'une démarche consultative.

-
76. Se référant à la façon exacte dont les consultations prévues à l'article VII doivent se dérouler, le représentant du gouvernement de la Grèce a précisé que celles-ci doivent être efficaces par rapport aux coûts et ne pas durer trop longtemps.
77. Le représentant du gouvernement des Etats-Unis a souligné que la convention ne prévoit pas de processus intermédiaire et qu'en conséquence il convient de confier l'examen du règlement à la commission tripartite spéciale une fois qu'elle est établie, suite à l'entrée en vigueur de la convention. La présente réunion a pour but d'identifier les éléments de l'article VII qui concernent le travail de la commission tripartite spéciale. Il est important de donner une indication sur la question de savoir si le travail de consultation peut être délégué ou si elle doit être faite par la commission proprement dite. La première option est peut-être préférable car plus rapide, mais la seconde est peut-être meilleure du point de vue de la transparence. Les méthodes utilisées à l'OMI peuvent être intéressantes d'un certain point de vue, par exemple lorsque les amendements apportés à la STCW sont confiés par la sous-commission de l'OMI à des groupes d'experts.
78. Le représentant du gouvernement de la Grèce partage l'avis du représentant du gouvernement des Etats-Unis et propose qu'une autre réunion de la commission préparatoire, axée uniquement sur la question du règlement, soit envisagée. Ceci faciliterait le travail du Bureau.
79. Le porte-parole des gens de mer partage également l'avis exprimé par la représentante du gouvernement des Etats-Unis. La commission tripartite spéciale ne peut fonctionner avant que la MLC, 2006, ne soit entrée en vigueur et c'est seulement là que les consultations requises à l'article VII sont possibles.
80. En réponse à la déclaration du représentant de la Grèce, la secrétaire générale adjointe a indiqué que l'OIT se trouve actuellement dans la période biennale 2010-11. Dans le cadre de cette période, le Conseil d'administration a attribué des ressources budgétaires pour une seule réunion. Le financement d'une autre réunion ne peut être envisagé que pour la période biennale 2012-13. Toutefois, si les mandants peuvent financer une telle réunion, le Bureau sera en mesure de l'accueillir.
81. Pour ce qui est des consultations que la procédure prévue à l'article VII devra remplacer, le porte-parole des armateurs demande au Bureau de lui apporter des éclaircissements quant à la signification à donner aux termes «en consultation avec» et «après consultation avec».
82. La secrétaire générale adjointe a expliqué que les termes «en consultation avec» impliquent un processus continu, tandis que les termes «après consultation» signifient que le gouvernement consulte, puis prend une décision une fois le processus de consultation avec les partenaires sociaux achevé. Dans l'article VII, l'expression utilisée est «après consultation», ce qui veut dire que la consultation s'effectue par le biais de la commission, comme indiqué à l'article XIII.
83. Quant à la question de savoir comment évaluer le caractère représentatif des organisations des gens de mer et des armateurs dans le contexte de l'article VII, la secrétaire générale adjointe a indiqué que celle-ci relève avant tout du gouvernement concerné, étant entendu qu'elle peut être contestée par diverses procédures, telles que celle qui est présentée devant la Commission de la liberté syndicale, la Commission de vérification des pouvoirs de la Conférence internationale du Travail ou les procédures prévues aux articles 22, 23 et 24 de la Constitution de l'OIT. A part la question de la représentativité des organisations des travailleurs et des employeurs, une situation de fait se présente dans laquelle certains pays ne possèdent aucun syndicat ni aucune organisation d'employeurs, tandis que, dans d'autres, il n'existe aucune organisation de gens de mer ou d'armateurs.

-
84. En réponse à une demande d'éclaircissement émanant du représentant du gouvernement de la Grèce, qui cherchait à savoir qui allaient être les agents de la commission tripartite spéciale, au cas où la procédure relative à l'article VII était confiée à des agents, la secrétaire générale adjointe a affirmé que le mécanisme régissant la procédure de consultation (article VII) doit être fixé dans le règlement, y compris les personnes appelées à participer à cette procédure, qu'il s'agisse de l'ensemble de la commission ou des agents uniquement. Conformément à l'article XIII, paragraphe 3, concernant le droit de participation, elle rappelle que les représentants gouvernementaux des Membres qui n'ont pas ratifié la convention peuvent participer à la commission mais ne sont pas autorisés à voter pour tout point traité dans la convention. Le Conseil d'administration peut aussi inviter d'autres organisations ou entités à être représentées dans la commission en qualité d'observateurs.
85. Selon le porte-parole des armateurs, bien que l'article VII soit suffisamment clair, il devrait être possible d'autoriser la commission tripartite spéciale à confier aux membres du bureau la responsabilité de prendre part aux consultations. Une telle décision doit être prise sans qu'il soit fait spécifiquement référence à l'article VII. Il convient également de décider si les membres du bureau doivent être élus pour une période donnée ou uniquement pour la durée de chacune des sessions de la commission. S'ils sont élus pour une période donnée, il devrait être possible de déléguer certaines des responsabilités aux agents de la commission. Cependant, si la composition de la commission et ses agents changent à chacune des réunions de la commission prévue à l'article XIII, il devient difficile de confier la procédure de consultation prévue à l'article VII aux membres du bureau, si le changement a lieu entre les réunions.
86. Répondant à une question sur la fréquence à laquelle il convient de prévoir les réunions de la commission tripartite spéciale, la secrétaire générale adjointe a indiqué qu'au cours des discussions qui se sont tenues dans le cadre de la préparation de la MLC, 2006, il a été jugé plus efficace en termes de coûts d'organiser une réunion de la commission tripartite spéciale tous les ans, au lieu d'une session maritime de la Conférence internationale du Travail tous les dix ans.

Identification des questions pour lesquelles la commission tripartite spéciale devra prendre d'urgence des mesures

Mesures urgentes découlant des travaux du Groupe de travail ad hoc mixte d'experts OMI/OIT sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer (mars 2009)

87. Le président a attiré l'attention des participants sur les mesures définies au paragraphe 55 et à l'appendice III du document de travail du Bureau concernant les amendements à la MLC, 2006, en matière de créances en cas de décès, de lésions et d'abandon des gens de mer.
88. Le porte-parole des gens de mer était d'avis que le texte tel que proposé à l'appendice III ne devrait pas être transmis à la commission tripartite spéciale sans avoir préalablement fait l'objet d'autres consultations ou de travail plus approfondi.
89. La représentante du gouvernement des Etats-Unis a rappelé qu'au cours des travaux préparatoires de la MLC, 2006, tous les mandants ont convenu de ne pas inclure dans le texte final de la convention la question sujette à polémique qui est celle de la responsabilité et de l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon

des gens de mer avant l'achèvement des travaux du groupe de travail mixte OMI-OIT. Elle est favorable au libellé du paragraphe 55 et souhaite que l'on confie à la commission tripartite spéciale la tâche de trouver une solution à ce problème.

90. Le représentant du gouvernement de la République de Corée a fait remarquer que c'est seulement pendant la réunion de 2009 du groupe de travail ad hoc mixte d'experts OIT-OMI qu'une solution a pu être trouvée et que, comme convenu lors de ladite réunion, son insertion devrait se faire selon la procédure prévue à l'article XV de la MLC, 2006, pour l'amendement des normes A2.5 et A4.2. Le porte-parole des gens de mer approuve ce point de vue.
91. Le porte-parole des armateurs s'est déclaré opposé au point de vue du représentant du gouvernement de la République de Corée car, à son avis, la présente réunion préparatoire n'a pas de pouvoir décisionnaire et seule la commission tripartite spéciale a la compétence de traiter de cette question. A cela, le président fait observer que le représentant du gouvernement de la République de Corée s'est contenté de proposer que l'on applique la procédure d'amendement simplifiée prévue à l'article XV de la MLC, 2006, pour insérer les normes proposées de la convention. Ceci ne veut pas dire que la commission préparatoire a été chargée de prendre une telle décision. Le porte-parole des armateurs précise que les procédures à suivre concernant les amendements à apporter à la MLC, 2006, diffèrent selon que l'amendement proposé porte sur un règlement, des normes ou des principes directeurs. Ce devrait être à la commission tripartite spéciale d'envisager quelles dispositions devraient être amendées, et donc quelle procédure il conviendrait de suivre.
92. Plusieurs éléments ont été identifiés, que le Bureau devrait examiner lors de l'élaboration d'un projet de texte. Ceux-ci figurent dans le document final reproduit à l'appendice du présent rapport.

***Points de vue relatifs à une base de données
de la MLC, 2006, de l'OIT destinée aux mesures
de contrôle par l'Etat du port et questions connexes***

93. Se référant aux paragraphes 12 et 57 du document de travail du Bureau, le porte-parole des gens de mer a indiqué que son groupe était favorable à une base de données complète pour les inspecteurs de contrôle de l'Etat du port, à intégrer aux bases de données actuellement disponibles dans les différents mémorandums d'entente, et qui contienne les résultats des inspections par l'Etat du port et les informations relatives aux dérogations, exemptions et dispositions équivalentes dans l'ensemble des Etats du pavillon.
94. La représentante du gouvernement du Danemark était d'avis que l'on devrait tirer parti des bases de données existantes, et que toute action entreprise devrait se rapporter aux procédures de présentation des rapports existantes. Elle est prête à discuter de l'idée d'une nouvelle base de données, mais craint les répercussions tant administratives que financières que cela représenterait pour le Bureau.
95. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni partageait l'avis exprimé par la représentante du gouvernement du Danemark, tout en faisant remarquer que la base de données *Equasis*, mise en place à l'origine par la Communauté européenne et l'Administration française de la Marine, recueillait aujourd'hui des informations provenant des bases de données du Mémorandum d'entente de Paris, du Mémorandum d'entente de Tokyo et de la Garde côtière américaine.
96. Les représentants des gouvernements de Norvège, de Grèce et des Etats-Unis ont approuvé le point de vue exprimé par les gouvernements du Danemark et du Royaume-Uni.

-
97. Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a ensuite expliqué que le Mémorandum d'entente de Paris travaille sur le codage de l'information tel que prescrit par la MLC, 2006, et le représentant du gouvernement du Canada a ensuite précisé que le Mémorandum d'entente de Tokyo cherche également à aligner la base de donnée qu'il prévoit avec les prescriptions de la MLC, 2006.

