



Neuvième séance

Jeudi 23 février 2006, 10 h 15

Présidence de M. Schindler

Le PRÉSIDENT

Nous sommes réunis pour la neuvième et dernière séance plénière de cette 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail.

Je vous informe du fait que la réponse du Directeur général à la discussion générale portant sur son rapport figure dans le *Compte rendu provisoire* n° 15.

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL SUR L'ADOPTION DE LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006

Le PRÉSIDENT

Nous allons maintenant procéder au vote final par appel nominal sur l'adoption de la convention du travail maritime, 2006, dont le texte est reproduit dans le *Compte rendu provisoire* n° 7, partie II.

(Il est procédé à un vote par appel nominal.)

(Les résultats détaillés du vote sont présentés à la fin du compte rendu de la présente séance.)

Le résultat du vote est le suivant: 314 voix pour, aucune voix contre, avec 4 abstentions. Le quorum étant de 166 et la majorité des deux tiers de 212, la convention du travail maritime est adoptée.

(La convention est adoptée.)

(Applaudissements.)

Un certain nombre de délégués ont demandé à prendre la parole pour expliquer leur vote.

M. ROUSSEL (*gouvernement, Canada*)

Le Canada a voté en faveur de la convention du travail maritime, 2006. Le Canada a déjà commencé à examiner ses lois, règlements et autres mécanismes afin d'évaluer l'impact de cette convention. Notre pays accueille cette nouvelle convention avec intérêt. Nous continuerons à l'examiner et accorderons une attention toute particulière à sa ratification.

Original anglais: M. EVANS (gouvernement, Australie)

Le gouvernement australien désire faire la déclaration suivante au sujet de son vote en faveur de l'adoption de cette convention. Le gouvernement australien se félicite de la consolidation des normes internationales du travail maritime. Il s'agit d'une approche intégrée pour moderniser les normes de l'OIT et les activités de contrôle.

Mon gouvernement considère que ces normes doivent être fondées sur des principes. Elles ne doivent pas être prescriptives. Elles doivent être

contemporaines et d'une pertinence universelle. Elles doivent pouvoir être largement ratifiées et inspirer le respect de la communauté mondiale et atteindre le cœur même des objectifs de l'OIT.

Toutefois, malgré cette approche novatrice adoptée pour élaborer cette convention, le gouvernement australien estime que la convention et son code sont toujours quelque peu prescriptifs et rigoureux, placent des obligations sur les États Membres sans tenir compte suffisamment de leurs situations nationales actuelles.

Quoi qu'il en soit, le vote de mon gouvernement reflète l'appui pour la consolidation du Code international du travail. Il ne doit pas être interprété comme un abandon de notre position ferme, pour une modernisation et une réforme complètes du Code international du travail, dans le cadre d'une large réforme de l'Organisation qui n'est pas seulement souhaitable mais essentielle si l'on veut que les travaux de l'OIT restent pertinents dans un monde de plus en plus mondialisé.

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

Les Etats-Unis estiment que le moment est historique. C'est un grand succès pour l'Organisation internationale du Travail et la communauté maritime internationale: l'élaboration d'un ensemble de normes garantissant aux gens de mer des conditions de vie et de travail décentes. Nous rendons hommage aux efforts déployés par les membres de cette Conférence pour répondre aux préoccupations des Etats-Unis concernant le champ d'application de la convention. Comme nous l'avons dit lors des réunions du groupe gouvernemental et du Comité plénier, les préoccupations des Etats-Unis concernant l'application de la convention à nos navires affectés à des trajets nationaux demeurent, mais comme nous l'avons dit, nous pensons qu'il s'agit d'un moment historique, car la communauté maritime s'est dotée d'un quatrième pilier qui assurera que les règles soient les mêmes pour tous et fera reculer encore davantage les pratiques qui enfreignent les normes. Nous escomptons que cette convention continuera de faire l'objet d'un examen attentif.

Original espagnol: M^{me} POITEVIEN (gouvernement, République bolivarienne du Venezuela)

La République bolivarienne du Venezuela a participé aux travaux de la Conférence avec beaucoup d'intérêt et elle s'est engagée en faveur de l'adoption d'une convention qui sera utile aux gens de mer, hommes et femmes. Quoiqu'il en soit, le

Venezuela a décidé de s'abstenir lors du vote, à cause de la mention qui est faite dans le préambule de la convention, de la convention sur le droit de la mer; cette convention n'est pas applicable à notre pays parce que nous n'y sommes pas partie, et nous avons voté en fait contre cet instrument au moment de son adoption.

Cette attitude a été maintenue de façon systématique par la République bolivarienne du Venezuela au sein de différentes instances, où l'on a fait référence à la convention sur le droit de la mer.

Nous estimons que cette convention sur le droit de la mer ne saurait être utilisée comme modèle de référence pour toutes les activités relatives à la mer qui doivent être exécutées dans le cadre du droit de la mer, dont la convention fait partie intégrante, mais elle n'en est pas l'unique source de droits et d'obligations.

Indépendamment de ces réserves, la République bolivarienne du Venezuela est convaincue, et nous souhaitons d'ailleurs que toute la communauté internationale le sache, que cette convention du travail maritime vise à renforcer les droits du travail des marins, et à cet égard, mon pays, son peuple, et son gouvernement appuieront la promotion de l'application de ce texte.

Enfin, je tiens à ajouter que la législation nationale de notre pays dans ce domaine est beaucoup plus protectrice que les normes figurant dans cette convention. Nous pensons qu'il s'agit ici d'une norme minima, que nous appliquons déjà et que nous renforcerons dans notre pays.

Original arabe: M. TAY (gouvernement, Liban)

Notre délégation s'est abstenue, non pas parce que nous nous opposons à la convention, que nous appuyons et que nous considérons comme une grande avancée historique en matière de législation et de conventions internationales concernant le travail maritime, mais notre abstention est due à la situation financière de mon pays.

Dès que la situation s'améliorera, nous espérons pouvoir adhérer à cette convention et nous acquitter des obligations qui en découlent, avec fidélité et précision.

Original anglais: M^{me} MARTINOVA (gouvernement, Bulgarie)

En tant que chef de la délégation de la Bulgarie, je tiens à exprimer la reconnaissance de tous les délégués bulgares à la Conférence d'avoir pu participer à ces travaux, et notre satisfaction d'avoir relevé, après trois semaines d'un travail ardu, le défi d'élaborer un instrument maritime consolidé.

Sans le savoir-faire du Bureau, sans les efforts qu'il a déployés ces cinq dernières années, rien n'aurait été possible. Les transports, et notamment le transport maritime, constituent un secteur important qui stimule la mondialisation de l'économie, laquelle à son tour change les modes de travail.

C'est pourquoi notre tâche commune, ces vingt derniers jours, a consisté à adopter une approche partagée pour les principes et les droits fondamentaux, les critères de qualité et la sécurité et, ce n'est pas le moins important, pour un dialogue social effectif. Et nous avons réussi.

Les relations traditionnelles entre les gouvernements et les partenaires sociaux, nouées depuis longtemps, doivent s'adapter aux réalités nouvelles.

Nous pouvons tous confirmer le fait que la convention maritime consolidée deviendra un quatrième pilier qui s'ajoutera aux trois conventions de

l'OMI, à savoir la Convention SOLAS, la Convention MARPOL et la Convention STCW. Il s'agit donc d'une convention maritime historique, d'un instrument fondamental qui contribue à l'amélioration des conditions de vie et de travail des gens de mer.

A dire vrai, je suis fier d'avoir participé à ce processus. Mais la plus précise des conventions est vaine si elle n'est pas appliquée. J'aimerais rappeler aux représentants gouvernementaux que, tout au long de ces vingt jours, ensemble, nous avons suivi une approche internationale, régionale et nationale. Maintenant, il nous incombe de franchir un autre pas, c'est-à-dire ratifier la convention, ce qui essentiel à l'échelle nationale.

Nous continuerons de rechercher une approche positive et constructive afin de garantir une application effective et, au bout du compte, une meilleure protection des gens de mer.

Au cours de son discours d'ouverture, le Directeur général du BIT, M. Juan Somavia, a dit que «c'est notre travail qui nous révèle à nous-mêmes». Ces vingt journées de travail commun le confirment pleinement. Nous nous sommes entendus sur le texte de la convention; maintenant, nous devons poursuivre nos activités, par la ratification, afin que dès que possible, la convention maritime du travail entre en vigueur et soit pleinement appliquée.

En la ratifiant, nous allons la mettre en œuvre à l'échelle mondiale, promouvoir les principes et droits fondamentaux de tous les gens de mer et créer un travail décent et des normes de vie décentes à bord des navires.

Cela a été un honneur, pour moi et mes collègues de la Bulgarie, de participer à cette équipe qui a eu le courage et l'ambition de progresser.

Original anglais: M^{me} EL ERIAN (gouvernement, Egypte)

Ma délégation souhaite féliciter le Bureau international du Travail pour l'adoption de cette nouvelle convention maritime qui est appuyée par mon pays.

