



Quatrième séance

Lundi 20 février 2006, 15 h 20

Présidence de M. Schindler

Le PRÉSIDENT

Nous avons cet après-midi l'honneur d'accueillir deux invités spéciaux: M. Mitropoulos, Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, et M^{me} Yrvin, vice-ministre du Commerce et de l'Industrie de la Norvège.

**ALLOCUTION DE M. MITROPOULOS,
SECÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'ORGANISATION
MARITIME INTERNATIONALE**

Le PRÉSIDENT

M. Mitropoulos est le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, qui entretient de longues relations de coopération, très fructueuses, avec l'Organisation internationale du Travail. Ayant été pendant plusieurs années représentant permanent de la France auprès de l'OMI, j'ai également de nombreuses raisons personnelles de lui souhaiter la bienvenue. J'ai donc le plaisir et l'honneur de lui donner la parole.

Original anglais: M. MITROPOULOS (Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale)

C'est un grand honneur pour moi et un privilège que de m'adresser à cette conférence à une occasion aussi importante. Néanmoins, avant d'aborder des questions importantes pour l'OMI que cette conférence souhaite régler, j'aimerais dire que j'ai été très heureux d'apprendre à quel point le Président a servi la communauté maritime pendant les deux phases préparatoires de la conférence. Il a fait preuve d'autorité et de compétence diplomatique au plus haut niveau. Je n'en attendais pas moins de lui vu les nombreuses années de formation qu'il a eues à l'OMI en qualité de représentant permanent de la France.

Là encore, avant de passer à des questions particulières, j'aimerais dire que je partage pleinement l'opinion exprimée par M. Somavia dans son discours d'ouverture, lorsqu'il a décrit cette nouvelle convention que vous allez adopter comme étant un pas en avant considérable pour assurer une meilleure protection des travailleurs, les mêmes règles pour tous les armateurs et un instrument efficace devant permettre aux gouvernements d'assurer des conditions décentes aux gens de mer; en bref, une plus grande clarté, une plus grande productivité et une plus grande sûreté et sécurité pour tous.

Pendant mes nombreuses années de service à l'OMI et, de ce fait, dans le système des Nations Unies, comme vous tous je suppose, j'ai éprouvé de

l'impatience, j'ai senti mon pouls s'accélérer lorsque je voyais la naissance d'un nouvel accord international quel que soit son sujet d'ailleurs. Il est vraiment satisfaisant de voir le système fonctionner comme il a été conçu pour fonctionner, les pays et les parties prenantes étant rassemblés pour adopter des normes fondamentales du type de celles qui sont le fondement même d'une société civilisée. Mais dans ce cas particulier, j'ai un sens encore plus aigu de l'anticipation: en effet, je suis un ancien marin et je peux parler du fond du cœur lorsque je dis que, pour les 1,2 million de gens de mer aujourd'hui, l'instrument que vous êtes sur le point d'adopter représente beaucoup plus qu'un simple accord sur du papier. Pour tous ces gens de mer, il représente une confirmation officielle de ce que nous reconnaissons tous comme étant des droits de l'homme fondamentaux, des droits qui, pour tant d'entre nous heureusement, peuvent être considérés comme acquis.

Chacun doit avoir droit à des conditions de travail décentes. C'est quelque chose sur quoi nous sommes tous d'accord mais, pour les gens de mer, l'impact négatif de conditions qui sont en deçà des normes acceptables, peut être plus préjudiciable que dans d'autres secteurs. Pour la plupart des gens de mer, le lieu de travail est aussi, pendant de longues périodes de temps, leur lieu de vie. Si les conditions sont mauvaises, souvent il n'y a aucun répit, aucune possibilité pendant des mois et des mois de retourner auprès de leurs familles pour y trouver un réconfort. C'est pourquoi le travail que vous avez accompli depuis l'ouverture de cette conférence et bien sûr pendant les sessions préparatoires est extrêmement important.

Lorsque le Conseil d'administration du BIT a décidé, en mars 2001, d'organiser une session maritime de la Conférence internationale du Travail cette année pour adopter un nouvel instrument visant à consolider et à mettre à jour plus de 65 normes internationales du travail maritime adoptées depuis que l'OIT a été créée en 1919, il était conscient, j'en suis certain, qu'il plaçait l'Organisation face à une tâche herculéenne. Consolider et mettre à jour ces normes pour n'en faire qu'un seul document qui reflète pleinement les circonstances actuelles et qui soit rédigé en termes modernes, c'est véritablement une tâche considérable. Néanmoins, le Conseil d'administration a eu la clairvoyance de comprendre l'impérieuse nécessité d'engager un processus qui rapprocherait des gens de mer le système de protection contenu dans les

normes existantes, d'une façon qui serait conforme aux exigences de ce secteur qui se développe très rapidement et qui se mondialise, et de manière à améliorer l'applicabilité du système de façon que les armateurs et les gouvernements qui s'engagent à assurer des conditions de travail décentes ne doivent pas supporter un fardeau trop lourd pour assurer cette protection.