Echange tripartite de points de vue sur les questions d'intérêt commun et solutions possibles

98. Selon le représentant du gouvernement du Royaume-Uni, un des domaines sur lesquels la commission tripartite spéciale devra se pencher dès que la convention sera entrée en vigueur est la question de la plainte reçue de marins qui auraient eu à payer leur logement. Du point de vue de son gouvernement, partagé par d'autres Etats du pavillon, il n'est pas autorisé de faire payer leur logement aux marins. Alors que la MLC, 2006, interdit explicitement que l'on fasse payer leur nourriture aux marins, elle ne donne aucune information sur la question de les faire payer pour le logement.
99. La représentante du gouvernement du Danemark, partageant l'avis exprimé par le représentant du gouvernement du Royaume-Uni, a indiqué qu'outre la gratuité de la nourriture aux marins la MLC, 2006, prescrit un logement approprié. Ceci implique que ce logement soit gratuit.
100. Le représentant du gouvernement des Iles Marshall a déclaré s'associer aux points de vue exprimés par le représentant du gouvernement du Royaume-Uni. Pendant la réunion sur les Directives de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port, une interprétation similaire de la règle 3.2, paragraphe 2, de la MLC, 2006, a fait l'objet d'une discussion: la règle pouvait laisser penser qu'elle prévoyait seulement la gratuité de la nourriture – et pas celle de l'eau potable. Une interprétation analogue peut être faite au sujet du logement puisque l'obligation de fournir des conditions de vie décentes doit comprendre la gratuité du logement. Les porte-parole des gens de mer et des armateurs, accompagnés des représentants des gouvernements de la Norvège et de la République de Corée, approuvent totalement la déclaration faite par le représentant du gouvernement du Royaume-Uni, selon laquelle le fait de faire payer l'équipage pour son logement serait contraire à l'esprit de la règle 3.1, paragraphe 1, de la convention.
101. En ce qui concerne l'application de la convention aux yachts de grande taille qui ne sont pas des navires de plaisance, le représentant du gouvernement du Royaume-Uni a indiqué que les prescriptions de la MLC, 2006, sont difficiles à appliquer du fait de la façon dont ces navires sont conçus. Le gouvernement recherche actuellement une solution en faisant appel à des dispositions équivalentes dans l'ensemble. Il consulte les partenaires sociaux, l'industrie des yachts, ainsi que d'autres gouvernements. Il pose la question de savoir si d'autres pays sont confrontés à ce problème et se propose de faire une présentation informelle de la question à d'autres parties intéressées afin d'expliquer l'approche de son gouvernement et de partager quelques idées en vue d'une solution négociée.
102. La représentante du gouvernement du Danemark était d'avis que, quelle que soit la façon dont un navire est construit, si des yachts de plaisance sont utilisés pour un usage commercial, ils relèvent de la convention, de même que les marins affectés à bord de ces yachts. Il n'empêche que les Etats Membres peuvent faire appel à des dispositions équivalentes dans l'ensemble.
103. Le représentant du gouvernement de Malte a indiqué que son gouvernement discutait lui aussi avec toutes les branches industrielles concernées ainsi qu'avec d'autres Etats du pavillon, dont le Royaume-Uni, de la question du logement sur des yachts de grande taille, dans le but de trouver une solution satisfaisante. Malte est d'avis qu'il serait souhaitable,

dans l'intérêt de l'industrie maritime, que l'on parvienne à une acceptation universelle de normes communes au sujet des dispositions équivalentes dans l'ensemble. On éliminerait ainsi les différences constatées dans les normes des différentes administrations, ce qui aurait pour effet de protéger d'autant les marins.

- 104.** Le représentant du gouvernement de la République de Corée a recommandé que soient utilisées les dispositions équivalentes dans l'ensemble puisque la convention laisse aux Etats Membres le choix de déterminer si une loi, un règlement ou une convention collective peut être considéré(e) comme étant une disposition équivalente dans l'ensemble, s'ils estiment qu'il s'agit là d'une disposition qui répond entièrement à l'objectif général de la Partie A du Code. Selon lui, les yachts de grande taille doivent être considérés comme des navires, normalement affectés à des activités commerciales, conformément à l'article II, paragraphe 4. Pour ce qui est des amendements éventuels de la norme A3.1, portant sur le logement de l'équipage, il appartient aux Etats Membres de proposer conjointement de tels amendements, conformément à l'article XV de la convention, mais ce, seulement après l'entrée en vigueur de la convention.
- 105.** Le représentant du gouvernement de l'Australie a indiqué que son pays compte un nombre très important de navires d'une jauge brute inférieure à 200 affectés à la navigation côtière. La vaste majorité de ces navires ne sont pas affectés pour des trajets dans lesquels l'équipage doit se sentir autant sur son lieu de travail que chez lui. Au lieu de cela, ils sont plutôt réservés à des trajets de courte distance. Il ne serait ni raisonnable, ni envisageable d'appliquer à ces navires toutes les dispositions détaillées contenues dans la convention, en particulier celles qui concernent les conditions d'emploi et de logement. Ayant consulté les partenaires sociaux, son gouvernement a l'intention de s'en tenir à l'article II, paragraphe 6, de la convention, qui autorise l'autorité compétente à exclure les navires d'une jauge brute inférieure à 200, qui ne sont pas affectés à des trajets internationaux. En Australie, la MLC, 2006, couvre donc les navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 200, qu'ils soient ou non affectés à des trajets internationaux, ainsi que les navires d'une jauge brute inférieure à 200 affectés dans des trajets internationaux. L'application de la convention pose toutefois encore des difficultés dans le cas des navires de grande taille opérant seulement sur des trajets nationaux. Les marins travaillant sur ces navires ne restent pas à bord pour de longues périodes de temps, moyennant quoi il n'est pas prévu que le navire soit traité comme un lieu de travail ou un lieu de vie. L'Australie estime avoir trouvé une solution pragmatique en étudiant de près la définition d'un «navire» telle que donnée à l'article II, paragraphe 1 i). Après avoir consulté les gouvernements des Etats et des territoires concernés, le gouvernement a décidé qu'il convenait de définir les limites des eaux protégées, ou des eaux à proximité immédiate des eaux protégées comme étant celles qui se situent à l'intérieur de 30 milles nautiques de la côte, ou de 50 milles nautiques dans la zone de la Grande Barrière de corail. Il semble que cette interprétation respecte le libellé de la convention, en même temps qu'elle est conforme à l'esprit de la MLC, 2006. Selon le gouvernement, cette interprétation suffit à exclure les navires affectés à de longs trajets. La MLC, 2006, continuera à couvrir les navires d'une jauge brute de 200 tonnes et plus, qu'ils effectuent ou non un trajet international. De même, les navires d'une jauge brute inférieure à 200 tonnes affectés à des trajets internationaux sont eux aussi couverts par la convention. Si l'on s'en tient à ces critères, environ 100 navires immatriculés en Australie sont couverts par la convention.
- 106.** Le représentant du gouvernement du Royaume-Uni s'est dit préoccupé de l'application de la convention aux navires d'une jauge brute inférieure à 200 qui effectuent des trajets internationaux. Il note que, bien que la norme A3.1, paragraphe 20, de la MLC, 2006, autorise une réduction de la superficie au sol des cabines, plusieurs autres dispositions sont maintenues auxquelles les navires ont beaucoup de difficulté à se conformer, pour ne pas dire qu'il leur est carrément impossible de le faire. Il s'agit, par exemple, des dispositions ci-après: interdiction de placer les cabines pour l'équipage au-dessous de la ligne de charge; absence d'ouvertures directes entre la zone de couchage de l'équipage et les

espaces réservés aux machines; cloisonnements étanches; installations de restauration distinctes pour l'équipage et pour les passagers; installations sanitaires; taille minimale des couchettes; armoires; pupitres; réfectoires réservés; et espace réservé aux loisirs sur le pont pour l'équipage. Certaines prescriptions, telles que, par exemple, les hauteurs de plafonds dans les postes de couchage, peuvent avoir des effets négatifs sur la stabilité du navire. Selon l'intervenant, la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, de l'OIT est plus appropriée pour les navires de taille plus petite, dont le type de fonctionnement est similaire et la taille comparable. Il s'agit là d'une question qui méritera d'être étudiée plus avant dans le futur.

- 107.** Le représentant du gouvernement de Singapour est revenu sur la question qu'il avait posée concernant le besoin de consultation avec les partenaires sociaux, comme le prévoit la norme A1.4, paragraphe 2, de la MLC, 2006. Son gouvernement étant en train de réviser la législation relative aux bureaux d'emploi privés, il demande des précisions sur la question de savoir si cette disposition entraîne la nécessité d'organiser des consultations avec l'ensemble des partenaires sociaux, compte tenu de tous les changements auxquels sont confrontés les bureaux d'emploi privés, ou seulement avec les partenaires sociaux concernés directement par le recrutement et le placement des marins.
- 108.** La secrétaire générale adjointe a répondu à cette question, en rappelant tout d'abord que la présente réunion n'est pas un forum d'échange rapide d'opinions d'ordre juridique et en signalant à nouveau aux participants qu'il peut être demandé au Bureau de consigner officiellement les opinions exprimées. En ce qui concerne la norme A1.4, paragraphe 2, dont l'application se situe dans le cadre d'une législation nationale qui régleme les services de recrutement et de placement de tous les secteurs économiques, la question est de savoir si le gouvernement doit procéder à une consultation lors de la révision de sa législation, soit de manière générale soit seulement dans les cas où la révision concerne le secteur maritime. A son avis, si la loi ou le règlement de l'emploi couvre plusieurs secteurs, y compris le secteur maritime, il n'existe alors aucune obligation à procéder à des consultations pour effectuer des changements, à moins que ceux-ci aient un impact important sur les dispositions contenues dans la loi sur l'emploi relative au secteur maritime.
- 109.** Le représentant du gouvernement du Nigéria a soulevé une question concernant l'application possible de la MLC, 2006, aux unités mobiles de forage en mer. Selon lui, la dernière phrase du paragraphe 45 du document de travail du Bureau pose problème et il se demande si les travailleurs d'installations flottantes de production, de stockage et de déchargement peuvent être définis comme des marins.
- 110.** Le représentant du gouvernement du Mexique, se référant lui aussi au paragraphe 45 du document de travail du Bureau, a rappelé qu'au cours de la 94^e session (maritime) de la CIT les délégués gouvernementaux de la République du Congo, du Royaume-Uni, de la Norvège et du Mexique étaient d'avis qu'il est impossible d'inclure dans la convention les unités mobiles de forage en mer, en partie en raison du fait que cela ne serait pas conforme aux conventions des Nations Unies sur le droit de la mer. Le cas de ces unités est suffisamment traité dans le Code de l'OMI sur les unités mobiles de forage en mer (Rés. A.649(16)), auquel le Mexique est partie. Cela dit, cette opinion est indépendante des efforts que son pays déploie actuellement en vue de la ratification de la convention.
- 111.** Le représentant du gouvernement de la Norvège a soutenu les commentaires formulés par le gouvernement du Mexique. Il est lui aussi d'avis que le paragraphe 45 du document d'information du Bureau ne reflète pas les résultats de la réunion préparatoire de 2004 sur le sujet. Se référant au compte rendu de cette réunion (PTMC-04-5, rapport de la commission n° 1), il déclare que les membres peuvent décider au cas par cas s'il convient d'appliquer ou non la convention aux unités mobiles de forage en mer.