Au nom du gouvernement de la République arabe d'Egypte et au nom de ma délégation, j'aimerais remercier l'Organisation internationale du Travail et toutes les délégations qui ont participé à la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail de leurs condoléances pour toutes les personnes disparues dans le tragique accident du *Al Salam 98*; j'aimerais remercier en particulier M. Mitropoulos, le Secrétaire général de l'OMI, pour la coopération technique offerte par son organisation à mon gouvernement.

Original anglais: M^{me} MALHOTRA (gouvernement, Inde)

L'Inde est particulièrement fière d'avoir participé à ce moment historique et d'avoir voté en faveur de la convention.

Ma délégation aurait souhaité que les voyages nationaux soient exclus du champ de la convention.

Il reste que l'Inde soutient l'OIT dans ce grand pas en avant qui renforce les normes et le travail décent dans la première vraie industrie mondiale.

Original anglais: M. ALIYU (gouvernement, Nigéria)

Au nom de la République fédérale du Nigéria et de notre délégation, nous estimons que le rôle des gens de mer est la base du secteur maritime car nous estimons que tout ce que vous faites pour améliorer la vie et le travail des gens de mer garantira la qualité et la sûreté du transport maritime. Nous sommes très fiers d'avoir été associés à toutes les activités de l'OIT et, notamment, à l'élaboration et

l'adoption de cet instrument. Nous estimons que nous sommes privilégiés de nous trouver ici aujourd'hui et que, dans cinq ans, nous aurons le plaisir de nous remémorer cette journée historique, et nous serons heureux d'avoir voté pour ou de nous être abstenus. Nous attendons avec intérêt l'assistance technique et la coopération technique, de façon à pouvoir ratifier et mettre en œuvre cette convention le plus rapidement possible. Merci Monsieur le Président, et, par votre intermédiaire, merci à tous. Nous avons appuyé cette convention et nous l'avons adoptée.

Original anglais: M^{me} BALDOZ (gouvernement, Philippines)

Les Philippines ont voté oui à l'adoption de cet instrument historique, la convention du travail maritime consolidée de 2006. Notre ministre du Travail a fait le voyage depuis les Philippines pour se prononcer en faveur de la ratification rapide de cet instrument. Nous espérons qu'avec l'appui des partenaires sociaux et de l'OIT, nous pourrons surmonter les difficultés et obstacles qui pourront s'opposer à une ratification rapide de cet instrument.

Original anglais: M. SIRUMAL RAJWANI (gouvernement, Singapour)

J'aimerais dire, au nom de ma délégation, que la route a été longue et que nous avons été secoués. Mais, finalement, nous sommes arrivés à bon port et nous avons voté oui.

Je pense que chacun ici conviendra que le travail réel commence maintenant, à tout le moins pour les gouvernements. En premier lieu, il faudra faire passer un message aux masses et, pour cela, nous avons dans cette salle tous les messagers. Nous sommes en fait les messagers qui allons faire connaître ce texte. Nous aimerions annoncer la bonne nouvelle dans tous nos pays; pour ce faire, il faudrait que nous ayons des groupes tripartites dès le début. Nous aimerions également réexaminer notre législation et nos pratiques pour voir quelles sont les lacunes, quels sont les vides pour les combler rapidement. Nous sommes un Etat portuaire et un Etat du pavillon important. Nous aurons des difficultés, mais nous serons à la hauteur.

Je dois dire que ces trois semaines ont été une traversée magnifique. Je tiens à remercier chacun ici présent pour le travail accompli.

Nous remercions particulièrement M. Bruce Carlton, dont la direction dans notre comité nous a permis d'arriver ici. Mais nous sommes ici et maintenant il convient de faire le reste du chemin et de la traversée. Je remercie également les trois Vice-présidents, MM. Orrell et Lindemann et Teranishi, respectivement Vice-présidents des gens de mer, des armateurs et des gouvernements.

Nous remercions M^{me} Cleopatra Doumbia-Henry pour l'excellence de son travail qui apparaît d'ailleurs dans le texte que nous avons élaboré.

Et, enfin, Monsieur le Président, ma délégation souhaiterait vous remercier pour la façon dont vous avez dirigé cette Conférence ainsi que tous vos amis pour les négociations de la semaine dernière, qui étaient sans doute des plus difficiles.

Original anglais: M. BADPA (gouvernement, République islamique d'Iran)

Au nom de la République islamique d'Iran, je tiens à vous féliciter et à vous remercier ainsi que les responsables du Bureau, particulièrement M^{me} Doumbia-Henry ainsi que tous les autres membres du Bureau qui ont travaillé d'arrache-pied de-

puis 2001 pour faire aboutir ce texte. Dans la mesure du possible, nous essaierons de ratifier cette convention et d'appliquer toutes ses dispositions.

Original espagnol: M. SOLORZANO ACOSTA (gouvernement, Panama)

Je vous remercie de la façon dont vous avez conduit cette Conférence. Je remercie aussi les présidents des commissions, les fonctionnaires du BIT et tous ceux qui, ces cinq dernières années, ont travaillé d'arrache-pied pour que le texte soit adopté.

Pour le Panama, l'importance de ce texte tient à ce qu'il garantit la protection des marins, et à son équilibre qui vise à promouvoir une navigation sûre et un développement durable. Il complète un cycle de réglementations qui portent sur la sécurité maritime, la prévention de la pollution, la protection maritime et la protection des gens de mer, au moyen des conventions SOLAS, MARPOL, STCW, et de la présente convention consolidée.

Le Panama a adopté la convention. Bientôt, il entamera une étape constructive et essentielle, à savoir le processus de ratification. A n'en pas douter, les bonnes pratiques maritimes sont reflétées dans cette nouvelle réglementation.

Original anglais: M^{me} ERZUAH (gouvernement, Ghana)

Les résultats parlent d'eux-mêmes. Notre délégation estime que le chemin a été long et difficile, mais finalement, nous y sommes parvenus.

Nous attendons avec intérêt que les Etats mettent en route le mécanisme de ratification de la convention ainsi que les programmes nécessaires pour que la convention soit appliquée. Nous appuyons pleinement l'adoption de cette convention.

DISCOURS DE CLÔTURE

Le PRÉSIDENT

Je vous invite maintenant à écouter les discours de clôture de la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail.

Original espagnol: M. TOMADA (Président du Conseil d'administration du Bureau international du Travail)

Il y a environ deux semaines, j'ai eu l'honneur de déclarer ouverte la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail et de commenter les activités du Conseil d'administration dans ce secteur. Maintenant, il faut saluer particulièrement l'OIT, les travailleurs, les employeurs, les gouvernements et les membres du personnel du Bureau qui, au fil des ans, ont pu mener à bien ce processus, un défi parmi les plus grands que l'Organisation ait eus à relever. L'adoption unanime de cette convention consolidée témoigne, s'il le fallait, de la vigueur et de la pertinence intactes de l'OIT.

Au nom du Conseil d'administration, je tiens à féliciter les responsables de cette Conférence et chacun d'entre vous pour le travail réalisé ces deux dernières semaines, dans un climat constructif de collaboration, travail qui a été couronné de succès. Je n'insisterai jamais assez sur le fait que 1 135 participants, venant de 106 Etats Membres, réunis pendant moins de dix jours ont pu se mettre d'accord sur le texte d'une convention importante qui constituera un précédent normatif pour l'OIT. Ce texte est novateur non seulement dans sa présentation mais dans beaucoup de ses optiques. C'est un cas sans précédent pour une réunion de la Conférence internationale du Travail. Comment cela s'est-il produit? Quelle a été la formule utilisée pour

que les membres du Comité plénier, jour après jour, restent à leur poste jusqu'à des heures tardives, réglant les problèmes en s'impliquant pleinement? Y aurait-il quelque chose de particulier dans le secteur maritime, les gens qui s'en occupent, quelque chose qui suscite l'intérêt et provoque l'engagement? Est-il possible de tirer quelques enseignements de cette Conférence pour contribuer au meilleur fonctionnement des réunions futures de la Conférence internationale du Travail?

A mon sens, la réponse à ces deux dernières questions est oui. Oui, le secteur maritime en réalité a quelque chose de spécial, de particulier, je m'en rends compte personnellement. Oui, certains enseignements tirés seront utiles pour les réunions futures de la Conférence. Le fonctionnement de la Conférence internationale du Travail est un thème qui intéresse le Conseil d'administration depuis quelques temps, de fait une commission se réunira sous peu pour examiner certains de ces enseignements.

Cette commission se penchera sans nul doute sur certaines méthodes novatrices, par exemple la procédure utilisée en Comité plénier. Certes, le succès de cette Conférence découle des travaux antérieurs et des nombreuses réunions tripartites qui l'ont précédée et qui ont contribué à assurer un très haut niveau de capacité technique, de concertation et de responsabilité de la part de la majorité des gouvernements. Il y a lieu de mentionner aussi le recours à la technologie moderne et aux moyens multimédia pour faciliter la transmission anticipée de l'information disponible aux délégations.