Comme nous le voyons maintenant que cette nouvelle convention est terminée, les efforts considérables déployés par l'OIT et en particulier par le Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime et son sous-groupe ont porté leurs fruits. Cela peut être décrit sans hésitation comme une formidable réalisation. Comme très souvent, arriver à un accord sur tous les aspects de cette nouvelle super convention, comme on l'appelle, n'a pas été facile. Mais c'est la structure tripartite unique de l'OIT dans laquelle les gouvernements, les employeurs et les travailleurs participent sur un pied d'égalité qui donne aux différentes mesures de l'OIT leur force particulière, et cette convention elle aussi profitera du processus rigoureux qui lui a donné le jour.

Je suis heureux aussi de remarquer par ailleurs que le projet d'instrument contient un système d'application et de contrôle plus efficace, qu'il sera possible de mettre à jour cet instrument, selon les besoins, grâce à une procédure d'amendement accélérée, le système et la procédure ayant été calqués sur les systèmes bien établis de certification et d'exécution ainsi que d'amendements de la plupart des normes internationales qui figurent dans les instruments juridiques de l'OMI.

On a souvent dit de votre nouvelle convention qu'elle constitue le quatrième pilier du système réglementaire international applicable à des transports maritimes de qualité. On l'a ainsi rapprochée des trois principales conventions de l'OMI, à savoir la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de certification et de veille et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

Ensemble, ces conventions abordent les aspects techniques de la conception, la construction, l'équipement et l'exploitation des navires du point de vue de la sécurité et de la protection de l'environnement marin, ainsi que l'éducation et la formation des gens de mer et les compétences dont ils devraient être capables de faire la preuve avant d'être engagés aux divers postes à bord.

Le texte consolidé, qui ressortira de cette Conférence, va compléter parfaitement ces conventions et dispositions techniques essentielles de l'OMI en introduisant l'élément social nécessaire pour garantir aux gens de mer des conditions de travail décentes en tenant compte de questions telles que la prévention des accidents, la protection de la santé, les soins médicaux, la durée du travail, les effectifs à bord et le rapatriement des gens de mer.

Bien entendu, les liens entre l'OIT et l'OMI à cet égard vont bien plus loin et sont bien plus profonds que le simple fait d'avoir mis au point, par chance, des conventions maritimes complémentaires.

De fait, nos organisations ont toutes deux un mandat dans le secteur maritime, et ont collaboré d'une manière extrêmement efficace au fil des ans. Nombre d'organes paritaires OMI/OIT en sont le témoignage.

Actuellement par exemple, l'OMI et l'OIT possèdent deux groupes de travail paritaires dans le domaine juridique. Le 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, et le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime.

Permettez-moi de vous dire quelques mots à propos du travail de ces deux groupes mixtes, et de mettre en avant un programme de travail qui nous tient tous à cœur, à savoir aider à améliorer la vie et à protéger les droits et le bien-être des gens de mer.

Le Groupe de travail ad hoc mixte 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 – je suis sûr que vous vous souviendrez de l'intervention du délégué travailleur du Ghana ce matin – a été créé en 1999 au titre de l'accord de coopération entre l'OMI et l'OIT pour garantir, par l'application d'instruments internationaux appropriés, le droit des gens de mer lorsqu'ils sont abandonnés, souvent dans des ports étrangers, loin de leur pays d'origine par les propriétaires ou les exploitants des navires à bord desquels ils travaillaient.

La plus grande réalisation de ce groupe à ce jour est l'élaboration de deux résolutions et directives y relatives. Nous avons un texte sur la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et un texte sur les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer. Ces textes ont été adoptés par l'Assemblée de l'OMI en novembre 2001 et par le Conseil d'administration du BIT, également en novembre 2001. Les deux résolutions et directives y relatives dont l'objectif est d'accorder aux gens de mer et à leurs familles un niveau de protection qui, jusqu'à présent, faisait défaut sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2002. Malheureusement, même s'il est vrai que la grande majorité des gens de mer travaillent dans de bonnes conditions et peuvent compter sur le soutien de leur employeur lorsque les choses tournent mal à bord du navire, d'autres subissent des conditions très difficiles et véritablement déplorable. Il revient alors à des organisations comme l'OIT et l'OMI de trouver des normes adéquates pour préserver leurs intérêts légitimes.