-
- 112.** Le représentant du gouvernement de la République de Corée a expliqué que la question devrait être posée en fonction de la définition d'un navire telle qu'elle est stipulée à l'article II, paragraphe 1 i), de la convention. Les navires de forage sont normalement autopropulsés. Ils doivent naviguer et se déplacer d'un point de forage à un autre, de sorte qu'ils peuvent être considérés par les Etats du pavillon comme des navires au sens donné par la convention. Les installations flottantes de production, de stockage et de déchargement restent normalement à des points de forage spécifiques, mais elles sont équipées de machines à propulsion automatique et peuvent naviguer en mer. En conséquence, à moins d'être situées dans des eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou à proximité immédiate des eaux abritées ou de zones où s'applique la réglementation portuaire, ces installations ne sauraient être exclues de la convention.
- 113.** La représentante du gouvernement du Danemark se rallie à la position du représentant du gouvernement de la Norvège, mais craint que cela ne relance les débats sur la définition des navires.
- 114.** En appui aux commentaires des représentants du Mexique et de la Norvège, le porte-parole des armateurs a indiqué que, selon lui, un accord a été trouvé en 2004, selon lequel chaque Etat Membre est libre de décider s'il convient d'appliquer l'ensemble des conventions aux unités mobiles de forage en mer, en totalité, en partie ou pas du tout.
- 115.** La secrétaire générale adjointe a précisé que, comme le montrait le compte rendu de la réunion de 2004 (auquel le représentant du gouvernement de la Norvège a fait référence), le texte initial de négociation pour la MLC, 2006, contenait une disposition visant à exclure les unités mobiles de forage en mer, conformément à l'article II, paragraphe 4. Aucun accord n'a été conclu visant à son insertion et, comme indiqué par le représentant gouvernemental de la Norvège, le groupe de travail de la PTMC a finalement décidé de supprimer cette disposition. Il n'en reste pas moins qu'en n'incluant pas une exception expresse, la convention s'applique d'un point de vue juridique aux unités mobiles de forage en mer, lorsque celles-ci sont considérées par l'Etat du pavillon en question comme un navire, selon la définition de la convention. Ceci est semblable à la situation qui se présente dans le cas de la convention n° 147.
- 116.** Le représentant du gouvernement de la Norvège a signalé à nouveau qu'il ne pensait pas que le paragraphe 45 du document de travail du Bureau traduisait bien les résultats des discussions de 2004. D'après lui, la suppression a été faite étant entendu que l'application des unités mobiles de forage en mer devrait être décidée au cas par cas par l'Etat Membre concerné. Le représentant du gouvernement du Mexique partage l'avis du représentant du gouvernement de la Norvège.
- 117.** La secrétaire générale adjointe a expliqué qu'en fin de compte cette décision relève des organes de contrôle, mais que le texte montre clairement que l'application de la MLC, 2006, aux unités mobiles de forage en mer n'est pas expressément exclue. Elle attire l'attention sur les deux textes d'origine (version anglaise et version française) et indique que la commission d'experts cherchera à étudier s'il y a concordance entre le texte et les travaux préparatoires.
- 118.** Le porte-parole des gens de mer a tenu à noter que, dans les régimes fiscaux de certains pays, les marins ont parfois à payer pour la nourriture qui leur est fournie à bord. Il demande au Bureau si une telle pratique est en violation de la règle 3.2, paragraphe 2, de la convention.
- 119.** La secrétaire générale adjointe a rappelé ses précédents commentaires concernant les opinions d'ordre juridique. Elle n'est pas en mesure de donner des informations précises sans procéder au préalable à des examens plus approfondis car le droit sur les impôts est un sujet complexe qui n'entre pas dans le cadre de la MLC, 2006. Elle peut néanmoins

identifier deux éléments qui semblent importants. Le premier est le fait que la convention s'adresse aux gouvernements, qui ont en conséquence l'obligation de veiller à ce que les armateurs ne fassent pas payer aux marins quoi que ce soit pour leur nourriture, pas plus qu'ils n'ont à payer pour quoi que ce soit d'autre. En conséquence, si les marins ont à payer une charge quelconque, les gouvernements ont pour devoir de la supprimer, conformément à la règle 3.2. Le second élément porte sur la question de savoir si la taxation doit être considérée ou non comme une charge. Elle observe que la taxation est en principe imputée sur le revenu du marin, dans lequel il est tenu compte non seulement du salaire, mais aussi d'autres facteurs, par exemple celui qui consiste à ne pas avoir à payer pour sa nourriture. En tout état de cause, elle espère que les gouvernements éviteront d'avoir recours à des taxes dans un tel cas.

120. Le représentant du gouvernement des Pays-Bas a posé la question de savoir si la gratuité du logement devrait légitimement être taxée, ou si cela serait contraire à la convention si l'on suit la même logique que pour la nourriture.
121. En réponse, la secrétaire générale adjointe a affirmé que le même principe devait s'appliquer puisque le service était normalement gratuit, comme il en a été débattu plus haut.
122. Le représentant du gouvernement de la République de Corée a soulevé une question concernant l'interprétation de la norme A2.3, paragraphe 14, de la convention et pose la question de savoir si ce paragraphe couvre des questions telles que la pollution marine, la sécurité, l'immobilisation du navire ou d'autres situations essentielles pour le fonctionnement. Il attire l'attention sur les paragraphes 468 et 469 du compte rendu provisoire n° 7, Partie I du Rapport du comité plénier, 94^e session (maritime), Genève, 2006.
123. La secrétaire générale adjointe a noté que la question soulevée par le représentant de la République de Corée concerne le droit d'un capitaine de navire de suspendre les horaires de repos en vertu de la norme A2.3, paragraphe 14. A son avis, de telles situations inévitables sont, de toute façon, couvertes dans de nombreux cas car elles impliquent au moins une des circonstances d'urgence mentionnées au paragraphe 14.
124. Le représentant du gouvernement de la République de Corée a souhaité revenir sur la question qu'il a posée précédemment concernant les amendements adoptés récemment par l'OMI (les amendements de Manille) à la STCW. Il rappelle que le paragraphe 13 de la norme A2.3 de la MLC, 2006, offre de la souplesse dans le cadre d'une convention collective. Toutefois, selon les amendements de Manille à la convention STCW, les exceptions concernant les heures de repos devraient être limitées à deux semaines, 70 heures par semaine. Or, pour que les Etats Membres puissent se conformer à ces normes, l'autorité compétente ne peut autoriser ces exceptions telles qu'elles ont été adoptées, même si elles sont accordées par convention collective. L'orateur demande des éclaircissements sur ce point.
125. Le représentant du gouvernement de la Grèce a fait savoir qu'il était lui aussi satisfait de la réponse qui lui a été fournie à sa précédente question sur ce point, et qu'il demandait d'autres précisions au sujet des amendements de Manille. Il pose la question de savoir si, par souci de conformité avec les prescriptions de la MLC, 2006, les exceptions relatives aux heures de repos prévues dans les amendements de Manille pouvaient être appliquées seulement par le biais d'une convention collective.
126. Répondant à la demande d'éclaircissement formulée par les représentants des gouvernements de la République de Corée et de la Grèce, la secrétaire générale adjointe a confirmé que – du point de vue de l'OIT – le fait de répondre aux obligations découlant de la STCW et de la MLC, 2006, suppose que la souplesse équivalant à celle qui est prévue

dans le Code STCW ne peut s'exercer que sous réserve de l'adoption d'une convention collective, comme le stipule la MLC, 2006.

- 127.** Le porte-parole des armateurs a déclaré que son groupe était préoccupé par les déclarations du Bureau au sujet du lien entre les amendements de Manille à la convention STCW et la MLC, 2006, au sujet des heures de repos. En conséquence, le groupe des armateurs souhaite émettre une réserve sur ces déclarations. Le contenu de la norme A2.3 de la MLC, 2006, a été en grande partie repris dans la section A-Viii/1 révisée de la STCW, mais il existe des différences importantes dans le texte, l'objectif et l'application de ces deux conventions, aussi bien en ce qui concerne les dispositions obligatoires que dans les directives revêtant un caractère de recommandation. C'est aux gouvernements de faire en sorte que ces différences disparaissent dans le cadre de leur législation nationale, pour que soient appliqués à la fois les amendements de Manille et la MLC, 2006. L'orateur se demande s'il est normal que les participants cherchent à fournir des interprétations qui risquent de réduire le rôle des gouvernements dans l'interprétation et l'application de ces conventions. Il demande également au Bureau de préciser ce que l'on entend par «un modèle de loi» auquel plusieurs gouvernements ont fait référence et que le Bureau serait en train d'élaborer.
- 128.** La secrétaire générale adjointe a insisté sur le fait que c'est aux gouvernements à prendre en premier les décisions, mais qu'ensuite la commission d'experts doit se prononcer sur la conformité des décisions prises. En réponse à la question concernant le concept de «modèle de loi», elle note que plusieurs gouvernements dans de nombreuses parties du monde ont soulevé la question de savoir comment l'OIT pouvait les aider au mieux dans la mise en œuvre juridique de la MLC, 2006. Elle note qu'il s'agit de pays en développement qui ne disposent pas de la capacité juridique leur permettant d'entreprendre cette tâche de rédaction. Elle explique que l'approche de base a été jusqu'à ce jour d'aider les pays à mener des analyses sur leurs lacunes juridiques. Quarante-cinq analyses de ce type ont été menées, examinées dans le cadre de séminaires tripartites nationaux et soumises officiellement aux gouvernements concernés sous forme de contribution à leurs travaux de révision de leur législation. Elle informe les participants que les gouvernements en question ont été extrêmement reconnaissants à l'OIT pour l'aide qu'ils ont ainsi reçue, mais que beaucoup d'entre eux ont encore besoin d'être aidés. Concrètement, bon nombre de gouvernements ont sollicité une «législation modèle», approche souvent adoptée par l'OMI. Elle rappelle que la Déclaration sur la justice sociale pour une mondialisation équitable de l'OIT demande au Bureau d'aider les Etats Membres à atteindre les objectifs fixés par l'OIT. Elle fait aussi référence à l'expérience passée qui consistait à rédiger, en collaboration avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique des Nations Unies, des directives sur la législation en matière de travail maritime pour les pays de la région d'Asie et du Pacifique. L'idée serait donc d'aider en rassemblant des modèles de dispositions qu'un pays pourrait souhaiter utiliser ou alors auxquels il souhaiterait s'adapter.
- 129.** Après avoir remercié le Bureau pour cette explication, le porte-parole des armateurs a affirmé que, selon lui, les mots «législation modèle» seraient plus précis que les termes «modèle de loi». A cela, il ajoute que son groupe est très favorable au type d'aide envisagé par le Bureau.
- 130.** Le porte-parole des gens de mer a demandé à la représentante du gouvernement du Danemark si, au moment de ratifier la MLC, 2006, son pays serait prêt à réviser sa législation nationale concernant son Registre des navires international, de façon à le rendre conforme aux conventions n^{os} 87 et 98 de l'OIT et à veiller à ce qu'il réponde aux prescriptions de l'article III de la MLC, 2006. Il indique que son groupe a écouté avec intérêt les points de vue des orateurs qui se sont exprimés jusqu'à maintenant au sujet de l'application de l'article VII de la MLC, 2006, et des éventuelles dérogations, exemptions ou une application souple de la convention. Selon lui, les participants s'accordent