Comme il ressort donc de mes observations, les travaux de la présente Conférence apportent non pas **une** mais **deux** contributions significatives et pionnières. La première est cette nouvelle convention, et la seconde est la façon novatrice dont on a travaillé pour arriver à ce texte. Ce travail en commun s'est soldé par un succès – l'adoption de la convention – et soulève quatre nouveaux défis passionnants pour l'avenir. Premièrement, tous les Membres vont retourner dans leur pays avec un instrument de haut niveau dont la ratification semble une décision responsable, stratégique et souhaitable pour la promotion du travail décent.

Deuxièmement, cette convention offre la possibilité d'être incorporée dans la législation nationale en ce qui concerne, dans ce cas, les dispositions sur les conditions de travail.

Troisièmement, pour que cet instrument entre effectivement en vigueur, il faudra établir ou renforcer un système de contrôle de son application, dans lequel l'inspection des conditions de travail des marins jouera un rôle important.

Quatrièmement, la formation continue, la diffusion et la participation active des partenaires sociaux sont des instruments qui pourront garantir le processus d'application effective de cette convention sur le travail maritime, 2006.

Monsieur le Président, Monsieur le Directeur général, l'utilisation de cette cloche que vous avez apportée est une nouveauté en même temps qu'une tradition. Et c'est bien là, en définitive, le signe distinctif de cette convention et de cette Conférence: l'innovation associée à la ratification des valeurs essentielles. Une fois de plus, mes félicitations à tous pour le succès obtenu.

Original japonais: M. TERANISHI (Vice-président gouvernemental)

A l'issue de cette Conférence, j'aimerais dire quelques mots en ma qualité de Vice-président gouvernemental.

Ce matin, nous avons assisté à l'adoption de cette convention historique. Les immenses efforts consentis au cours des quatre dernières années ont permis de consolider quelque 60 instruments de l'OIT adoptés depuis 1920, soit depuis 86 ans. Il n'est donc guère exagéré de dire que nous venons de réaliser un effort séculaire.

Les conventions maritimes de l'Organisation sont le résultat d'examen tripartites intenses effectués par nos prédécesseurs pour surmonter nombre de difficultés. Je pense que chaque convention, dans une mesure plus ou moins grande, reflète l'époque de son élaboration. La consolidation de ces instruments a donc demandé des efforts extraordinaires. En tant que Vice-président gouvernemental de la Conférence, j'aimerais exprimer mon respect et ma gratitude à l'endroit des représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs pour le dévouement dont ils ont fait preuve, depuis la réunion du groupe de travail de haut niveau jusqu'à ce jour.

Point n'est besoin de vous rappeler que cette nouvelle convention établit des normes mondiales réalistes, applicables aux conditions de vie et de travail des marins. D'une part, chaque pays se trouve dans une situation particulière due à son passé socio-économique et culturel. Les gens de mer du monde entier sont tributaires de ces situations, qu'ils soient employés au transport du fret ou à celui des passagers.

Les conditions de vie et de travail de ces marins varient sensiblement. Nous savons que nombre d'entre eux travaillent toujours dans des conditions extrêmement mauvaises et se trouvent confrontés à des situations difficiles. C'est pourquoi nous pensons qu'il est nécessaire de leur offrir des normes mondiales de travail décent et des conditions de vie décente, tout en surmontant les obstacles propres à tel ou tel pays. Nous espérons que les gens de mer du monde entier jouiront de conditions de travail et de vie correctes, et qu'ils bénéficieront d'un emploi décent. Nous pensons aussi que cela permettra de créer une situation d'égalité dans le secteur maritime.

En 1920, nos prédécesseurs ont adopté les trois premières conventions maritimes de l'OIT à Gênes. C'était il y a 86 ans, et nous venons maintenant d'adopter une nouvelle convention ici à Genève, convention qui rassemble toute la sagesse accumulée par nos prédécesseurs. Le témoin est passé de leurs mains dans les nôtres. Ils nous ont transmis le flambeau.

Cette convention, qui vise à faire bénéficier du travail décent les gens de mer du monde entier, est le début d'une nouvelle ère de prospérité du secteur maritime dans le cadre d'une concurrence dynamique. Pour que cela se traduise dans la réalité, il est essentiel que tous les pays du monde ratifient la présente convention. Chaque pays, évidemment, a sa situation propre. Quoi qu'il en soit, il faut que nous engagions des consultations tripartites sérieuses dans nos pays en vue de ratifier cette convention, de façon à créer un avenir prospère pour les gens de mer comme pour le secteur maritime.

Pour conclure, je tiens, en ma qualité de vice-président gouvernemental, à féliciter tous ceux qui ont participé à cette Conférence pour le succès remarquable que constitue l'adoption de la nouvelle convention, sous la direction particulièrement compétente du Président de la Conférence, M. Schindler. Je souhaite également féliciter M. Carlton de la manière excellente dont il a présidé le Comité plénier et dire combien j'ai apprécié son travail.

Par ailleurs, je remercie profondément tous ceux qui ont contribué à nos travaux, parfois jusqu'à des heures tardives, à savoir le Directeur général, M. Juan Somavia, ainsi que M^{me} Cleopatra Doumbia-Henry, son équipe et les membres du personnel qui ont aidé au bon déroulement de nos travaux, y compris les personnes qui ont pris les notes et celles qui ont élaboré les rapports, sans oublier les interprètes, qui nous ont écouté de façon inlassable et ont retransmis nos propos avec précision dans d'autres langues.

J'aimerais également féliciter les délégués gouvernementaux, ainsi que les délégués des armateurs, dirigés par M. Lindemann, et les délégués des gens de mer, dirigés par M. Orrell. Nous pouvons être fiers de notre travail et des résultats obtenus. Une fois de plus, je félicite chacun pour l'adoption de cette nouvelle convention.

Original anglais: M. LINDEMANN (Vice-président employeur)

Nous venons d'assister à cet événement véritablement historique qu'est l'adoption de la convention du travail maritime consolidée que nous avons aussi élaborée. Ce qui a commencé à l'été 1998 par la réunion d'un petit groupe de travail bipartite chargé d'examiner l'ensemble des instruments régissant le droit du travail maritime en vue de présenter des propositions de synthèse au Conseil d'administration vient d'aboutir à la naissance de la convention n° 186 de l'OIT.

L'atmosphère qui a régné pendant la session a été remarquable, tous les participants ayant fortement conscience du rôle qu'ils jouaient dans la création d'une norme internationale du travail maritime véritablement exceptionnelle.

Ceux d'entre vous qui participent régulièrement ou de temps à autre aux Conférences internationales du Travail du mois de juin conviendront avec moi que l'esprit d'engagement et la volonté d'élaborer un ensemble abouti de normes applicables au secteur maritime dans sa globalité sont tout à fait sans précédents. Pendant la session maritime, tous les intervenants ont exprimé leur appui à l'instrument en cours d'élaboration, quel qu'ait été le pays, la région ou le groupe auquel ils appartenaient ou qu'ils représentaient. A ce propos, je souhaiterais remercier les deux gouvernements qui viennent d'intervenir et qui se sont abstenus de voter pour la convention non pas en raison de la teneur de l'instrument mais plutôt à cause de problèmes secondaires. Il est donc clair qu'ils appuient pleinement les règles édictées par cette convention.

Après l'aboutissement réussi de cette Conférence et des nombreuses réunions préparatoires qui l'ont précédée au cours des quatre dernières années et demie, il convient de souligner certains des concepts nouveaux qui ont été utilisés grâce auxquels à notre avis cette Conférence fera date dans les annales de la doyenne des organisations qu'est l'OIT. Ils valent la peine d'être rappelés car ils pourraient imprimer un nouvel élan à d'autres sec-

teurs de l'Organisation et contribuer au rajeunissement de l'OIT. Il s'agit tout particulièrement premièrement des concepts suivants.

Premièrement, le concept du «consensus», je veux dire par là que l'instrument adopté est le fruit de discussions longues et parfois très ardues et que l'une de ses qualités réside dans l'avantage irremplaçable que lui confère le fait d'avoir été créé conjointement par le groupe gouvernemental, le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer. Voilà probablement le résultat positif le plus convaincant de plus de quatre années de travaux préparatoires qui ont abouti à l'adoption hier du rapport du Comité plénier et du texte de la nouvelle convention sans qu'aucun des participants n'ait souhaité en modifier le libellé. Grâce à la procédure suivie, la confiance eu égard aux dispositions de la nouvelle convention a régné d'emblée entre les trois groupes et elle contribuera à en faciliter la ratification. C'est le grand mérite du Président de la Conférence, M. Jean-Marc Schindler, et du président du Comité plénier, M. Bruce Carlton, que d'avoir toujours fait tout ce qui était en leur pouvoir pendant les nombreuses séances préparatoires et pendant cette session pour rechercher un consensus entre les groupes. Les vicissitudes désagréables des procédures de vote, comme les votes par appel nominal ou les votes d'abstention qui bloquent la Conférence, nous ont été épargnées lorsque nous avons examiné les amendements au projet de convention.

Deuxièmement, le concept de «codification»: je veux dire par là la volonté commune des trois groupes (gouvernements, armateurs et gens de mer) de synthétiser dans un instrument bien équilibré et élaboré conjointement un ensemble de normes minimales du travail maritime constituant une base juridique internationale solide unifiée et normalisée dont les prescriptions sont étroitement interdépendantes.