Même si la nouvelle convention maritime du travail de l'OIT permettra de trouver des solutions à de nombreux problèmes, dont est saisi le groupe de travail mixte, ce dernier, conformément à son mandat révisé, continuera d'examiner toutes les questions relatives à la sécurité financière des gens de mer et des personnes à leur charge pour ce qui est de l'indemnisation des cas de lésions corporelles, de mort ou d'abandon, en tenant compte des instruments applicables de l'OMI et de l'OIT, y compris la nouvelle convention consolidée dont vous êtes saisis; il continuera aussi à surveiller la mise en œuvre des directives adoptées par les deux résolutions que j'ai mentionnées précédemment.

En outre, le groupe va envisager d'élaborer des solutions à long terme pour régler le problème de la sécurité financière, s'agissant de l'indemnisation en cas de mort, de lésion et d'abandon, et formuler des recommandations pertinentes au Comité juridique de l'OMI ainsi qu'au Conseil d'administration du BIT.

La Conférence sera sans doute intéressée d'apprendre qu'après avoir recensé une dizaine de cas d'abandon de marins dans diverses régions du monde Monsieur Somavia et moi-même, la semaine dernière, avons signé des lettres conjointes adressées aux Etats du pavillon concernés leur exposant la situation et les exhortant à faire l'impossible pour permettre la résolution du problème dans chaque cas et à envisager le rapatriement des gens de mer concernés et le versement à ces personnes de la rémunération qui leur est due. Nous espérons recevoir prochainement de bonnes nouvelles.

D'autre part, le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime a été mis en place pour élaborer des directives sur le traitement équitable des marins en pareilles situations pour examen par les deux organisations. Une résolution préparée par le groupe a été adoptée par l'Assemblée de l'OMI en décembre dernier, qui fait écho à la préoccupation que l'on peut exprimer sur la nécessité de protéger les droits des gens de mer lorsque des poursuites pénales sont engagées contre eux. Il faut penser notamment au problème de détention. Le groupe devrait terminer ses travaux le mois prochain de sorte que les directives puissent être adoptées après par le Comité juridique de l'OMI et par le Conseil d'administration du BIT. Après l'adoption de ces directives, j'inviterai tous les Etats à en faire bon usage pour que l'application équitable et permanente des droits fondamentaux des gens de mer devienne une bonne pratique suivie systématiquement partout dans le monde.

Vous vous souviendrez que le Directeur général, Monsieur Somavia, avait mis l'accent ce matin même sur le terme «équitable». Dans tous les cas, les gens de mer doivent être traités avec le respect et la dignité qu'ils méritent compte tenu de leur contribution décisive à la communauté en général, au commerce maritime et à l'économie dans son ensemble. Dans le même ordre d'idées, nous devons tout faire pour ne pas démoraliser ces personnes ou même, pire, pour ne pas les punir indûment. L'OMI a toujours reconnu le rôle fondamental que jouent les gens de mer dans le monde maritime. Le mémorial aux gens de mer à l'entrée du siège de l'OMI nous rappelle constamment ce que nous leur devons. Ce monument symbolise non seulement leur bravoure lorsqu'ils naviguent vers l'inconnu, qu'ils défient les éléments en essayant d'atteindre les objectifs pacifiques du transport maritime, mais aussi leur solitude dans cet environnement qui n'est pas le même que celui qu'ont connu leurs pères et leurs grand-pères. Le mémorial reflète l'importance que nous attachons à l'élément humain dans la sécurité de la navigation, la sécurité maritime et la prévention de la pollution marine – en fait notre Comité de la sécurité maritime a demandé à tous ses organes subsidiaires de garder présent à l'esprit, pour tout travail de réglementation, le rôle que joue l'élément humain dans les opérations de sécurité – et cela parce que l'analyse générale des accidents et incidents de mer a montré que, vu que cet élément humain intervient à tous les niveaux des activités maritimes (y compris dans la conception, la fabrication, la gestion, l'exploitation et la maintenance), presque tous les accidents et incidents de mer comportent des facteurs humains.

Les navires, je suis sûr que vous en conviendrez, fonctionnent dans un environnement extrêmement dynamique. Souvent, les personnes qui sont à bord

suivent une routine de travail posté qui ne s'interrompt que lorsque l'on arrive au port, lorsque l'on y travaille ou lorsque l'on en sort.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est une existence où il faut demeurer dans le même lieu pendant des périodes prolongées. C'est un certain type de vie professionnelle qui, très souvent, accroît le risque de commettre des erreurs humaines. Indéniablement, le rôle le plus important, le plus crucial de l'OMI, lorsqu'il s'agit de travailler sur cette question de l'élément humain, revient notamment au Sous-comité des normes de formation et de veille, qui a pour mandat de réglementer la façon dont les capitaines et chefs mécaniciens, les responsables de pont et de la salle de machines et le personnel de mestrance doivent s'acquitter de leurs responsabilités.