apparemment à dire que, dans les pays où il n'existe pas d'organisations de gens de mer et d'armateurs représentatives, il n'y a pas de place, en vertu de l'article VII, pour des consultations avec un organe transitoire sur d'éventuelles dérogations, exemptions ou une application souple de la convention avant son entrée en vigueur et la mise en place de la commission tripartite spéciale. Il demande au Bureau s'il est prêt à confirmer cette idée.

131. Le représentant de la République islamique d'Iran, se référant à la disposition de traitement le plus favorable (article V, paragraphe 7), a rappelé qu'il existe deux sortes de droits établis conformément à la MLC, 2006: premièrement, des droits essentiels tels que le droit à recevoir les salaires dus, et deuxièmement, des droits officiels tels que le droit à déposer plainte contre toute violation de la convention. Le deuxième type de droits a pour but de consolider les droits du premier type. Compte tenu de cet état de fait, il demande si les autorités de l'Etat du port des Etats Membres de la MLC, 2006, contrôlent l'application non seulement des droits essentiels des marins embarqués sur des navires battant pavillon des Etats qui ont ratifié la MLC, 2006, mais aussi des droits officiels de ces marins (en contrôlant, par exemple, s'il existe bien des procédures de plaintes en vertu de la norme A5.1.5).
132. La secrétaire générale adjointe a précisé que l'article V, paragraphe 7, porte sur les responsabilités d'un Membre conformément à la convention. Aucune distinction n'est faite entre les responsabilités considérées comme formelles et celles considérées comme essentielles. En conséquence, il semblerait que la prescription visant à garantir que le fait d'assumer ses responsabilités n'entraîne pas pour les Etats qui n'ont pas ratifié la convention un traitement plus favorable de leurs navires s'applique quelle que soit la nature des responsabilités ou des droits s'y rapportant. Elle signale que l'on peut trouver des informations complémentaires à ce sujet au paragraphe 27 des *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port* (page 12 du texte français), que la réunion d'experts tripartite a acceptées en 2008.
133. Le représentant du gouvernement de la Lettonie a posé une question sur les critères qui s'appliqueraient en cas de création de services de recrutement et de placement des marins, dans le but de prévoir un système d'indemnisation suffisant, sous la forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, comme le prévoit la norme A1.4, paragraphe 5 c) vi).
134. Selon les explications données par la secrétaire générale adjointe, le but semble d'offrir une somme suffisante pour couvrir les risques de pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement ou l'armateur concerné n'a pas rempli ses obligations à l'égard des marins. Il est également raisonnable de demander à un marin de signaler au plus vite des cas de violations, tels que le non-paiement des salaires, de façon à ce que les risques de non-paiement des salaires soient limités à un ou deux mois.
135. Le président du groupe gouvernemental a rendu compte de la discussion que son groupe a eue sur les différents points soulevés par les représentants des divers gouvernements. Il explique que, pour ce qui est du document de travail du Bureau, il a demandé au groupe si l'un quelconque de ses membres rencontre des difficultés dans l'application aux bateaux de croisière de la MLC, 2006. Aucune difficulté n'a été signalée à ce sujet. En ce qui concerne l'application de la convention aux yachts, plusieurs gouvernements sont favorables à l'utilisation des dispositions équivalentes dans leur ensemble de sorte que ces navires restent dans le champ d'application de la convention. Un autre gouvernement a proposé l'adoption de directives ou d'une résolution qui traite(nt) de la question des yachts de grande taille. Il a été jugé prématuré de proposer d'éventuels amendements à la convention. Certains gouvernements ont aussi exprimé l'espoir que l'on parvienne à une certaine uniformité sur l'équivalence dans son ensemble, comme le propose le Royaume-Uni. Pour ce qui est de l'application de la convention aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 qui n'effectuent pas de voyages internationaux, dont traite le

paragraphe 46 du document de travail du Bureau, il est indiqué que la MLC, 2006, ne prévoit pas de clause d'exemption et que les Etats Membres devraient s'en référer aux clauses concernant la flexibilité et à la définition du «navire». Le groupe des gouvernements rappelle qu'il relève de la responsabilité des armateurs de veiller à ce qu'ils n'utilisent pas des agents chargés du recrutement des effectifs qui fassent payer des frais aux marins, de même qu'il relève de la responsabilité des gouvernements d'exercer un contrôle sur ces agences. Pour ce qui est du paiement de la nourriture fournie, les gouvernements estiment qu'il est de leur responsabilité de veiller à ce que les armateurs ne fassent pas payer la nourriture des marins, mais que les questions relatives à la taxation n'entrent pas dans le champ d'application de la convention. En ce qui concerne le lien entre les amendements de Manille à la convention STCW et la MLC, 2006, le groupe gouvernemental propose que le Bureau rédige un document sur ce sujet. Quant à la relation entre les dispositions d'évaluation des risques de la MLC, 2006, et la résolution MSC.273(85) de l'OMI sur l'adoption des amendements au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code international de gestion de la sécurité (ISM)), qui stipule qu'il est nécessaire «d'évaluer tous les risques identifiés à ses navires, le personnel et l'environnement et d'établir des garanties appropriées». Son groupe conclut que les Etats ayant ratifié SOLAS et la MLC, 2006, doivent trouver les moyens d'assurer la conformité avec les obligations qui découlent de ces deux instruments. Enfin, des éclaircissements doivent être apportés sur la question soulevée par certains gouvernements concernant le logement des élèves officiers, car les prescriptions de la MLC, 2006, risquent dans certains cas de dissuader les armateurs de former de jeunes marins.

136. Les représentants des gouvernements des Iles Marshall et des Bahamas ont fait savoir qu'ils souhaiteraient que les informations sur les problèmes signalés et les explications fournies par le Bureau sur les questions concernant l'application de la MLC, 2006, soient mises à la disposition de tous les participants.
137. La représentante du gouvernement du Danemark a précisé que, si elle n'avait pas posé au sein du groupe gouvernemental la question de savoir si la MLC, 2006, s'applique aux navires de croisière, c'est que cette question avait été déjà posée à plusieurs reprises dans les réunions préparatoires à la convention. Le porte-parole des gens de mer approuve cette idée et se réfère à la résolution VII concernant l'information sur les groupes professionnels adoptée par la Conférence internationale du Travail lors de sa 94^e session (maritime).
138. La secrétaire générale adjointe a expliqué que la résolution VII concernant l'information sur les groupes professionnels a été adoptée dans le but de guider les Etats Membres en cas de doute sur la question de savoir si telle ou telle personne devrait être considérée comme marin. Le Bureau a l'intention de produire un recueil des divers avis et opinions juridiques qu'il a émis au cours des réunions préparatoires et après l'adoption de la convention, en réponse à des questions précises.
139. Répondant à une question posée par le représentant du gouvernement de Panama au sujet de la possibilité d'exclure du champ d'application de la convention certaines catégories du personnel hôtelier travaillant à bord de navires de croisière au motif qu'il ne s'agit pas de marins, la secrétaire générale adjointe a fait référence à une lettre envoyée en octobre 2009 au gouvernement de Panama, confirmant que le personnel travaillant sur un bateau de croisière doit généralement être considéré comme des marins.
140. Le représentant de la République de Corée était d'avis que l'on devrait autoriser la délivrance d'un certificat de travail maritime provisoire jusqu'à trois mois avant l'entrée en vigueur de la convention, et ce pour les raisons suivantes: i) les navires à la livraison jusqu'à trois mois avant l'entrée en vigueur de la convention seront des navires en fonctionnement au moment où la convention entrera en vigueur et devront alors immédiatement obtenir l'ensemble des certificats de travail maritime requis; ii) des

principaux objectifs de l'introduction d'un certificat de travail maritime provisoire tient au fait qu'il est difficile pour les armateurs propriétaires de navires sur le point d'être livrés d'effectuer les procédures nécessaires et de répondre efficacement aux prescriptions de la convention dès leur livraison; et iii) un tel certificat provisoire serait compatible avec l'objectif visé dans les dispositions transitoires relatives aux navires en livraison environ dans les trois mois qui précèdent l'entrée en vigueur de la convention, qui consiste à soumettre ces navires à un certificat provisoire plutôt qu'à un certificat de travail maritime complet.