Troisièmement, le concept selon lequel les prescriptions ont «force obligatoire» pour tous, je veux dire par là que les Etats ayant ratifié la convention et les armateurs domiciliés sur leur territoire n'auront pas intérêt à l'avenir à ne pas tenir compte de ce nouvel instrument. En effet, en raison de systèmes bien rôdés, reconnus en droit international, du contrôle de l'Etat du port et du non-octroi d'un traitement plus favorable, les propriétaires des navires d'Etats n'ayant pas ratifié la convention n'auront plus l'assurance qu'ils ont intérêt à ne pas respecter les conventions. Bien au contraire, puisque leurs navires ne détiendront pas de certificat des administrations et de l'Etat dont ils battent le pavillon, conformément à la convention, les procédures de contrôle de l'Etat du port, avec des inspections plus détaillées, seront pour eux non seulement plus perturbantes mais aussi notablement plus désavantageuses économiquement parlant.

Quatrièmement, le concept de «respect des prescriptions», je veux dire par là qu'il n'existe aucun précédent dans les instruments de l'OIT de prescriptions instituant un tel régime visant à assurer le respect et l'application d'une convention. Plus de 20 pages y sont consacrées dans le nouvel instrument. Le précédent en matière de contrôle du respect des dispositions est le fameux article 4 de la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, qui, pour la première fois dans un domaine régi par l'OIT, conférait des droits aux Etats parties vis-à-vis de navires battant pavillon étranger dans leurs ports, y compris vis-à-vis de

navires en provenance d'Etats non parties. Ce qui a commencé comme un petit embryon couvrant une partie des conditions de travail des gens de mer est devenu maintenant une réalité pour l'ensemble des dispositions de la nouvelle convention.

Cinquièmement, le concept de «multiresponsabilités»: j'entends par là que l'obligation de faire respecter les dispositions de la convention n'incombe pas seulement aux Etats du pavillon, mais également aux Etats du port en vertu de leur souveraineté territoriale. Il y aura même une troisième catégorie d'Etats responsables de l'exécution de la convention, ce sont des Etats qui fournissent des contingents de gens de mer à partir de leur territoire à des navires battant pavillon étranger, au titre de contrats d'engagement étrangers. Ces Etats joueront, à l'avenir, un rôle important dans le respect des dispositions de la convention pour ce groupe de personnes.

Enfin, le concept «d'accélération» – je veux dire par là qu'il ne faudra plus, comme par le passé, attendre près de dix ans jusqu'à la prochaine session maritime de la CIT pour réagir aux mutations du secteur maritime, même de façon partielle, une fois que la convention sera entrée en vigueur. Grâce au mécanisme d'amendement de la nouvelle convention qui s'inspire des conventions largement ratifiées de l'OMI, la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et la Convention STCW, et grâce à la création d'une commission tripartite chargée de suivre l'application de la convention, nous pouvons être sûrs qu'à l'avenir cet instrument sera plus adaptable pour répondre à l'évolution du secteur maritime.

M^{me} Doumbia-Henry et son équipe méritent de nouveau nos remerciements tout particuliers, car elles ont réagi de façon positive aux propositions émanant des partenaires sociaux du secteur maritime, dès le début de nos travaux préparatoires, en vue de la nouvelle convention, en 1998, et ce en dépit des obstacles posés par la Constitution de l'OIT que tout un chacun aurait pu soulever. Cela a permis d'élaborer des procédures d'amendement simplifiées pour cette convention en s'inspirant des procédures existantes de l'OMI. J'aimerais également remercier les délégués gouvernementaux qui très souvent sont des fonctionnaires des départements de l'OMI ou des ministères du Transport et qui, dès le début de nos travaux, se sont déclarés fortement en faveur de ces modifications compte tenu de l'expérience positive de l'OMI en la matière.

Grâce à l'adoption de cette nouvelle procédure, il n'y aura guère de chance à l'avenir d'avoir une autre session maritime de la Conférence internationale du Travail et cela, je crois, c'est la seule note triste aujourd'hui.

La Conférence maritime arrive bientôt à son terme et nous devons commencer à resserrer nos forces. Hier, la Conférence a adopté en toute sagesse la résolution la plus importante concernant la promotion de la convention du travail maritime, 2006. Un certain nombre de parties plus détaillées de la nouvelle convention sont traitées dans d'autres résolutions, notamment celles sur l'élaboration de directives pour le contrôle de l'Etat du port et concernant l'information sur les groupes professionnels qui peuvent exercer un travail à bord des navires. C'est à nous qu'il incombe maintenant, de

retour dans nos pays, de lancer la seconde phase de la mise en œuvre de la convention n° 186 nouvellement adoptée.

Monsieur le Président, j'aimerais vous remercier à nouveau, ainsi que tous ceux qui ont été mentionnés à maintes reprises, d'avoir contribué au succès de cette session maritime.

Original anglais: M. ORRELL (Vice-président travailleur)

Comme nous sommes tous sur le point de regagner nos foyers, il est bon de faire le point sur les progrès que nous avons faits et sur les résultats remarquables que nous avons obtenus en parvenant à cet accord. Il est temps aussi de nous tourner vers l'avenir et d'envisager la prochaine étape, à savoir garantir une large ratification.

Comme l'avait dit le précédent Directeur général, lors de la dernière session maritime de la Conférence internationale du Travail, le succès de la convention sera fonction du nombre de ratifications qu'elle recueillera.

Parmi les conventions de l'OIT, la convention du travail maritime présente des conditions d'entrée en vigueur relativement exigeantes, aussi bien en ce qui concerne le nombre d'Etats Membres que le pourcentage de jauge brute de la flotte mondiale. Toutefois, cela ne devrait pas nous décourager. Et si les partenaires sociaux et les gouvernements font preuve du même engagement que celui qui a été le leur tout au long de ces négociations, lorsque nous regagnerons nos pays, nous pouvons être certains que la convention entrera rapidement en vigueur et sera largement ratifiée.

Par contre, si la convention n'est pas largement ratifiée et n'est pas effectivement mise en œuvre, nous n'aurons abouti à rien au terme de ces cinq années de dur labeur. Nous ne pouvons et ne devons mesurer le succès de la convention qu'en fonction des répercussions qu'elle aura sur le monde réel.

Comme nous l'avons entendu dire lors du débat sur le rapport du Directeur général, trop souvent les gens de mer souffrent d'exploitation et de traitements violents. Ceci est parfaitement inacceptable. Il est vrai que le secteur maritime a une mauvaise réputation dans l'esprit de la société civile. Nous espérons que la convention permettra de modifier considérablement la réalité pour de nombreux gens de mer et que, en outre, elle permettra d'éliminer des pratiques inacceptables.

Nous espérons aussi que la nouvelle convention qui fournit une «charte des droits des gens de mer» permettra d'améliorer les capacités de notre secteur à conserver les gens de mer en poste et à recruter de nouveaux venus qualifiés.

Nous étions très heureux que le Directeur général du BIT se soit engagé et ait engagé l'OIT dans un effort systématique visant à relever le défi en termes de ratification et de mise en œuvre. Nous attendons avec intérêt de travailler avec le Directeur général dans les mois et les années à venir pour relever ce défi. Nous, gens de mer, estimons que le Directeur général a parfaitement raison de faire une distinction entre la ratification et la mise en œuvre. Nous aurons besoin d'un avocat pour plaider la cause de la ratification et il faudra veiller à ce que l'impératif de la ratification soit compris au plus haut niveau politique et à ce qu'une assistance technique soit fournie pour assurer la mise en œuvre de la convention.

Nous venons de réussir la première épreuve, à savoir l'adoption de la convention, et nous espérons

maintenant que l'enthousiasme et l'engagement persisteront pour que nous relevions le défi de la ratification.

Nous avons été particulièrement satisfaits d'entendre le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale au cours de cette Conférence. Il nous a dit qu'à ses yeux cette nouvelle convention était un pas essentiel pour assurer une meilleure protection des travailleurs, des règles communes à tous les armateurs et un instrument efficace pour que les gouvernements assurent des conditions de travail décentes aux gens de mer.

Nous espérons que l'OMI, grâce à ses bons offices, pourra nous aider à atteindre nos objectifs en matière de ratification et de mise en œuvre. Il est encourageant de constater que cette organisation partage notre objectif de faire de la convention du travail maritime le quatrième pilier du système de réglementation dans le secteur maritime.

La communauté internationale a souligné l'importance du concept de développement durable qui s'appuie sur trois piliers, à savoir le pilier social, le pilier économique et le pilier écologique.

Nous, gens de mer, pensons que la présente convention peut nous permettre de progresser et de promouvoir une industrie maritime durable. Cependant, il reste beaucoup à faire. Il est vrai que l'adoption de la convention marque une étape importante pour assurer un travail décent des gens de mer, mais il y a encore bon nombre de questions qui méritent d'être prises en compte. Compte tenu de la nature mondiale de l'industrie maritime et de la façon dont elle opère, une ratification et une mise en œuvre très larges de la convention n° 185 de l'OIT sont essentielles.

La convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, est aussi une convention qui reflète un équilibre délicat entre les droits et les besoins des gens de mer, d'une part, et les impératifs de sécurité des Etats, d'autre part. Mais si vous lisez la convention avec attention et si vous allez au-delà des techniques biométriques, il ressort clairement que cette convention a le potentiel d'accroître la sécurité à terre, dans les Etats du port et les Etats de transit.

Il est également essentiel que l'OIT demeure active dans le secteur maritime et nous attendons de la part de l'actuel Directeur général ainsi que des futurs Directeurs généraux qu'ils fassent en sorte que ce soit le cas. Etant donné le caractère mondialisé de l'industrie maritime, son caractère international, ce secteur se tourne tout naturellement vers les institutions internationales et leurs régimes réglementaires pour s'adapter aux nouveaux défis et aux nouvelles réalités. Il est clair que tous ceux qui ont participé à cette Conférence estiment que le dialogue social est très vivant dans notre secteur, et qu'il devrait être chéri et nourri.

Nous sommes convaincus que l'industrie maritime a besoin de l'OIT, et nous pensons aussi que l'OIT a besoin de l'industrie maritime. Il est donc essentiel que le secteur maritime du Bureau subsiste et soit agrandi. Nous avons besoin des points forts et de la logique de l'OIT pour être actifs et pour être à l'avant-garde d'autres négociations. Nous espérons que le succès de cette Conférence permettra de répondre aux attentes.

La contribution apportée par l'OIT au secteur maritime est reflétée par le nombre de résolutions adoptées par la Commission de proposition. Ce sont des résolutions qui reflètent le point de vue des par-

ticipants à la Conférence en ce qui concerne les programmes de travail futurs du secteur maritime. Nous espérons que les attentes qui se sont ainsi fait jour seront satisfaites au fil du temps.

Nous avons peiné nuit et jour pour parvenir à ce stade et pour conclure avec succès nos travaux. Cela a été possible grâce au travail acharné de tous ceux qui ont pris part à nos délibérations, y compris ceux qui travaillent en coulisse. Ne l'oublions pas lorsque nous remercions nommément quelqu'un.

Tout au long de ces cinq ans, nous avons été secondés par un Président dont la calme diplomatie, la tolérance, la profonde équité alliée à un jugement clair et à une sensibilité politique globale nous ont permis de trouver la solution à des problèmes qui, parfois, semblaient insurmontables.

Jean-Marc, nous vous remercions de tout ce que vous avez fait pour nous pendant ce voyage très long et parfois difficile. Pour moi personnellement, cela a été un plaisir de travailler avec vous, et vos gens de mer vous doivent beaucoup.

M. BARROT (*vice-président de la Commission européenne en charge des transports*)

Je suis heureux, au nom de la Commission européenne, de participer à la clôture de la 10^e session maritime de la Conférence internationale du Travail.

L'adoption de cette convention du travail maritime constitue un succès considérable pour le monde maritime. Elle est le fruit d'un travail de grande envergure, de longue haleine qui a commencé en 2001.

L'élaboration de cette convention tripartite s'est faite avec l'ensemble des acteurs. Cela en fait un instrument universel largement accepté, dans l'esprit de consensus propre à l'OIT. Je salue ici l'engagement des gouvernements, des gens de mer, des armateurs, comme celui du Bureau international du Travail.

Vous avez œuvré pour les marins, dont le métier est difficile. Vous avez œuvré aussi pour la sécurité maritime. L'actualité récente nous rappelle à notre devoir de vigilance constante à l'égard de la sécurité maritime, et j'adresse aux représentants de la République arabe d'Égypte les sentiments de profonde sympathie de la Commission européenne devant la tragédie survenue en mer Rouge.

Les vertus du texte auquel vous avez abouti sont multiples.

C'est d'abord un texte pionnier, fondateur de vrais-je dire, et en quelque sorte le premier code du travail qui ait une portée mondiale. Ce n'est pas le fruit du hasard. L'Organisation internationale du Travail s'est beaucoup engagée dans le domaine maritime, secteur global par excellence.

La convention du travail maritime rassemble dans un cadre cohérent, l'ensemble des normes et principes directeurs qui définissent la relation de travail à bord des navires marchands, qu'il s'agisse des conditions d'emploi, des conditions de travail ou des règles de protection sociale. Cela concerne 1,2 million de gens de mer qui sont employés dans l'industrie maritime du monde.

Cette convention du travail maritime complète les trois conventions maritimes fondamentales: la convention SOLAS pour la sauvegarde de la vie en mer; la convention MARPOL pour la prévention de la pollution par les navires; et la convention STCW relative à la qualification des gens de mer. Cette convention constitue le quatrième pilier de la ré-

glementation internationale du secteur maritime et, comme cela a été souligné, elle se substituera à 65 conventions. Voilà un beau travail de simplification.

Mais surtout, cette convention traite du facteur humain, dont on ne dira jamais assez l'importance. Il s'agit d'abord dignité: la convention contribuera à mettre fin aux situations scandaleuses que nous observons trop souvent. Il s'agit aussi de sécurité – 80 pour cent des accidents ont pour origine le facteur humain.

Toutes les parties prenantes seront gagnantes. Pour les armateurs, la création de normes minimales universelles va réduire les écarts indus de concurrence. En ce qui concerne les gens de mer, la convention les protégera d'une concurrence sauvage et, du même coup, revalorisera la profession maritime. Elle permettra de faire face aussi à la pénurie de gens de mer qualifiés qui, à long terme, pourrait menacer l'ensemble du transport maritime.

Quant aux gouvernements, ils vont voir clarifiés leurs rôles respectifs avec une définition plus précise des responsabilités de l'Etat du pavillon, de l'Etat du port et de l'Etat fournisseur de main-d'œuvre.

L'Union européenne n'a pas ménagé ses efforts pour faciliter les progrès dans les débats. En coordonnant les positions de ses membres ou en vous adressant des propositions, je crois que l'Union européenne a contribué à la dynamique de la négociation.

Mais l'Europe a un intérêt majeur dans cette convention. Les navires battant un pavillon européen représentent 25 pour cent de la flotte mondiale et les compagnies maritimes européennes en détiennent plus de 40 pour cent.

J'ajoute que l'adoption de la convention maritime coïncide avec le lancement récent, à mon initiative, de propositions visant au renforcement de la sécurité des navires et de la navigation en Europe. Les propositions que j'ai faites concernent le renforcement des responsabilités des Etats du pavillon, l'intensification de la lutte contre les navires sous-normes par un contrôle accru dans les ports, et une surveillance plus stricte des sociétés de classification, ainsi que le contrôle renforcé de la navigation dans les eaux européennes.

Ces propositions traitent aussi de la prise en compte des conséquences des accidents: retour d'expérience sur les enquêtes après accident; meilleures conditions d'indemnisation des victimes; règles plus contraignantes en matière de responsabilité à l'égard des tiers.

Ces propositions deviendront réalité lorsqu'elles auront été adoptées par le législateur européen, c'est-à-dire le Parlement européen et le Conseil des ministres.

Elles compléteront l'action de l'Union européenne qui comporte aussi un volet important ayant trait à la qualification des marins. L'Union européenne a incorporé dans sa législation l'ensemble des règles internationales en la matière prévues par la Convention STCW.

Elle a voulu promouvoir la profession de marin en reconnaissant la formation de qualité, en rendant le métier plus attractif et, du même coup, elle a pu promouvoir une meilleure sécurité maritime.

Avec l'aide de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, l'Union européenne vérifie la qualité des systèmes de formation et de certification maritime des pays européens, comme des pays tiers.

Pour cela, nous allons pouvoir disposer au niveau international non seulement d'un catalogue exhaustif des normes de travail, mais aussi d'outils pour en contrôler l'application. Ainsi, le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité aux exigences de la convention, que devront délivrer les Etats du pavillon, vont s'imposer comme de nouveaux indicateurs de qualité dans le transport maritime.

Il est très bien d'avoir un dispositif solide, encadrant l'ensemble des normes du travail maritime, mais c'est encore mieux s'il est effectivement appliqué. Il est vrai que les conditions d'entrée en vigueur qui ont été fixées sont plus strictes que dans le cas des conventions existantes, mais elles conféreront à ce code du travail maritime le caractère universel qui doit être le sien.

L'Europe va mettre tout en œuvre pour encourager ses Etats membres à ratifier le plus tôt possible cette convention. La commission fera le point, à intervalles réguliers, avec le Conseil des ministres sur l'état de ratification de la convention.

Bien sûr, cette responsabilité de mise en œuvre effective de la convention, à commencer par sa ratification, appartient aux Etats Membres de l'OIT, dont les Etats européens. Mais l'Union européenne en tant que telle peut apporter une valeur ajoutée dans l'application effective de la convention à l'aide de ses instruments législatifs propres. Comprendons-nous bien, il ne s'agit pas pour l'Union de se substituer aux responsabilités du niveau national, aux responsabilités des gouvernements, des armateurs ou des gens de mer ni, bien entendu, aux responsabilités de l'OIT.