L'an dernier, le Sous-comité STW a donné suite à la décision de la Conférence technique maritime préparatoire de l'OIT en appelant au transfert des dispositions de l'OIT sur la formation et la certification des matelots qualifiés à la Convention STCW. Le mois dernier, le sous-comité a préparé des définitions et est convenu de certaines exigences pour les matelots qualifiés et pour les conducteurs. Il est notamment convenu de procéder selon une structure de grades en deux étapes, parallèle au développement des compétences des matelots: ainsi, des dispositions transitoires appropriées devraient être mises en place afin que les marins actuels qualifiés, conformément aux dispositions de la convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, ne soient pas victimes d'un préjudice; le sous-comité a également accepté de préparer pour examen des tableaux préliminaires de compétences pour les matelots qualifiés et les conducteurs, et un projet de règlement prévoyant des exigences minimum pour la qualification des matelots en tant que matelots qualifiés et conducteurs dans une salle des machines opérée par du personnel, ou désignés pour accomplir des tâches dans une salle des machines périodiquement automatique. Tout cela contribuera aux prochains travaux majeurs de l'OMI qui, si le Comité de la sécurité maritime en est d'accord, consisterait en fait en un réexamen complet de la Convention STCW pour garantir qu'elle est toujours à même de répondre à tout nouveau défi qui pourrait se présenter dans le secteur maritime à l'heure actuelle.

La sécurité et la santé des gens de mer au travail et l'assurance qu'ils jouissent de conditions de travail décentes sont plus que des résultats souhaitables. Ces éléments peuvent aussi avoir une incidence directe sur la santé et la sécurité du secteur maritime et, par conséquent, sur la protection de l'environnement maritime. Le résultat des analyses récentes concernant les accidents en mer indiquent que la fatigue est en fait un des grands facteurs contributifs, de même que certains autres facteurs tels que les problèmes de communication, de compétence, de culture, d'expérience, de santé, de prise en compte des diverses situations, de stress et de conditions de travail.

Or le lien entre les conditions de travail et la fatigue est parfaitement clair. L'analyse des quelque 187 cas d'échouement et de collision réalisée par le Sous-comité de l'application des instruments par l'Etat du pavillon de l'OMI indique que, dans 150 cas sur 187, ou dans 80 pour cent des cas analysés, l'élément humain a été un facteur contributif. Des résultats équivalents sont ressortis d'analyses

semblables réalisées par les organes chargés d'enquêter en matière d'accident dans les divers pays, y compris l'étude de 2004 sur la sécurité en cas d'observation des ponts préparée par la Direction des enquêtes sur les accidents maritimes du Royaume-Uni.

Dans ce contexte, je mentionnerai un autre exemple de coordination entre nos deux organisations, à savoir la mise en place de la procédure OMI/OIT pour enquêter sur les facteurs humains; il s'agit d'une approche systématique, point par point, qui doit être utilisée pour enquêter sur les facteurs humains dans les cas d'incidents et d'accidents. On la trouve en annexe aux Directives pour les enquêtes sur les facteurs humains intervenant dans les accidents et les incidents de mer adoptées en 1999 par l'Assemblée de l'OMI pour constituer un élément du Code de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer. L'analyse des accidents est malheureusement toujours à l'ordre du jour à la suite de la catastrophe dont a été victime le ferry Al-Salam Bocaccio 98, au début de ce mois. Je sais que vous partagez tous avec moi un sentiment de deuil, de douleur et de compassion pour les familles de tous ceux qui ont disparu en mer. L'OMI a mis à disposition une expertise et des conseils techniques indépendants qui visent à assurer que les résultats de l'enquête sur cette catastrophe dans la mer Rouge permettront, non seulement de connaître avec certitude ce qui a provoqué l'accident, mais aussi d'en tirer éventuellement des leçons afin que, grâce au système de l'OMI, des mesures puissent être prises rapidement pour éviter que des accidents semblables ne se présentent à l'avenir.