- 141.** En réponse à la question émanant du représentant gouvernemental de la République de Corée sur la possibilité de délivrer un certificat de travail provisoire trois mois avant l'entrée en vigueur de la MLC, 2006, le Bureau a rappelé que la résolution XVII, que la Conférence internationale du Travail a adoptée lors de sa 94^e session (maritime), encourageait les Etats qui sont parmi les 30 Etats à avoir mis en application la MLC, 2006, à délivrer des certificats avant l'entrée en vigueur de la convention. Elle appelait toutefois les Etats à faire preuve d'indulgence, en matière de contrôle par l'Etat du port, au cas où les navires ne disposent pas de certificat de travail maritime dans les douze premiers mois après l'entrée en vigueur, sous réserve que les conditions à bord soient par ailleurs conformes à la convention. Si un certificat provisoire est délivré dans les circonstances autorisées par la convention trois mois avant son entrée en vigueur, ce dernier devrait donc être accepté puisque conforme à l'esprit de la résolution susmentionnée.

Examen du document de synthèse

- 142.** La secrétaire générale adjointe a expliqué que le projet de document présentant les résultats, que les participants sont en train d'examiner, a pour objectifs de mettre en avant les sujets discutés et de fournir des directives sur les éléments composant le projet de règlement fourni pendant la réunion. C'est pourquoi la discussion sur des sujets spécifiques et l'application de la convention à divers secteurs n'ont pas été détaillées plus avant, mais le rapport final rendra compte de la discussion sur ces points, ainsi que sur d'autres points similaires.
- 143.** Le libellé du projet de document présentant les résultats a été modifié de façon à refléter dans leur totalité les débats qui se sont déroulés lors de la réunion. On trouvera en appendice le texte final du document.

Annexe

Résultats de la Réunion de la Commission préparatoire tripartite sur la convention du travail maritime, 2006 (20-22 septembre 2010)

1. La Commission préparatoire tripartite MLC, 2006, a été créée par le Conseil d'administration du BIT avec pour mandat «de suivre les préparatifs des Membres pour la mise en œuvre de la MLC, 2006, d'identifier toutes questions communes et de préparer les travaux de la future commission tripartite spéciale sur toute question pouvant nécessiter un traitement d'urgence après l'entrée en vigueur de la convention, y compris les règles de procédure de la commission».
2. On trouvera ci-après un résumé des principaux résultats des débats menés par la commission dans les domaines précités. Un rapport sur la réunion sera établi après la réunion.

1. Examen des mesures prises par les Membres en vue de la ratification

3. Les gouvernements ont été nombreux à présenter des informations sur les mesures qu'ils ont prises en vue de la ratification par leur pays de la convention, si celle-ci n'a pas encore eu lieu, ainsi que sur leurs activités de mise en œuvre de la convention. Plusieurs représentants ont fait savoir que leur pays comptait ratifier la convention soit d'ici à la fin 2010, soit au cours de l'année 2011. Quelques gouvernements ont signalé qu'il leur serait utile d'avoir des exemplaires des dispositions ou des directives d'ordre législatif sur la MLC, 2006, élaborés par le BIT.

2. Procédure de mise au point du règlement de la commission tripartite spéciale en vertu de l'article XIII

4. Les participants à la réunion ont été priés de faire connaître leur point de vue sur le règlement éventuel de la commission tripartite spéciale établie en vertu de l'article XIII.
5. La commission s'est montrée très intéressée par la question du règlement et de son élaboration. Elle s'est déclarée en particulier préoccupée du fait que les participants présents à la réunion de la commission ont la possibilité d'examiner un projet de règlement avant son adoption finale par le Conseil d'administration. Selon elle, il serait en particulier utile d'organiser une deuxième réunion afin de discuter d'un projet de texte après que celui-ci ait été rédigé. La commission a noté que bon nombre des éléments du règlement pouvaient être tirés des règlements existants à l'OIT. Cependant, la commission tripartite spéciale est dotée de certaines fonctions qui lui sont propres et qui nécessitent une attention particulière.
6. Dans le cadre de l'élaboration du premier projet par le Bureau, effectuée en consultation avec ses membres, les domaines ci-après ont été identifiés comme nécessitant une attention particulière.

Généralités (Composition de la commission prévue à l'article XIII: traitée à l'article XIII)

- Mandat de la commission prévue à l'article XIII, y compris sa fonction concernant le «suivi permanent» et ses liens avec les organes de contrôle et autres organes du BIT.
- Bureau: Nombre des vice-présidents, pouvoirs des présidents et vice-présidents, nommés pour une période déterminée ou pour une mission spéciale?
- Droits des gouvernements n'ayant pas encore ratifié la convention (quelle est la portée des termes «participation», «mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention», figurant au paragraphe 3 de l'article XIII?).
- Procédures de vote.

-
- Fréquence des réunions ordinaires.
 - Délai de soumission des documents, compte tenu des pratiques de l'OMI et de la mise à disposition des documents du Bureau.
 - Communication avec le Conseil d'administration.

Amendements au Code (article XV)

- Procédure de proposition d'un amendement et de recherche de l'appui nécessaire (voir paragraphe 2).
- Temps accordé au Directeur général pour «communiquer sans tarder» la proposition d'amendement aux Membres de l'Organisation (paragraphe 3).
- Délai accordé pour transmettre les observations sur la proposition («compris entre trois et neuf mois», paragraphe 3).
- Procédure de transmission des amendements à la CIT.

Consultations avec la commission visée à l'article VII

- Possibilité offerte à la commission de confier cette fonction à:
 - ses membres?
 - une (des) sous-commission(s) ou groupes d'experts?
 - un groupe de membres désignés?
- Participation des Membres qui n'ont pas encore ratifié la convention?
- Possibilité de procéder à une consultation par correspondance.
- Procédure de demande de consultation par un gouvernement.
- Procédure et délai pour communiquer aux gouvernements les points de vue de la commission.
- Besoins en matière de rapport à la commission en cas d'une consultation par une délégation ou par correspondance.
- Enregistrement des points de vue exprimés par la commission dans le cadre de la consultation.

3. Identification des questions urgentes que la commission tripartite spéciale devra traiter, une fois qu'elle aura été établie, et de tout travail préparatoire pouvant s'avérer nécessaire

7. Selon la commission, une fois que la commission tripartite spéciale aura été créée, une des mesures urgentes à prendre sera l'examen des principes qui ont été adoptés en mars 2009 lors de la neuvième session du Groupe de travail ad hoc mixte OMI-OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer. La commission tripartite spéciale devra dans un premier temps étudier la question de savoir si les principes peuvent ou non devenir des amendements au code de la MLC, 2006 et, dans l'affirmative, proposer un projet de texte de ces amendements, conformément à l'article XV de la MLC, 2006. La première question (concernant le contenu du code) ayant bien des chances d'entraîner une discussion approfondie des principes proprement dits, et étant donné que ceux-ci ont été discutés en détail au stade de la préparation, la commission était d'avis que les principes, tels qu'adoptés par le groupe de travail, devaient être transmis directement à la commission tripartite spéciale sans travaux préparatoires supplémentaires.

4. Identification des questions courantes et des approches possibles vers des solutions

8. Les domaines ci-après ont été identifiés comme présentant des difficultés communes et il y eut un échange de vues quant à des approches possibles vers des solutions.
 - L'application des prescriptions du titre 3 – Logement – à des yachts commerciaux de grande taille.
 - L'application des prescriptions de la MLC, 2006, aux navires d'une jauge brute inférieure à 200 tonnes n'effectuant pas de voyages internationaux.
 - L'application des prescriptions de la MLC, 2006, aux navires d'une jauge brute supérieure à 200 n'effectuant pas de voyages internationaux.
 - Portée limitée des exemptions prévues au paragraphe 20 de la norme A3.1 aux navires d'une jauge brute inférieure à 200 effectuant des voyages internationaux (et qui ne sont pas couverts actuellement par le paragraphe 6 de l'article II).
9. L'opinion générale qui a été exprimée était que ces quatre domaines pouvaient être traités dans le cadre des définitions actuelles et des mécanismes de souplesse existant dans la convention, y compris en recourant à des dispositions équivalentes dans l'ensemble. Certains points, tels que les détails en matière de logement s'agissant de certains navires, pourraient requérir un amendement à l'avenir, lorsque la convention entrera en vigueur, afin de parvenir à une approche plus uniforme.
 - L'application de la MLC, 2006, aux unités mobiles de forage au large.
10. Des points de vue différents ont été exprimés à ce sujet et l'on constate que les pratiques nationales divergent, mais aucune solution particulière n'a été abordée.
 - L'obligation des Membres de se consulter quant à la souplesse qui doit être appliquée et la situation des pays qui ne disposent pas d'un partenariat social approprié.
11. Il a été noté que le mécanisme spécifié à l'article VII ne peut être appliqué avant l'entrée en vigueur de la convention.

5. Autres points

12. Plusieurs questions spécifiques ont été soulevées par le Bureau ou par des représentants de gouvernements, ou encore par des armateurs ou des marins, mais celles-ci ne semblaient pas être des questions communes difficiles dans le cadre de l'application de la convention.
13. Les participants ont discuté de la mise au point d'une base de données électronique de la MLC, 2006, conjointement avec la base de données établie dans le cadre du mémorandum d'entente OMI/PSC, mais certains ont posé la question de savoir si cela n'entraînerait pas une duplication des informations et des ressources disponibles.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Chairperson of the Preparatory Tripartite Maritime
Labour Convention, 2006 Committee
Président de la Commission préparatoire
tripartite sur la convention du travail maritime, 2006
Presidente del Comité Tripartito Preparatorio
para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Mr Naim Nazha Director, Personnel Standards and Pilotage Transport, Ottawa, Canada

Government representatives
Représentants des gouvernements
Representantes de los gobiernos

ANGOLA

Mr Diogo Cristóvão Neto, Chefe de Secção de Relações Internacionais, Ministério do Trabalho, Luanda

Mr Sebastião Eduardo Neves, Chefe de Departamento de Rendimento do Trabalho, Luanda

ANTIGUA AND BARBUDA ANTIGUA-ET-BARBUDA ANTIGUA Y BARBUDA

Ms Iris Laverentz, Consultant, Antigua and Barbuda Flag Administration, Hamburg

Mr Michael Newbury, Technical Assistant, Antigua and Barbuda Department of Marine Services and Merchant Shipping, Antigua and Barbuda

Ms Sinah Poggenburg, Dipl.-Ing./Supervisor, Antigua and Barbuda Department of Marine Services and Merchant Shipping, Inspection and Investigation Division, Bremerhaven

AUSTRALIA AUSTRALIE

Mr Paul Macgillivray, Principal Officer, Seafarers' Ship Safety Management, Australian Maritime Safety Authority, Braddon

Mr Greg Vines, Minister Counsellor Labour, Australian Permanent Mission to the United Nations, Geneva