Mais l'Europe a pris l'habitude de transposer dans son droit interne nombre de conventions internationales – par exemple la Convention STCW que je viens de rappeler, la convention n° 180 sur la durée du travail et la convention n° 147 sur la marine marchande (normes minima).

Cette méthode ne dispense pas les Etats membres de l'Union de ratifier les conventions internationales, mais elle a un avantage: le contenu de ces conventions peut devenir rapidement applicable, de manière simultanée et harmonisée dans 25 Etats.

Ainsi, l'Union européenne, en tant qu'ensemble régional composé d'Etats souverains mais ayant des compétences propres, peut disposer d'outils puissants qui peuvent être mis au service de la gouvernance mondiale. Je rappelle que, parmi les quelque 41 000 navires marchands de plus de 500 tonnes de jauge brute qui naviguent dans le monde, près de 16 000 – soit 39 pour cent – viennent en Europe et sont susceptibles d'y être contrôlés strictement.

En conclusion, je voudrais indiquer que la Commission européenne réfléchit sur l'idée d'intégrer la convention présente en droit européen. Cette réflexion se poursuit dans le cadre du dialogue social européen. Les traités européens prévoient en effet un cadre de dialogue entre partenaires sociaux au niveau européen, qui peut déboucher sur des textes normatifs.

L'usage de cette possibilité d'intégration d'une convention internationale en droit communautaire, grâce à un accord entre partenaires sociaux dans le cadre du dialogue social, me paraîtrait constituer un signal fort. C'est pourquoi je lance ici un appel aux représentants européens des gens de mer et des armateurs pour qu'ils explorent la possibilité d'un tel accord.

L'Europe développe une politique ambitieuse en matière de sécurité maritime. En s'appuyant sur les normes internationales, en contribuant à leur mise en application, l'Union européenne est ainsi un allié fidèle et efficace de l'Organisation maritime internationale. Et l'Union européenne entend aussi devenir dans le domaine du travail maritime un soutien puissant à l'Organisation internationale du Travail. Il en va de notre intérêt commun, de l'intérêt du monde.

Le PRÉSIDENT

Monsieur le Vice-président, votre responsabilité de Commissaire chargé des transports, mais aussi votre longue expérience de ministre du Travail et des Affaires sociales, font de vous un analyste particulièrement bien placé pour commenter la convention que nous venons d'adopter.

Je suis convaincu que je peux parler au nom de tous les délégués ici présents pour vous remercier non seulement de cette intervention très fournie, mais également de l'appui que l'Union européenne a apporté tout au long de nos travaux et en particulier dans le cadre de cette Conférence qui couronne, vous l'avez rappelé, plusieurs années de négociations et de travail intensif.

Je donne maintenant la parole à M. Somavia, Directeur général du Bureau international du Travail et Secrétaire général de notre Conférence.

Original anglais: Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL de la CONFÉRENCE

La première chose que je tiens à faire, c'est à vous adresser à tous mes félicitations. Vous avez accompli un travail vraiment magnifique.

Je m'adresserai tout d'abord à M. Jean-Marc Schindler, Monsieur le Président,

(L'orateur poursuit en français.)

je ne vais pas répéter ce qui me semble être le sentiment de tous ici et que les Vice-présidents ont déjà exprimé. Vous avez abattu un travail immense.

(L'orateur poursuit en anglais.)

Merci aux Vice-présidents MM. Orrell, Lindemann et Teranishi, et merci à vous, M. Bruce Carlton, pour le rôle que vous avez joué. Je suis très heureux que tout ceci se déroule en présence du Président du Conseil d'administration.

Je n'ai que ce mot à l'esprit: merci des paroles très aimables que vous avez eues pour les fonctionnaires du BIT qui vous ont accompagné tout au long de ces cinq années. Merci de ce que vous avez dit au sujet de Cleo: Merci, merci beaucoup.

Que voulez-vous que je vous dise?

Je pense que les applaudissements qui ont retenti lorsque nous avons tous entendu qu'aucune voix ne s'était exprimée contre cette convention traduisent le sentiment qui règne dans cette salle. Je pense que nous sommes heureux, que vous êtes heureux. Il est normal d'être heureux après un tel exploit, et nous l'avons exprimé de la façon la plus simple qui soit. Nous avons tout simplement applaudi et nous avons dit: «c'est formidable!». Et comme Dierk l'a indiqué, les deux pays qui se sont abstenus ont expliqué les motifs de leur abstention qui n'avaient rien à voir avec le contenu de la convention. Les objectifs de l'instrument font l'unanimité, et nous pouvons nous en féliciter. Mais je voudrais m'attarder sur certains aspects de ce que nous avons fait, qui me paraissent très importants.

Premièrement, le débat sur la mondialisation est un débat où tout est une question d'équilibre. Il ne s'agit pas de dire que tel point de vue est juste et tel autre erroné, mais de trouver l'équilibre entre eux. Ce que cette convention a réussi à faire, c'est précisément à réaliser cet équilibre entre deux composantes que je considère comme essentielles pour l'avenir. Je veux parler du nécessaire équilibre entre, d'une part, les normes et règlements et, d'autre part, la compétitivité en matière de productivité qui ensemble constituent un environnement propice pour l'investissement. L'équilibre est indispensable, et les choix sont exclus. Les deux composantes doivent coexister si ce que nous voulons pour l'avenir, c'est la stabilité et l'équité; nous disposons à présent d'un ensemble de règles équitables qui assurent cet équilibre. Cet équilibre entre gouvernements, gens de mer et armateurs est un message très important.

Il est une deuxième chose que je juge importante aussi, c'est l'ensemble du processus qui permet la mise en application de la convention. C'est une procédure sur laquelle vous vous êtes mis d'accord. Elle n'a pas été imposée par une force supérieure. Ce n'est pas la victoire d'une partie sur les autres. C'est le résultat d'une décision collective. Vous vouliez faire en sorte que cette convention ait de la force. Nous avons si souvent entendu dire que l'OIT était impuissante qu'il est bon de constater qu'il s'agit de votre décision. C'est votre volonté. C'est la façon dont vous, armateurs, gens de mer et gouvernements, souhaitiez que cette convention soit perçue. Non pas comme un texte qui finirait peut-être par être appliqué ou peut-être pas, mais comme un texte dont dès le début, dès l'instant où vous avez décidé de mener la tâche à son terme, vous avez décidé aussi que tout cela n'aurait de sens que si ceux qui ont à utiliser l'instrument peuvent se dire: «tiens, voilà quelque chose de sérieux», considérer les choses comme vous les avez considérées et voir aussi comment vous avez introduit le processus d'application dans la convention. A mon sens, tout cela est extrêmement important.

Troisièmement, je crois qu'il est un élément clé dans le contexte de la dimension sociale de la mondialisation. Je considère que cette convention montre qu'une mondialisation juste est possible et c'est ce que l'OIT n'a jamais cessé de répéter. Pour nous, il ne s'agit pas d'affirmer que la mondialisation est le meilleur instrument au monde, et qu'il ne faut pas y toucher, ni de dire qu'il faut la changer radicalement parce que nous devons nous sortir, faire en sorte qu'elle s'arrête. C'est, au contraire, un phénomène contemporain qui exige de l'équité, et nous savons qu'à bien des égards elle n'est pas équitable. Mais est-ce que le fait de décrire le phénomène et de dire qu'il faut davantage d'équité signifie que nous sommes contre le phénomène? Ce que nous disons, c'est que nous avons la capacité humaine, l'intelligence humaine, la volonté politique humaine de le rendre équitable, et c'est ce que vous avez fait avec cette convention. Vous avez rendu le secteur maritime équitable pour les armateurs, pour les travailleurs et pour les différents gouvernements, et ce en vous mettant d'accord. Que peut-on donc en conclure? Que cela peut-être fait! Et nous devrions laisser de côté les débats idéologiques autour de ces questions. Concentrons-nous sur la façon de répondre à ce que les gens nous demandent de faire. J'entends par là la communauté internationale et surtout les mandants de l'OIT. Pensons à la manière dont nous pouvons faire avancer les choses, pro-

mouvoir l'équité, réaliser l'équilibre créatif dont nous parlions entre les règlements et le marché afin que celui-ci puisse fonctionner. C'est ce que vous avez fait avec cette convention.

Pourquoi et comment l'avons-nous fait? En vérité, il y a quelque chose dans cette salle, après ces cinq années de travail, qui me touche profondément, c'est une intégration, une sorte de fusion de la famille maritime et des instruments de l'OIT et c'est quelque chose de nouveau. Cela ne s'est produit dans aucun autre secteur. Si je parle de la «famille maritime», c'est que je pense à l'immense respect que nous, qui n'appartenons pas à cette famille, éprouvons pour la façon dont vous gérez vos affaires. Et je l'ai souvent dit, je suis très heureux que cela se produise dans le contexte de l'OIT. Il est bien évident que cela renforce l'OIT et c'est un grand succès pour l'OIT.

Je l'ai souvent dit aussi, nous devons toujours reconnaître que c'est la capacité historique de dialogue social, de compréhension, de recherche de solutions communes et raisonnables qui a déjà produit, dans le cadre de l'Organisation maritime internationale, trois des quatre piliers qui ont été intégrés dans le contexte de l'OIT.