Si nous examinons les éléments qui peuvent avoir une incidence sur les taux d'accidents, les Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité, établis par l'OMI, permettent d'identifier les nombreuses variables qui doivent être prises en compte, et ils sont très complets, ainsi d'ailleurs que les principes à observer pour établir les arrangements en matière de quart et les heures de repos dans le cadre de la Convention STCW. Cependant, compte tenu du nombre des accidents qui ne cessent de se produire et qui sont imputables à la fatigue, on a désormais le sentiment que l'heure est venue de réévaluer ces principes. Il serait peut-être approprié d'identifier les facteurs en fonction desquels les Etats du pavillon et du port peuvent déterminer les effectifs en fonction de la sécurité sur des navires de dimension et de nature semblables. A cet égard, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI, qui tiendra sa prochaine réunion au mois de mai, sera prié d'envisager l'approbation d'un nouvel élément du programme de travail du Sous-comité STW qui traitera de l'examen et de la révision des principes permettant de déterminer les effectifs en fonction de la sécurité, ce qui, j'en suis certain, viendra compléter toute une série de mesures figurant déjà dans la nouvelle convention de l'OIT.

A l'OMI, chaque fois que nous examinons l'application globale dans les faits des normes de sécurité, de santé et de protection de l'environnement de l'Organisation, nous sommes toujours parfaitement conscients de la dette que nous avons à l'égard des gens de mer et des autres professionnels dévoués qui font de l'industrie maritime ce qu'elle est aujourd'hui. Je suis certain que nous sommes tous convaincus qu'il est primordial

d'entretenir un bon moral chez les gens de mer, et que nous jugerions préoccupante toute mesure, même prise au nom de la sécurité ou de la protection de l'environnement, qui pourrait avoir l'effet indésirable de limiter le congé à terre des gens de mer, voire de les en priver alors qu'ils en ont tant besoin, ou de leur infliger des sanctions lors d'incidents en mer qui ne sont pas attribuables à des fautes intentionnelles.

Concernant les congés à terre, je me félicite de l'entrée en vigueur récente, l'année dernière, de la nouvelle convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003. Elle constitue indéniablement un grand progrès dans le sens d'un renforcement des mesures de sécurité en haute mer et dans les ports du monde entier, tout en garantissant les droits et libertés des gens de mer et en facilitant leur mobilité dans l'exercice de leur profession, par exemple quand ils embarquent pour travailler, quand ils prennent leur congé à terre ou quand ils rentrent chez eux.

Il s'agit d'une évolution bienvenue qui va renforcer l'attrait de la profession maritime dans ce qui est devenu, aujourd'hui, un marché de l'emploi très concurrentiel et très international.

Cela est particulièrement important si l'on tient compte de la pénurie de gens de mer qui reste préoccupante. L'étude BIMCO/ISF sur la main-d'œuvre (Man power update) fait apparaître une situation plus encourageante que celle prévue dans l'étude de 2000, la pénurie globale d'officiers étant estimée à environ 2 pour cent, laquelle serait due à des niveaux de formation plus élevés dans l'Asie du Sud-Est. Cela étant, même si l'étude BIMCO/ISF indique que, dans l'ensemble, il existe un excédent de marins, elle montre aussi qu'il faut accroître le recrutement pour répondre à la demande future, en particulier la demande d'officiers. Enfin, elle montre qu'il est impératif de réduire le nombre d'officiers qui quittent le secteur maritime après quelques années de service seulement. Bien sûr, certains facteurs économiques globaux continueront, plus que d'autres, à accentuer le besoin croissant de gens de mer qualifiés, capables et motivés. Prenons l'exemple de la demande mondiale de combustibles plus propres: elle a conduit à une augmentation sans précédent de la demande de gaz naturel liquéfié, laquelle s'est traduite à son tour par des commandes record de nouveaux tankers LNG. Pour ces navires à la pointe du progrès technologique, et pour les installations à quai dont ils ont besoin, il faut une main-d'œuvre de haut niveau, aux qualifications appropriées et qui aura suivi une formation moderne.

Le Sous-comité STW a convenu que des normes de formation pour les effectifs de ces navires devraient être élaborées prochainement, afin d'être insérées dans la Convention STCW.

Le travail de marin est parfois une profession solitaire: les tâches sont exigeantes, parfois dangereuses, les horaires sont longs. Les gens de mer méritent un cadre adéquat, global, qui les aide dans leur activité. C'est exactement ce que la nouvelle convention du travail maritime de l'OIT va leur offrir, à eux et à leurs familles. Ils le méritent tout autant que l'industrie maritime en a besoin si l'on veut qu'elle continue à offrir des carrières attrayantes et viables pour les personnes très qualifiées dont elle a de plus en plus besoin.

Je voudrais rappeler les paroles prononcées par votre Président quand il a décrit la Conférence

comme «un élément nouveau et particulier dans l'histoire de l'OIT», ajoutant que la convention qui doit être adoptée est «la première tentative d'instrument global pour un secteur donné».