AZERBAIJAN AZERBAÏDJAN AZERBAIYÁN

Mr Elchin Ganjaliyev, Senior Adviser, the State Maritime Administration, Bakuaz

Mr Fuad Mardiye, Adviser on International Relations, the State Maritime Administration, Bakuaz

BAHAMAS

Mr Douglas Bell, Deputy Director, Bahamas Maritime Authority, London

Mr Harcourt Brown, Director of Labour, Ministry of Labour, Department of Labour, Nassau

Mr Dwain Edwin Hutchinson, Deputy Director, Bahamas Maritime Authority, London

Mr Robin Philips, Deputy Director, Bahamas Maritime Authority, London

Mr John Alexander Pinde, President, National Congress of Trade Unions, Nassau

BANGLADESH

Mr Abdul Baki, Senior Assistant Secretary, Ministry of Shipping, Dhaka

Mr Alamgir Khan, Director, Department of Shipping, Dhaka

Capt. Golan Mohiuddin Quadrey, General Manager, Haque & Sons Ltd, Chittagong

BELARUS BÉLARUS BELARÚS

Mr Alexander Sokolov, Consultant of Department of Maritime and River Transport, Ministry of Transport and Communications of the Republic of Belarus, Minsk

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

M^{me} Gudula Carola Anna Rita Renwart, attachée-juriste, Service public fédéral mobilité et transports, Bruxelles
M. Jean-Francois Tempels, attaché-conseiller juridique, SPF emploi-travail et concertation sociale, Bruxelles

BULGARIA BULGARIE

Ms Iliana Hristova, Head of International Relations Department, Bulgarian Maritime Administration, Sofia

CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN

Mission diplomatique à Genève

CANADA CANADÁ

Ms Julie Bédard, Manager, Pilotage and Policy, Transport Canada, Ottawa

**CENTRAL AFRICAN REPUBLIC RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE
REPÚBLICA CENTROAFRICANA**

M. Jean-Claude Gouandjia, directeur général du travail et de la prévoyance sociale, ministère de la Fonction publique, du Travail, de la Sécurité sociale et de l'Insertion professionnelle des jeunes, Bangui
M. Jean de Dieu Yongondounga, chef de service, Inspection régionale du travail de Bangui-centre, ministère de la Fonction publique, du Travail, de la Sécurité sociale et de l'Insertion professionnelle des jeunes, Bangui

CHINA CHINE

Mr Dongwen Duan, First Secretary, Permanent Mission of the People's Republic of China to the United Nations Office, Geneva
Mr Suzhong Gao, Counsellor, Mission of China, Geneva
Mr Daze Li, Deputy Director, China Maritime Safety Administration, Beijing
Ms Xin Wei Mao, Chief Engineer, Shanghai Reles & Research Institute of China Classification Society, Shanghai
Mr Gunjin Rao, Director Assistant, China MSA, Dalian
Mr Ying Wang, Deputy Director, Division of Labour and Wages of Ministry of Transport, Beijing
Mr Xiao Xu, Deputy Manager, China Classification Society, Beijing
Mr Liejun Yang, Official, Ministry of Transport, Beijing
Mr Heping Zheng, Deputy Director General, China Maritime Safety Administration, Beijing

**DEMOCRATIC REPUBLIC OF THE CONGO RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DEL CONGO**

M. Jean-Claude Boukono, directeur de Cabinet du ministre, ministère chargé de la marine marchande, Brazzaville
M. Jean-Pierre Aubin Coussoud, conseiller spécial, ministère chargé de la marine marchande, Brazzaville
M. Pierre-André Kiminou, chef de service de l'administration des gens de mer, Direction générale de la marine marchande, Pointe-Noire
M. Eugène Alain Yves Aignan Mpara, chargé de mission au droit de la mer, ministère chargé de la marine marchande, Brazzaville

M^{me} Annie Brigitte Oko-Okandze, chef de service de la réglementation maritime, Direction générale de la marine marchande, Pointe-Noire

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Ms Birgit Sølling Olsen, Deputy Director General, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Mr Jan Gabrielsen, Head of Division, Danish Maritime Authority, Copenhagen

EGYPT EGYPT EGIPTO

Mr Kamal El Bendary, General Manager of Maritime Labour Department, Maritime Transport Sector, Alexandria

Ms Mounira El Morsy, Head of Registration Department, Egyptian Authority for Maritime Safety,

Mr Mamdouh M. Meligy, Head of Marine Department, Egyptian Authority for Marine Safety, Alexandria

FINLAND FINLANDE FINLANDIA

Ms Tarja Kröger, Government Counsellor, Ministry of Employment and the Economy, Helsinki

Ms Susanna Siitonen, Administrator, Legal Affairs, Ministry of Employment and the Economy, Helsinki

FRANCE FRANCIA

M. Yann Becouarn, administrateur en chef des affaires maritimes, chargé de la Sous-direction des gens de mer et de l'enseignement maritime, Direction des affaires maritimes, Sous-direction des gens de mer, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, La Défense

M. Alain Moussat, directeur du travail adjoint au sous-directeur des gens de mer, chef du bureau du travail maritime GM3, Direction des affaires maritimes, Sous-direction des gens de mer, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, La Défense

M. François-Xavier Rubin de Cervens, administrateur en chef des affaires maritimes, chef du bureau du contrôle des navires au titre de l'Etat du port, Direction des affaires maritimes, ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, La Défense

M. Robert Salomon, chef de département, Direction générale du travail, de la solidarité et de la fonction publique, ministère du Travail, Paris

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Dr Heiko Schäffer, Assistant Head of Division (Maritime Safety, MLC), Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development, Bonn

Mr Tilo Berger, BG Verkehr/Ship Safety Division, ISM–MLC Department, Hamburg

GREECE GRÈCE GRECIA

Mr George Boumpopoulos, Captain of the Hellenic Coast Guard, Hellenic Ministry of Citizen Protection, General Secretariat of Shipping and Safety of Navigation, Piraeus

INDONESIA INDONÉSIE

Mr Achsanul Habib, First Secretary, Permanent Mission of the Republic of Indonesia, Geneva

Mr Indra Priyatna, Deputy Director, Ministry of Transportation, Directorate General of Sea Transportation of the Republic of Indonesia, Jakarta

**IRAN, ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN, RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D’
IRÁN, REPÚBLICA ISLÁMICA DEL**

Mr Reza Mortezaei Expert, International Relations Studies, Ministry of Labour and Social Affairs, Tehran

Mr Amir Hossein Shahmir, Labour Counsellor, Ministry of Labour and Social Affairs, Permanent Mission of the Islamic Republic of Iran to the Office of the United Nations and other international organizations at Geneva

Mr Abbas Tavazoni Zadeh, Senior Legal Adviser for Maritime Treaties, Ports and Maritime Organization, Tehran

IRAQ

Mr Adnan Hussen Mohammed Rasool, Chief Officer–Tech-Manager, Ministry of Transport–Technical Department, Baghdad

Ms Zinah Saadoon Alwan Alwan, Assistant Director of the Legal Section at the General Company for Maritime Transport, Ministry of Transport State co: for maritime, Baghdad

ITALY ITALIE ITALIA

Mr Giuseppe Alati, Head, Integrated Management Systems Division, Ministry of Infrastructure and Transport, DG for Maritime and Inland Waterways Transport, Rome

Mr Fabrizio Ciriogliaro, Head of International Labour Affairs, Italian Shipowners’ Association, Rome

Mr Giorgio De Sciora, Captain, Senior Marine Specialist, RINA Services SPA, Genoa

Ms Stefania Moltoni, Seafarers Office, Ministry of Infrastructure and Transport, DG for Maritime and Inland Waterways Transport, Rome

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr Kazuyuki Koiwai (ITO), Chief of Section, Safety Management and Seafarers Labour Division, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Tokyo

Mr Setsuo Nomura, Special Researcher, Japan Maritime Centre, Tokyo

Mr Seiichi Tajima, First Secretary, Permanent Mission of Japan, Geneva

KAZAKHSTAN KAZAJSTÁN

Mr Gulshat Davesheva, Main Expert of Water Transport Department, Ministry of Transport and Communication of the Republic of Kazakhstan, Astana

Ms Karlygash Okazbekova, Main Expert of Water Transport Department, Ministry of Transport and Communication of the Republic of Kazakhstan, Astana

KENYA

Ms Lucy Ndinda Musau, Senior Shipping and Maritime Officer, Ministry of Transport, Nairobi

Capt. Joshua Nguku, Senior Marine Pilot, Kenya Ports Authority, Mombasa

Mr Amos Kituri, Port State Control Officer, Kenya Maritime Authority, Mombasa

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

Mr Yeong Woo Jeon, Director of Ship Operation and Technology Institute, Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology, Busan No. 123 Yongdang, Namgu

Mr Dong Seo Kim, Deputy Director, Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs, Gyeonggi

Mr Sae hyun Kim, Maritime Affairs Team, Korea Shipowners’ Association, Seoul

LATVIA LETTONIE LETONIA

Mr Kalvis Innuss, Head of the Convention Supervision Division, Registry of Seamen, Maritime Administration of Latvia, Riga

Capt. Jazeps Spridzans, Head of the Registry of Seamen, Registry of Seamen, Maritime Administration of Latvia, Riga

LEBANON LIBAN LÍBANO

M. Habib Hazkial, Inspecteur médecin de la sécurité et de la santé du travail, ministère du Travail, Beyrouth

LIBERIA LIBÉRIA

Mr George M. Arku, Permanent Representative of Liberia to the International Maritime Organization, Republic of Liberia, London

Mr Steve Frey, Adviser, Liberia International Ship and Corporate Registry, LLC Republic of Liberia, Vienna

Capt. David Muir, Vice-President, Seafarer's Certification and Documentation, Liberian International Ship and Corporate Registry, Vienna

Mr Olaf Quas, Global Head of Practice, Germanischer Lloyd for Government of Liberia, Hamburg

LUXEMBOURG LUXEMBURGO

Ms Annabel Rossi, Legal Adviser, Luxembourg Maritime Administration (CAM), Luxembourg

MALAYSIA MALAISIE MALASIA

Mr Aminuddin Ab Rahaman, Labour Attaché, Permanent Mission of Malaysia, Geneva

Capt. Sukhbir Singh Gopal, Principal Assistant Director, Seafarer Development Unit, Port Klang

MALTA MALTE

Mr Ivan Sammut, Registrar of Ships, Transport Malta–Merchant Shipping Directorate, Marsa