Grâce aux instruments dont nous disposons, à la pratique et au cadre juridique dans lequel nous pouvons fonctionner, nous avons produit cette convention extraordinaire. Comme je l'ai déjà dit, cela prouve que le dialogue et le tripartisme fonctionnent et que nous pouvons utiliser l'expérience de l'OMI pour élaborer d'autres instruments et acquérir l'expérience du dialogue que vous possédez. Cet événement est historique, parce que l'instrument est historique. L'histoire est écrite article par article dans ce que vous avez approuvé et ce que vous avez décidé aujourd'hui. Cela nous permet de regarder vers l'avenir. Alors comment garder cet élan? On l'a déjà dit très clairement: le processus de ratification est essentiel et je suis heureux d'avoir entendu le commissaire européen, M. Barrot, nous dire à quel point cette question est importante pour la commission et à quel point la commission appuiera le processus de ratification. C'est essentiel, tout le processus de coopération technique et d'assistance technique sera essentiel. Il faut mettre en place un cadre de soutien pour les pays dont nous savons aujourd'hui qu'ils auront besoin de ce soutien pour faire avancer les choses.

Il nous appartient non seulement de saluer un document mais de veiller à mettre en place les instruments de soutien dont les pays auront besoin pour engager le processus de ratification, qui exigera des modifications légales et tout le processus de mise en œuvre. Nous devons commencer dès maintenant.

Nous sommes déjà prêts au Bureau à réfléchir sur les autres activités essentielles de coopération technique qu'implique cette convention. Je serai franc à l'égard des pays développés: en ce qui concerne cette convention, il ne suffit pas de parler, il faudra mettre la main à la poche. Il ne s'agit pas de dire nous allons voir, nous avons des problèmes budgétaires. Je serai franc: au moment où on appliquera cette convention, il faudra mettre en place tout un dispositif de coopération technique qui pourra être orienté vers les pays. Ne croyez pas que cette question ne concerne que l'OIT. Si vous œuvrez au niveau bilatéral, c'est encore mieux car vous allégerez ainsi notre fardeau. Mais je vous en prie, faites-le. Les pays donateurs, la communauté des pays développés, doivent savoir qu'il leur incombe également

d'assurer le suivi au niveau de la coopération technique sur toutes ces questions.

Pour conclure, je tiens encore à dire que nous avons un travail énorme qui nous attend. Soyez sûrs que le Directeur général du BIT et le Bureau tout entier sont prêts à faire tout leur possible pour favoriser le passage aux prochaines étapes.

Enfin, je suis profondément touché par ce sentiment d'accomplissement que vous éprouvez tous, et j'en reviens aux applaudissements spontanés.

Le Président a dit «pas de vote contre» et nous avons tous applaudi. Parce que vous avez ce sentiment d'accomplissement, et il est tout à fait légitime. Nous, c'est-à-dire vous, avons réalisé quelque chose d'extraordinaire.

Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura plus de problèmes; bien entendu il y en aura. Mais vivre, c'est procéder pas à pas et faire ce qu'il faut faire, au moment de le faire. Vous venez de faire ce qu'il fallait faire. Vous y avez mis cinq ans, et cinq ans ce n'est pas bien long au regard de l'Histoire. La ratification prendra sans doute quelques années de plus. Mais ce que l'Histoire retiendra, c'est ce grand moment de la session maritime de la Conférence internationale du Travail, lorsque nous avons prouvé que les défis de la mondialisation pouvaient être relevés dans un esprit de dialogue et de tripartisme.

Je vous remercie tous.

Le PRÉSIDENT

Le Néerlandais Jacques Perk a écrit «*la véritable liberté obéit aux lois*».

C'est donc un peu de liberté que nous venons de créer en adoptant ce matin la première norme intégrée de l'OIT. C'est une norme globale, synthétique et complète qui rassemble désormais en un même instrument les conditions sociales d'exploitation des navires et qui constitue à la fois une charte des droits des marins et un véritable code du travail maritime international.

Cette norme, renouvelée dans son principe comme dans ses mécanismes d'application, contient en elle-même les conditions de sa mise en œuvre, les modalités du contrôle de son application et les procédures de sa mise à jour.

De ce fait, le résultat final est conforme dans sa structure aux principes énoncés par ses fondateurs. Il l'est aussi dans la forme car – les participants au premier groupe de travail se souviendront du résumé du Président – cet instrument devait être clair, simple et facile à comprendre et nous pouvons constater que c'est le cas autant que faire se pouvait bien sûr.

Vous pouvez donc très légitimement être fiers du travail accompli.

C'est effectivement un acte historique et Napoléon disait «*Il faut être grands malgré nous*». C'est précisément ce que vous avez fait.

Pour cette odyssee, comme l'a qualifiée notre collègue de la Grèce, je paraphraserai quant à moi Corneille dans le Cid en disant que «nous partîmes 120 et nous fûmes plus de 1 100 en arrivant au port».

Je ne vais pas faire un historique détaillé de cette odyssee, encore que cela le mériterait complètement, mais je crois que nous avons eu notre dose de discours cette semaine, et je voudrais essayer de ne pas vous amener à saturation.

Cependant, il me paraît indispensable de faire quelques commentaires généraux et je voudrais

commencer par rappeler certaines étapes clés du processus qui s'achève aujourd'hui.

La première c'est évidemment l'Accord de Genève, cette session de la commission paritaire où est née l'idée de cette grande entreprise. Celle où les partenaires sociaux ont décidé de faire ce que préconisait Chosroes 1^{er}, roi de Perse au VI^e siècle, «*si la destinée ne nous aide pas, nous l'aiderons nous-mêmes à se réaliser*».

La seconde étape c'est la première session du Groupe de travail tripartite de haut niveau, celle d'où nous partîmes 120, qui fut, il faut bien le dire, au début une session de défiance. Mais c'est cependant là, qu'après une séance de remue-méninges à 120 personnes le résumé du Président a posé les principes fondamentaux qui nous ont guidés jusqu'au succès d'aujourd'hui. C'est aussi à partir de là qu'ont pu s'établir la confiance et l'esprit de groupe que nous avons très concrètement perçus au cours de ces trois dernières semaines écoulées et sans lesquels, il faut bien le dire, rien n'aurait été possible.

La troisième étape c'est la dernière session du Groupe de travail tripartite de haut niveau qui s'est tenue en France à Nantes.

Nous étions, à ce moment là, déjà 240 délégués représentant plus de 60 pays. Et c'est, me semble-t-il, à partir de ce moment que s'est développé le sentiment que l'opération avait de grandes chances de réussir.

Je profite de la mention de cette étape pour remercier très chaleureusement le bureau du BIT en France, mais aussi les élus et les collectivités territoriales qui n'ont pas ménagé leurs efforts et leur appui pour que cette session nantaise soit un succès.

La quatrième étape c'est la Conférence technique maritime préparatoire. Etape importante car nous sortions en fait du cercle restreint du groupe de travail pour nous adresser à l'ensemble des Membres de l'Organisation internationale du Travail. Le moins que l'on puisse dire c'est que nous avons eu à affronter du gros temps. Mais les présidents des commissions, M. Bruce Carlton des Etats-Unis, M. Georg Smefjell de la Norvège, et M^{me} Rosalinda Baldoz des Philippines, ainsi que le président du groupe gouvernemental M. Xiaojie Zhang de la République populaire de Chine, ont su savamment nous éviter les écueils qui menaçaient chacun des titres de cette convention. Je les en remercie très chaleureusement.

La cinquième étape est la réunion d'intersession d'avril 2005 au cours de laquelle ont été traités tous les amendements déposés lors de la Conférence préparatoire mais aussi tous les points durs restés volontairement en suspens afin de permettre une construction progressive du cadre de la convention.

Enfin, vous l'avez compris, la dernière étape, celle où nous arrivâmes plus de 1 100, c'est cette Conférence qui s'achève, Conférence qui a demandé à tous beaucoup de puissance de travail, beaucoup de disponibilité, beaucoup de capacité d'écoute et d'aptitude à composer au bénéfice de l'intérêt général.

J'ai déjà cité un certain nombre d'acteurs clés. Certains sont là depuis le début, d'autres ont rejoint en cours de route. Certains ont été sur l'estrade en pleine lumière, d'autres sont restés plus en retrait, voire dans l'ombre, mais tous ont apporté une contribution importante et significative. Je ne peux malheureusement pas les citer individuellement, et je sais qu'ils se reconnaîtront dans ce propos, car ils

savent l'estime que je leur porte et je veux cependant leur faire part ici au nom de l'ensemble de la Conférence de toute notre reconnaissance.

Comme je l'ai dit lors de mon propos d'ouverture le 7 février dernier, le défi était au départ de convaincre les gouvernements de la nécessité d'agir.

Or, comme le disait Alexandre Pouchkine dans Boris Godounof, «*L'habitude est l'âme des Etats*». La tâche paraissait donc ardue. Mais il nous apparaît maintenant très clairement que l'attitude des gouvernements s'est en fait révélée positive dès le début, et que leur action est devenue de plus en plus constructive au fur et à mesure que nous progressions. Et vous avez sans doute pu tous constater avec moi combien elle s'est révélée déterminante lors des trois semaines qui viennent de s'écouler.