L'OIT a remporté d'importants succès dans la réglementation des questions se rapportant aux gens de mer et, ensemble, l'OIT et l'OMI ont, je le pense, fort bien servi la communauté maritime. Je me réjouis de poursuivre sur la voie de la coopération étroite qui lie nos deux organisations, notamment en élaborant des prescriptions juridiquement contraignantes concernant le recyclage des navires et en œuvrant à la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement en faveur des pays en développement qui sont, aujourd'hui, de grands pourvoyeurs de cette main-d'œuvre qui permet aux flottes de naviguer.

Je souhaite à la Conférence tout le succès possible à l'heure où elle s'apprête à rentrer au port, et je souhaite également que tous les efforts que vous déployez en vue d'une issue positive s'avèrent utiles.

J'exprime le fervent espoir que la Convention du travail maritime de l'OIT sera adoptée, qu'elle entrera en vigueur à l'échelle internationale, qu'elle sera appliquée largement et efficacement, et qu'elle trouvera ainsi la place qu'elle mérite à côté des autres grands instruments de l'OMI en tant que quatrième pilier du Régime réglementaire international qui garantit un secteur maritime de qualité.

L'élan donné par cette Conférence devrait être maintenu, et tout devrait être mis en œuvre pour que la convention entre en vigueur le plus rapidement possible.

L'OMI est prête à apporter sa contribution à tous les travaux qui seront nécessaires pour réaliser les objectifs de cette Conférence et de la convention, qui est sur le point de voir le jour.

Le PRÉSIDENT

Je vous remercie de cette intervention qui a de nouveau mis en relief l'importance des travaux que nous avons accomplis au cours des deux semaines écoulées et des quelques années précédentes.

L'étroite collaboration entre l'OMI et l'OIT, tout comme le temps que vous avez investi dans ces travaux, témoigne de la reconnaissance du rôle capital qu'est appelée à jouer cette convention qui, vous l'avez indiqué, est destinée à devenir le quatrième pilier du régime réglementaire international régissant le travail des gens de mer. Je voudrais aussi souligner très solennellement le caractère exemplaire de cette coopération entre deux grandes organisations internationales.

ALLOCUTION DE M^{ME} YRVIN, VICE-MINISTRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE, NORVÈGE

Le PRÉSIDENT

Je donne maintenant la parole à M^{me} Yrvin, vice-ministre du Commerce et de l'Industrie de la Norvège. Ce pays a une longue tradition en matière de transport maritime; elle fait partie des premières nations maritimes au monde et a toujours soutenu vivement l'action de l'OIT dans ce domaine. Nous sommes très heureux d'accueillir M^{me} Yrvin.

Original anglais: M^{me} YRVIN (vice-ministre du Commerce et de l'Industrie, Norvège)

Je vous félicite pour l'important travail réalisé depuis l'adoption de l'Accord de Genève.

Les travaux réalisés par le groupe de travail tripartite de haut niveau et lors de la Conférence technique maritime préparatoire de 2004 sont pleinement soutenus par le gouvernement norvégien.

Le commerce mondial est tributaire de bons moyens de transport, et le transport maritime restera un élément clé à l'avenir. Aujourd'hui, nous constatons que le public demande manifestement des transports maritimes de qualité. Pour répondre à cette demande, les navires doivent être conduits et exploités de façon sûre et efficace. Ceci ne sera possible que si nous faisons appel à des gens de mer qualifiés, auxquels sont offertes des conditions de vie et de travail décentes.

Nous souhaitons apporter notre contribution pour faire en sorte que le secteur maritime et nous-mêmes, les autorités publiques, puissions relever le défi. Il faut que s'instaure un solide partenariat entre les autorités et le secteur. C'est essentiel si nous voulons relever le défi, et un tel partenariat ne fonctionnera que si toutes les parties intéressées apportent leur contribution.

C'est avec beaucoup d'ambition que nous avons jeté les fondements du secteur maritime du futur. La Norvège souhaite jouer un rôle actif et positif dans l'établissement de normes internationales. Nous avons l'intention d'agir aussi vite que possible et nous attendons que vous fassiez de même.

La réglementation internationale du commerce et de l'industrie est nécessaire, ainsi que celle des conditions de vie et de travail. Nous devons avoir pour objectif que celles-ci soient décentes et que soit évité tout accident et maladie au travail.

Il importe de lutter contre la pauvreté, et en faveur du développement durable, de la démocratie et des droits de l'homme, et mon gouvernement contribuera à relever ces défis.

La Norvège souhaite atteindre trois objectifs grâce à cette nouvelle convention du travail maritime consolidée. Premièrement, nous ne devons pas permettre que le secteur abaisse les coûts au prix de conditions de vie et de travail déplorables. Les gens de mer ne doivent pas en faire les frais en risquant de perdre leur vie, d'être blessés ou de tomber malades. Un transport maritime au rabais n'est pas acceptable.