Mr Stefan Sant, Assistant Registrar of Ships, Transport Malta–Merchant Shipping Directorate, Marsa

MARSHALL ISLANDS ILES MARSHALL (LES) ISLAS MARSHALL

Ms Elizabeth S. Bouchard, Maritime Policy Adviser, Republic of the Marshall Islands, Office of the Maritime Administrator, Reston

Mr Othmar Hehli, Director, Republic of the Marshall Islands, Office of the Maritime Administrator, Reston

Mr Tom Horan, Adviser, Republic of the Marshall Islands, Office of the Maritime Administrator, Reston

Mr Nicholas Makar, Deputy Commissioner, Republic of the Marshall Islands, Office of the Maritime Administrator, Reston

Ms Angela Plott, Deputy Commissioner, Republic of the Marshall Islands, Office of the Maritime Administrator, Reston

MEXICO MEXIQUE MÉXICO

Sr. José Luis Herrera Vaca, Titular de la Unidad de Asuntos Internacionales, Petróleos Mexicanos (PEMEX), México

MOZAMBIQUE

Mr Juvenal Arcajo Dengo, First Secretary, Permanent Mission of the Republic of Mozambique, Geneva

NAMIBIA NAMIBIE

Mr Abasalom Nghifitikeko, First Secretary, Mission of the Republic of Namibia to the United Nations Office, Geneva

Mr Bro-Matthew Shinguadja, Labour Commissioner, Ministry of Labour and Social Welfare, Windhoek

Mr George Tshatumbu, Deputy Director, Legal and International Maritime Matters, Ministry of Works and Transport, Windhoek

NEPAL NÉPAL

Dr Dinesh Bhattarai, Ambassador/Permanent Representative, Permanent Mission of Nepal, Geneva

Mr Hari Prasad Odari, Second Secretary, Permanent Mission of Nepal, Geneva

NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS

Mr Rob De Bruyn, Senior Policy Adviser, Maritime Affairs, Ministry of Transport and Infrastructure, The Hague

Mr Norbert Van Rijn, Senior Policy Adviser, Maritime Affairs, Ministry of Transport and Infrastructure, The Hague

Mr André Van Rijs, Senior Legal Expert, Ministry for Social Affairs and Employment, The Hague

Ms Ghislaine Widera-Stevens, Senior Policy Adviser, Ministry for Social Affairs and Employment, The Hague

NIGERIA NIGÉRIA

Mr Isa Abubakar Baba, Director, Maritime Labour Services, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency, Lagos

Mr Clement O. Illoh, Director, Federal Ministry of Labour, Federal Ministry of Labour, Federal Secretariat, Abuja

Mr Hosea Amos Kuje, Chief Maritime Labour Officer–Seafarers Services, Maritime Labour Department, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency, Lagos

Mr Babatunge Esezobor Longe, Principal Manager Operations, Nigerian Ports Authority, Lagos

Mr John Audu Nyamali, Chief Labour Officer, Federal Secretariat, Federal Ministry of Labour and Productivity, Federal Ministry of Labour, Abuja

Ms Obianyor Nneka Ogochukwu, Assistant Chief Legal Officer, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency, Lagos

Mr Baba Tela, Senator, Nigerian Maritime Administration and Safety Agency, Lagos

Mr Koni Womosikou, Senior Manager, Industrial Relations, Nigerian Ports Authority, Lagos

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Ms Helle P. Fløtaker, Project Manager, Hovik

Mr Aleksander Grieg, Legal Adviser, Department of Working and Living Conditions, Norwegian Maritime Directorate, Hauges

Mr Terte Hernes Pettersen, Senior Adviser, Ministry of Trade and Industry, Oslo

Mr Haakon Storhaug, Senior Adviser, Norwegian Maritime Directorate, Hauges

PANAMA PANAMÁ

Sra. Adelaida Fundora Sitton, Jefa de Asuntos Laborales Marítimos, Autoridad Marítima de Panamá, Panamá

Sr. Iván Antonio Gantes Castillo, Asesor de Asuntos Internacionales, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá

Sr. Rodrigo Mejía Ducan, Jefe del Departamento de Migración Laboral, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá

Sr. Alejandro Mendoza, Consejero de la Misión Permanente de la República de Panamá ante la Oficina de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales en Ginebra

Sr. Mario Molino García, Jefe de Asesoría Legal, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá

Sr. Alberto Navarro Brin, Embajador Representante Permanente de la República de Panamá ante la Oficina de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales en Ginebra

Sra. Yeskelle Jeannette Pedroza Quintero, Directora Regional Especial de Trabajo y Desarrollo Laboral para la Ampliación del Canal de Panamá, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá

Sra. Giovanna Villamonte Santos, Subjefa de Asuntos Laborales Marítimos, Autoridad Marítima de Panamá

Sr. Roberto Vallarino Moreno, Director General de la Gente de Mar, Autoridad Marítima de Panamá, Panamá

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr Nicasio Conti, Deputy Administrator, Maritime Industry Authority, Manila

Mr Manuel Imson, Labour Attaché, Philippine Mission to the United Nations and other international organizations at Geneva

Mr Ramon Jr Tionloc, Labour Attaché, Embassy of the Philippines, Madrid, e-mail: ramonjr_tionloc@yahoo.com

PORTUGAL

Ms Carlota Leitão Correia, Coordenadora do Departamento do Pessoal do Mar, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, Lisboa

Mr José Rosa Macedo, Técnico Superior, Direcção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho, Lisboa

Mr António Valadas Da Silva, Conseiller, Mission Permanente du Portugal, Genève

RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA

Mr Alexander Gorobtsov, Head of Navigation Faculty, Admiral Makarov State Maritime Academy, St. Petersburg

Ms V.D. Guseva, Attaché, Permanent Mission, Geneva

Mr Sergey Kurbatov, Deputy Director, Department of Wage, Labour Protection and Social Partnership, Ministry of Health and Social Development, Moscow

Mr Stepan Kuzmenkov, First Secretary, Permanent Mission, Geneva

Mr Dmitry Rudkin, Third Secretary, Permanent Mission, Geneva

Mr Nikolay Shakhrai, Deputy Chief of Division, Federal Agency of Maritime and River Transport, Moscow

Ms Elena Shchurova, Deputy Director of Department, Ministry of Transport, Moscow

Mr Victor Stepanov, Chief of Division, Department of International Cooperation, Ministry of Health and Social Development, Moscow

Ms Veronica Zakharova, Deputy Head of Division, Department of Wage, Labour Protection and Social Partnership, Ministry of Health and Social Development, Moscow

Mr Pavel Zemlyanskiy, Head of ILO Sector, Russian Maritime Register of Shipping, St. Petersburg

SENEGAL SÉNÉGAL

M. Abdoul Aziz Badiane, inspecteur du travail DGTSS-DRTOP, Dakar

M^{me} Marie-Thérèse Diop, inspectrice du travail et de la sécurité sociale, Agence nationale des affaires maritimes (ANAM), Dakar

M. El Hadji Aboubacar Cyrille Joseph Faye, inspecteur du travail et de la sécurité sociale, directeur des gens de mer et du travail maritime, Agence nationale des affaires maritimes (ANAM), Dakar

M^{me} Mame Khar Diallo Seck, directrice, Relations du travail, gouvernement, Dakar

M. Mamadour Racine Senghor, directeur de la protection sociale, ministère du Travail et des Organisations professionnelles, Dakar

SINGAPORE SINGAPOUR SINGAPUR

Ms Choong Yeen Chia, Counsellor, Permanent Mission of Singapore, Geneva

Mr Yew Guan Lim, Deputy Director, Maritime and Port Authority of Singapore

SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA

Mr Titus Vusi Mtsweni, Manager, Department of Labour, Pretoria

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sr. Santos Orizaola Gurría, Jefe de Área de Acción Social Marítima, Instituto Social de la Marina, Ministerio de Trabajo e Inmigración, Madrid

Sr. Pedro Otero Ramírez-Cárdenas, Inspector de Trabajo y Seguridad Social, Ministerio de Trabajo e Inmigración, Madrid

Sra. Esther Pérez Galán, Inspectora de Seguridad Marítima, Dirección General de la Marina Mercante, Ministerio de Fomento, Madrid

SUDAN SOUDAN SUDÁN

Mr El Nawrani Dafalla, Director General, Sudan Shipping Line Ltd, Khartoum

SWITZERLAND SUISSE SUIZA

M. Kurt Buergin, consultant technique, Office suisse de la navigation maritime (OSNM), Bâle

M. Reto Dürler, chef de l'Office suisse de la navigation maritime (OSNM), Département des affaires étrangères, Bâle

SWEDEN SUÈDE SUECIA

Mr Per Havik, Deputy Director/Legal Adviser, Ministry of Enterprise, Energy and Communications, Stockholm

TANZANIA, UNITED REPUBLIC OF TANZANIE, RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANÍA, REPÚBLICA UNIDA DE

Capt. King Ngabho Chiragi, Registrar of Ships Surface and Marine Transport Regulatory Authority, Dar es Salaam

Mr Josephat Mberwa Lugakingira, Assistant Labour Commissioner, Ministry of Labour Employment and Youth Development, Dar es Salaam

Capt. Shukuru Athumani Mkali, Ag. Principal, Dar es Salaam Maritime Institute (DMI), Dar es Salaam

Mrs Winnie Paul Mulindwa, Inland Ports Coordination Manager, Tanzania Ports Authority, Dar es Salaam

TUNISIA TUNISIE TÚNEZ

M. Moncef Frej, directeur de la flotte et de la navigation maritime, ministère du Transport, Tunis
M. Rabeh Megdiche, directeur général du travail, ministère des Affaires sociales, de la Solidarité et des Tunisiens à l'étranger, Tunis
M. Ali Yahmadi, directeur des gens de mer, Office de la marine marchande et des ports, ministère du Transport, Office de la marine marchande et des ports – bâtiment administratif, La Goulette

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr Neil Atkinson, ILO Survey Policy Lead for MCA, Maritime and Coastguard Agency, Southampton
Mr Malcolm Blake-Lawson, Government Policy Adviser and Head of Shipping Policy Branch–International Shipping and Relations, Department for Transport, London
Ms Julie Carlton, Seafarer Safety and Health Manager, Maritime and Coastguard Agency, Southampton
Mr Paul Coley, MCA Assistant Director–Seafarers and Ships, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Ms Mayte Medina, Chief, Maritime Personnel Qualifications Division, US Coast Guard Headquarters, Washington
Mr Ram Nagendran, Marine Transportation Specialist US Coast Guard, Washington