Deuxièmement, nous devons faire en sorte que les règles soient les mêmes pour tous. La plupart des armateurs et des Etats du pavillon prennent leurs responsabilités au sérieux. Mais ils ne doivent pas être désavantagés ou écartés du secteur par ceux qui n'assument pas sérieusement leurs responsabilités.

Troisièmement, nous devons veiller à ce que la convention soit le quatrième pilier du secteur maritime international avec la Convention SOLAS pour la sécurité des navires, la Convention MARPOL pour l'environnement marin et la Convention STCW pour la formation et la certification. Je fonde de grands espoirs sur la suite de ces travaux et j'estime que le projet de convention qui nous est soumis nous offre toutes les possibilités d'atteindre ces objectifs.

Aujourd'hui les navires transportent près de 90 pour cent de toutes les marchandises échangées dans le monde. Même si le transport maritime est le mode de transport le plus sûr et le plus efficace, il peut encore être amélioré. La Norvège est une nation maritime qui, dans ce domaine, a une longue histoire dont elle est très fière. Le transport maritime est important pour la vie sur notre littoral étendu. En outre, les transporteurs norvégiens ont acquis

de l'importance dans le secteur du transport international. Nos armateurs contrôlent l'une des plus grandes flottes du monde, et notamment la deuxième flotte hauturière du monde. En Norvège, les sociétés de transport maritime sont au cœur d'un secteur maritime très vaste et le transport maritime représente notre deuxième secteur d'exportation. C'est pourquoi notre gouvernement veut garantir les emplois ainsi que la croissance de ce secteur ce qui ne sera faisable que par le biais d'une réglementation internationale solide.

Aujourd'hui, un grand nombre de travailleurs dans le monde entier, y compris les gens de mer, souffrent d'injustices et de privations. Le fait qu'une nation n'adopte pas des conditions de travail qui soient humaines a de lourdes conséquences pour nous tous. C'est aussi un obstacle pour les pays qui souhaiteraient améliorer les conditions au plan national.

C'est pourquoi le travail visant à consolider et à mettre à jour les conventions maritimes du travail est aussi important aujourd'hui que lorsque au tout début, il y a 86 ans. Je suis impressionnée par la coopération que nous avons vu émerger entre les trois groupes de l'OIT. Notre travail devrait être une source d'inspiration.

Il met aussi en relief le fait que des conditions de vie et de travail sont l'un des facteurs essentiels, voire le principal facteur pour assurer la sécurité en mer.

La mondialisation de l'économie rend d'autant plus importante l'élaboration de normes internationales du travail. Leur adoption et leur mise en œuvre au plan international doit être notre objectif commun. Toute nouvelle norme doit aussi correspondre à notre objectif commun: offrir aux hommes et aux femmes la possibilité d'obtenir un emploi décent et rémunérateur dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité humaine.

Cela dit, un rapport de préparation à la Conférence nous préoccupe. Il s'agit du rapport intitulé «Conséquence des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer». Il est dit dans ce document que la filiation entre l'Etat du pavillon et les gens de mer à bord de ses navires s'est distendue. Il y est dit aussi que les conditions de travail déterminent largement l'avantage concurrentiel de certaines compagnies. C'est justement pour cette raison là que nous pensons qu'il faut que le secteur change. Le changement est nécessaire. Il faut briser la spirale des taux de fret qui sont extrêmement bas pour mettre un terme aux conditions de vie et de travail déplorables. Il faut démanteler les mécanismes de réglementation nationaux inadéquats et il faut venir à bout de la réticence générale à appliquer les normes internationales du travail.

Un travail important a déjà été réalisé lors de cette conférence mais on ne doit pas s'arrêter là. Bien au contraire, ce doit être le début d'une nouvelle donne. Nous devons conjuguer nos efforts pour régler, mettre en œuvre et faire appliquer les normes régissant les conditions de vie et de travail. La Norvège appuie l'introduction de certificats maritimes du travail. Nous estimons aussi nécessaire l'introduction du certificat de conformité. Nous sommes disposés à réaliser le travail nécessaire pour assumer ces obligations, surtout pour les faire respecter. Nous sommes aussi d'avis qu'il est nécessaire de mettre en place un système de contrôle de l'Etat du port mieux coordonné et plus rigou-

reux. Le transport maritime international ne cesse d'évoluer et c'est ce qui rend cette nécessité plus impérieuse. Aujourd'hui, l'accent est mis sur la sécurité, sur la prévention de la pollution, sur des conditions de vie et de travail qui soient décentes ainsi que sur des questions relatives aux droits de l'homme et il faut régler toutes ces questions. Des principes directeurs sur le contrôle de l'Etat du port doivent être élaborés par le biais de Memoranda sur le contrôle des navires par l'Etat du port.

Nous pensons aussi que l'adoption et le suivi du projet de convention devraient rendre le secteur plus attrayant pour les gens de mer; il faut que les Etats Membres et l'OIT fassent porter leurs efforts sur la ratification rapide, la mise en œuvre et le respect de la convention.

Cela devrait envoyer un message fort au reste du monde. Nous pourrions dire la même chose de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003. Si nous voulons que les réglementations soient respectées, il faut recruter et former des inspecteurs du travail maritime. Nous pensons qu'il faut aussi mettre en place un «organisme reconnu» auquel seraient déléguées certaines tâches au titre de la convention.

Nous nous sommes toujours soucieux du temps qu'il faut parfois pour ratifier des conventions importantes de l'OIT. Mais, cette fois-ci, nous sommes optimistes tout simplement parce que la coopération ayant abouti à l'élaboration de cet instrument a été très forte. Un large consensus s'est dégagé sur la nécessité d'avoir un tel instrument et nous avons introduit une clause de non-octroi d'un traitement plus favorable.

Pour notre part, nous exhortons les Etats Membres à être prêts à promouvoir l'application de la convention, à aider les Etats Membres grâce à la coopération technique et à mettre en place un mécanisme de suivi de la convention.

La réglementation norvégienne est, dans l'ensemble, conforme aux dispositions de la convention. Il convient de procéder à quelques changements, et ce sera fait.

La tâche principale est à présent de faire appliquer les prescriptions en matière de conditions de vie et de travail dont le respect donne lieu à l'établissement de certificats. Même si les sociétés de classification peuvent se charger d'une partie de ce travail, la responsabilité principale en incombe aux armateurs et aux autorités. Il importe donc de développer des outils d'information et de formation pour ceux qui seront chargés de faire respecter cette convention. Dans ce domaine, il y a beaucoup à gagner de la coopération entre gouvernements, et les résultats de ce travail devraient être mis à la disposition de tous.

Une fois que cette Conférence sera terminée, il faudra en priorité promouvoir la convention et faire en sorte qu'elle entre en vigueur rapidement. Toutes les parties, gens de mer, armateurs et organisations non gouvernementales doivent s'associer aux gouvernements pour coopérer à cette tâche importante. M. Somavia, nous attendons avec intérêt vos avis sur la manière dont nous pourrions réaliser efficacement le travail qui nous attend.

Pour conclure, je prie une nouvelle fois instamment cette conférence d'adopter le projet de convention. Je prie aussi instamment les Etats Membres de mener à bien rapidement les travaux nécessaires pour ratifier la convention. Je vous remercie de votre attention.

Le PRÉSIDENT

Je vous remercie, Madame, de cette présentation.

Votre pays a toujours fait de la défense des droits des travailleurs une priorité absolue, comme en témoigne le fait qu'il est l'un des Membres fondateurs de cette Organisation. Son histoire est intimement liée à la mer et ses intérêts dans le domaine maritime sont mondialement reconnus. C'est pourquoi votre point de vue et votre analyse revêtent une importance particulière pour cette session de la Conférence.

Je suis persuadé que tous les participants souhaiteront s'associer à mes sincères remerciements, non seulement pour votre représentation mais aussi pour le soutien constant que votre gouvernement a apporté tout au long de notre entreprise commune.

**RAPPORTS DU PRÉSIDENT DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION ET DU DIRECTEUR
GÉNÉRAL: DISCUSSION (SUITE)**

Le PRÉSIDENT

Nous allons maintenant reprendre le débat général commencé ce matin sur le rapport du Président du Conseil d'administration et le rapport du Directeur général. La première personne inscrite sur ma liste est M. Larcher, ministre délégué à l'Emploi, au Travail et à l'Insertion professionnelle des jeunes, de la France.

(La séance se poursuit avec les discours des délégués.)

(La séance est levée à 16 h 45.)

TABLE DES MATIÈRES

Page

Quatrième séance

Allocution de M. Mitropoulos, Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale	1
<i>Orateurs:</i> le Président, M. Mitropoulos	
Allocution de M ^{me} Yrvin, vice-ministre du Commerce et de l'Industrie.....	5
<i>Orateurs:</i> le Président, M ^{me} Yrvin	
Rapports du Président du Conseil d'administration et du Directeur général: Discussion (<i>suite</i>).....	7
<i>Orateur:</i> le Président	