URUGUAY

Sra. Laura Dupuy Lasarre, Embajadora, Misión Permanente del Uruguay
Sr. Gabriel Winter Kabran, Consejero, Misión Permanente del Uruguay

VIET NAM

Mr Quang Vine Dao, Counsellor, Mission of Viet Nam, Geneva

Shipowner representatives Représentants des armateurs Representantes de los armadores

Mr Arthur Bowring, Hong Kong Shipowners' Association
Mr Joseph J. Cox, President, Chamber of Shipping of America
Ms Theresa Hatch, Executive Director, Australian Shipowners' Association
Mr George Koltsidopoulos, Legal Adviser, Union of Greek Shipowners
Mr Joseph Ludwiczak, General Secretary, Liberian Shipowners' Council Ltd
Ms Edith Midelfart, Attorney at Law, Norwegian Shipowners' Association
Mr Carlos C. Salinas, Chairman, Philippine Transmarine Carriers, Inc., Filipino Shipowners' Association
Mr Tim Springett, Head of Labour Affairs, Chamber of Shipping
Mr Michael Wengel-Nielsen, Secretariat Director, Danish Shipowners' Association
Mr Tjitso Westra, Royal Association of Netherlands Shipowners
Shipowners' advisers/Conseillers techniques des armateurs/Consejeros técnicos de los armadores
Capt. Orlando Allard Morales, Práctico del Canal de Panamá, Cámara Marítima de Panamá
Mr Lars Andersson, Swedish Shipowners' Association, Gothenburg
Mr David Baker, Policy Adviser, International Group of P&I Clubs, London

M^{me} Cécile Bellord, Armateurs de France, Paris

Dr Armando Boccardo, Costa Crociere SPA, Genova

Mr Henry Bleker, European Dredging Association, Brussels

Mr Gerardo A. Borromeo, Vice-Chairman, Chief Operating Officer, Philippine Transmarine Carriers, Inc., Filipino Shipowners' Association

Sr. Guillermo Cabral, Gerente de Recursos Humanos, Cámara Naviera Argentina, MARUBA SCA, Buenos Aires

Mr Maurizio Ernesto Campagnoli, Industrial and Employment Director, Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), Genova

Mr David Colclough, General Manager, Fleet Personnel, Princess Cruises, Southampton

Ms Emily Comyn, IMCA, London

Mr Michael Crye, Cruise Lines International Association, Arlington

Mr Charles Darr, Director of Environmental and Health Programs, Cruise Lines International Association, Arlington

Ms Maria Del Busto, Global Chief Human Resources Officer and VP, Cruise Lines International Association, Arlington

Sra. María Dixon, Cámara Marítima de Panamá, Centro Comercial Camino de Cruces, Panamá

Ms Mona Ehrenrieck, Senior Vice-President, General Counsellor, Cruise Lines International Association, Arlington

Mr Giles Heimann, Secretary-General, International Maritime Employers' Committee Ltd, London

Mr Peter Hinchliffe, Secretary-General, International Shipping Federation, London

Mr Guido Hollaar, Managing Director, Royal Association of Netherlands Shipowners, Rotterdam

Mr Hugh Hurst, International Group of P&I Clubs, London

Mr Kimo Kostinen, Marine Adviser, Finnish Shipowners' Association

Mr James Langley, Manning and Trading Adviser, International Shipping Federation, London

Mr William McKnight, Japanese Shipowners' Association, Dexter House, London

Sr. Hernán Morales, Asociación Nacional de Armadores, Valparaíso

Ms Uta Ordemann, Manager-Director, German Shipowners' Association, Hamburg

Ms Vera Pacini, Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), Genova

Mr Lachlan Payne, Chief Executive, Australian Shipowners' Association, Port Melbourne

Ms Alexandra Pohl, Consultant (Training and Recruitment), German Shipowners' Association, Hamburg

Ms Natalie Wiseman Shaw, International Shipping Federation (ISF)

Ms Nicky Simons, Deputy Director, Royal Belgian Shipowners' Association, Antwerp

Mr Aron Frank Soerensen, Chief Marine Technical Officer, BIMCO, Bagsvaerd

M. Guy Sulpice, directeur, Armateurs de France, Paris

Mr Gregorios Triantafyllou, Deputy Chairman, International Maritime Employers Ltd, London

Mr Warren Weaver, Delegate, Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston

Mr Schuichiro Yoshida, General Manager, Japanese Shipowners' Association, Tokyo

Mr Michael Zack, Deputy Director-Health, Safety, Environment and Security, Tidewater Marine, Pan American Life Center

Mr Ment van der Zwan, Senior Policy Adviser, Royal Association of Netherlands Shipowners, The European Dredging Association

Seafarer representatives
Représentants des gens de mer
Representantes de la gente de mar

Mr Thomas Abrahamsson, SEKO Facket för Service Och, Kommunikation, Stockholm

Mr Severino Almeida Filho, President, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes, Aquaviários e Aéreos, Na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), Rio De Janeiro

Mr Henrik Berlau, Secretary, Copenhagen

Mr Paddy Crumlin, National Secretary, Maritime Union of Australia, Sydney

Mr Michel Desjardins, President, Seafarers' International Union of Canada (SIU), Montreal

Mr Mark Dickinson, General Secretary, Nautilus International

M. Mel Joachim Djedje Li, secrétaire général, Syndicat des marins ivoiriens au commerce (SYMICOM), Abidjan

Mr Yoji Fujisawa, President, All-Japan Seamen's Union (kaiin), Tokyo

Mr Dave Heindel, Seafarers' International Union of North America (SIU), Camp Springs, Maryland

Mr Igor Kovalchuk, First Vice-President, Seafarers' Union of Russia, Moscow

Mr Lin Qing Zhu, Vice-President, National Committee of Chinese Seamen and Construction Workers' Union (ACFTU), Beijing

Mr Jesus Sale, Vice-President, International Affairs, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines, Seamen's Center, Manila

Mr Agapios Tselentis, Director, International Department, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus

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

Sr. Ernesto Ayarza Grajales, Representante de CONATO para la revisión del Convenio sobre el trabajo marítimo, Consejo Nacional de Trabajadores Organizados (CONATO), Panamá

Ms Esther Busser, Assistant Director, International Trade Union Confederation (ITUC), Geneva

M. Jean-Philippe Chateil, secrétaire général adjoint, Fédération officiers marine marchande, Confédération générale du travail, La Rochelle

Mr Stephen Cotton, Maritime Coordinator, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Mr Remo Di Fiore, Federazione Italiana Trasporti CISL, Rome

Mr Boris Drozdov, Collective Agreement Inspector, Seafarers' Union of Russia, Moscow

Mr James S. Fayia, United Seamen, Ports and General Workers' Union of Liberia, Monrovia

Mr Oleg Grygoriuk, First Vice-Chairman, Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine, Odessa

Ms Junko Honma, ITF Policy Section, All Japan Seamen's Union (JSU), Tokyo

Ms Penny Howard, Senior Section Assistant, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Mr Soon Huat Kam, General Secretary, Singapore Organization of Seamen, Singapore

Mr Hylke Hylkema, Vice-President/Treasurer, Nautilus International, Netherlands

Mr Hideo Ikeda, General Director, International and National Policy Bureau, All Japan Seamen's Union (JSU), Tokyo

M. Joël Jouault, secrétaire national de l'UFM, Chargé des affaires sociales, Confédération française démocratique du travail (CFDT), Le Havre

Mr Thomas Kemewerigha, Nigeria Merchant Navy Officers' and Water Transport Senior Staff Association, Lagos

Ms Mother Y Kpumeh, Seafarers' President, United Seamen, Ports and General Workers' Union of Liberia, Monrovia

Ms Jing Peng, Programme Officer of International Liaison Department, All China Federation of Trade Unions (ACFTU), Beijing

Mr Joel Jouault, Confédération française démocratique du travail, Roissy

Ms Saran Kamara, United Seamen, Ports and General Workers' Union of Liberia, Monrovia

Ms Mary Liew, Executive Secretary, Singapore Maritime Officers' Union, Singapore

Mr Domenico Loffredo, Frontex, Warsaw

Mr Birger Mordt, Norsk Sjomannsforbund, Oslo

Mr Brian Orrell, Adviser, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Mr Keiichi Sato, All Japan Seamen's Union (JSU), Tokyo

Mr Yuriy Sergieiev, Legal Adviser, Marine Transport Workers' Trade Union, Ukraine

Mr Thomas Tay, General Secretary, Singapore Maritime Officers' Union, Singapore

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

Ms Ying Ying (Sharon) Li, Manager, Singapore Organization of Seamen, Singapore

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

International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW)

Mr Roger Harris, Executive Director, International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW), Watford

International Maritime Health Association (IMA)

Mr Suresh Idnani, President, International Maritime Health Association (IMHA), Indus Seafarers' Welfare and Health Centre

**International Confederation of Water Transport
Workers' Union (ICWTWU)**

Mr Valentin Sirotyuk, Chairman, International Confederation of Water Transport Workers' Union (ICWTWU), Moscow

Mr Nikolay Sukhanov, International Confederation of Water Transport Workers' Union (ICWTWU), Moscow

International Christian Maritime Association

Sr. Domingo González Joyanes, Delegado de la ICMA, Abogado y Director del Centro de los Derechos del Marino de Barcelona (Organización integrada en STELLA MARIS), International Christian Maritime Association, Madrid

International Association of Classification Societies (IACS)

Mr Jeong-Chong Jeon, General Manager, Korean Register of Shipping, Daejeon

Mr Michael Patrick Molloy, Manager, ISM, ISPS and ILO Regulatory Affairs, Lloyd's Register, London

Mr Colin David Lansdown Wright, Principal Technical Officer, Permanent Secretariat, International Association of Classification Societies, London

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

EUROPEAN UNION UNION EUROPÉENNE UNIÓN EUROPEA

Mr Nicolás María Breczewski, Legal Officer–Administrator, European Commission, Directorate-General for
Employment, Social Affairs and Equal Opportunities, Brussels

Ms Anne Devouche, Policy Officer, European Commission, Directorate-General for Transport, Brussels

Mr Jaime González Gil, Project Officer on Port State Control, European Maritime Safety Agency (EMSA),
Lisbon

Mr Jan Jilek, Legal Officer, Directorate-General for Employment, Social Affairs and Equal Opportunities,
Luxembourg