C'est tout à l'honneur des gouvernements représentés, il convient de saluer ici solennellement une telle attitude, qui, à mon sens, fera date dans l'histoire des conventions internationales.

Pendant les deux premières semaines de cette Conférence, M. Bruce Carlton a présidé le Comité plénier, il y a fait preuve d'autant de souplesse et de tact qu'il avait su faire preuve de fermeté et de détermination lors de la réunion d'intersessions d'avril 2005.

Je le dis devant vous, j'ai beaucoup d'admiration pour ses qualités personnelles et humaines ainsi que pour son professionnalisme et je tiens à le remercier très sincèrement aujourd'hui pour son action.

Comme il l'a indiqué lors de la clôture du comité, je lui avais fixé une tâche très précise et très contraignante et il a su parfaitement la remplir.

Mais ce qu'il ne savait pas, c'est qu'en lui fixant cette tâche je lui avais confié en même temps l'usage d'une cloche magique dont le pouvoir était d'insuffler dans la salle un esprit d'équipage et de doter celui qui s'en sert des pouvoirs d'un véritable capitaine.

Vous l'avez compris, cette Conférence était indispensable non seulement pour adopter le texte, mais également pour en améliorer la rédaction. A cet égard, je veux profiter de la présence de M. Jacques Barrot, Commissaire européen chargé des transports, pour remercier, en votre nom à tous, la Commission européenne, sans l'aide de laquelle il n'aurait pas été possible de tenir cette Conférence, ainsi que l'Union européenne, ses Etats membres et les Etats associés pour leur participation active à l'élaboration de cette convention.

Tout a commencé, je vous l'ai dit, par une initiative des partenaires sociaux, mais encore fallait-il que lesdits partenaires sociaux aient une aptitude à la négociation qui soit à la hauteur des enjeux.

Et je crois que vous serez d'accord avec moi pour dire aujourd'hui que cela a été le cas au-delà de toute espérance.

Du côté des armateurs, pour suivre les règles de cette maison, nous avons eu un groupe dont les représentants ont fait preuve d'un très grand sens des responsabilités. Le porte-parole de ce groupe, M. Dierk Lindemann, est un homme d'une finesse et d'une habileté particulièrement remarquables. Mais c'est aussi quelqu'un de très rationnel, doué d'une profonde humanité et d'un grand sens de l'équité. Nous avons tous bénéficié de la clarté de ses exposés, de son humour et de son aptitude à réagir. Je peux vous dire que son investissement personnel dans ce dossier a été absolument considérable. Il a d'ailleurs même dépassé le personnel en

débordant sur le familial et pour moi cet apport individuel nous a fait gagner, j'en suis convaincu, au moins une année dans nos travaux et à cet égard je précise que ça a duré quatre ans. Nous avons commencé en décembre 2001 et nous étions prêts en décembre 2005.

A travers M. Lindemann, bien évidemment, ma gratitude s'adresse à l'ensemble du groupe des armateurs.

Du côté des gens de mer, nous avons eu un groupe pour lequel le résultat de nos discussions était d'une importance considérable comme vous pouvez l'imaginer. Malgré cela, tous ont fait preuve d'un réalisme exceptionnel.

Leur porte-parole M. Brian Orrell, nous a tous, à un moment ou à un autre, fait vibrer d'émotion. Dans un registre vocal absolument incomparable, qui lui permettrait de tenir les plus grands rôles d'opéra ou de théâtre, il a défendu très énergiquement, mais aussi de façon réaliste et efficace, la cause des marins. De plus, je crois pouvoir dire que nous avons tous apprécié son humour, certes très britannique, mais aussi très personnel.

A travers lui ma gratitude va à l'ensemble du groupe des gens de mer.

J'ai la plus haute estime pour M. Lindemann et M. Orrell, je suis particulièrement honoré et heureux d'avoir pu faire un bout de chemin avec eux et il en est de même pour M. Teranishi qui m'a fidèlement et efficacement assisté en tant que Vice-président tout au long de cet exercice.

Après avoir cité ceux qui d'habitude sont en face de moi ou à côté de moi, j'en viens maintenant à ceux qui sont, pour partie à la tribune, et pour partie dans les coulisses.

Permettez-moi, M. le Directeur général, de dire quelques mots à leur sujet. A tout seigneur tout honneur je commence par vous, M. Somavia, qui avez introduit dans cette maison l'idée du travail décent que nous nous sommes efforcés de mettre en pratique et je veux témoigner devant tous de votre engagement et de votre soutien personnel sans faille, depuis le début, au processus que nous venons de mener à bien.

Les directeurs qui vous assistent, M. Tapiola, M^{me} Paxton, M. Javillier pendant un temps, et tous ceux qui sont à cette tribune ou que vous y avez vus, Terry Powell, Steve Marshall, Ian Newton, Monique Zarka-Martres, Antoinette Juvet-Mir, Javier Escobar, Ann Herbert et tous les autres, ont apporté un concours des plus précieux.

Et puis, il y a la véritable armée qui nous assiste, dont je ne peux évidemment remercier chaque individu, mais que je vais néanmoins tenter de citer, fonction par fonction.

Il y a tout d'abord ceux qui nous permettent de nous comprendre, les interprètes et les traducteurs. Ils ont fait pour nous un travail de très grande qualité avec une capacité remarquable à s'adapter à nos horaires fantaisistes et à nos besoins, et cela n'était pas évident dans les conditions de départ. Qu'ils en soient très chaleureusement remerciés.

Il y a tous ceux qui ont assuré avec compétence et disponibilité les différents secrétariats. Il suffit de mentionner les organismes: Plénière, Comité plénier, Comité de rédaction, Comité d'organisation des travaux, Comité de sélection, Commission de vérification des pouvoirs, groupes de travail, et j'en passe.

Il y a ceux qui ont travaillé jour et nuit pour que nous puissions disposer des documents au plus vite, dactylographie, correction, impression, distribution.

Il y a ceux qui ont fait en sorte que nous puissions disposer des salles dont nous avons besoin.

Il y a ceux qui assurent la logistique, les transports, la restauration, notamment le samedi – j'ai cru comprendre que ce n'était pas si facile que cela –, l'enregistrement des délégués, la mise à disposition de matériels informatiques ou autre.

Il y a ceux qui assurent la communication, l'assistance juridique et technique dont nous avons besoin. A tous ceux-là un grand merci.

Il y a celles aussi qui m'ont aidé en tant que secrétaires du Président, que ce soit pour la préparatoire ou pour cette Conférence, M^{mes} Régine de Loof et Nathalie Plô que je remercie bien particulièrement.

Vous me permettez, je l'espère, de faire une place de choix à ce que j'appelle la garde rapprochée, maritime et juridique, dont le travail opiniâtre a servi notre réussite: Loïc Picard, en tant que Conseiller juridique et aussi en tant que «réserviste» rappelé pour la Conférence, Dominique Devlin, Dani Appave, Joachim Grismann, Jean-Yves Legouas, Brandt Wagner, Moira McConnell et les autres.

Ce sont ceux dont la qualité du travail de rédaction et de préparation a été, vous vous en souvenez, unanimement saluée par les partenaires et les participants pour chacune de nos réunions, que ce soit celles du groupe de travail ou celles des conférences. Une telle constance dans les opinions de vos mandants méritait d'être signalée aujourd'hui. Mais ce n'est pas tout, cette équipe a aussi assuré, avec une compétence et une disponibilité remarquables, le secrétariat de chacune des sessions et des différents groupes de travail que nous avons dû constituer.

Vous ne serez pas surpris si je tiens à adresser mes remerciements particuliers aussi à mon assistant, l'Administrateur principal des affaires maritimes, Xavier Marill, qui a su se positionner harmonieusement entre la France et le BIT et qui, du premier au dernier jour, m'a toujours facilité le travail et épaulé avec beaucoup d'efficacité, de discrétion et de sollicitude.

Mes chers collègues, je vous propose de manifester à tous ceux que je viens de citer notre reconnaissance par des applaudissements.

(Applaudissements.)

Vous vous en doutez, j'ai gardé la meilleure pour la fin.

Méromane acharné et musicien occasionnel, je ne peux m'empêcher de reprendre à mon compte les références musicales précédemment évoquées et comparer notre travail à celui d'un orchestre. Certes, le talent et le doigté du titulaire de la baguette sont importants, mais un orchestre, chacun le sait, ne vaut que par la qualité de chacun des musiciens qui le composent. Nous avons eu d'excellentes cordes parce qu'elles étaient situées à ma gauche, dont j'ai cité le premier violon M. Lindemann, nous avons eu un excellent chœur parce qu'il était à ma droite et je vous ai parlé des qualités vocales de son chef M. Orrell, mais les cuivres gouvernementaux ont été aussi très puissants. Vous le savez bien, une œuvre ne vaut bien sûr que par la qualité de la partition que l'orchestre joue. Et, à cet égard, la reine des abeilles, le deus ex machina, la grande pré-

trousse, l'inspiratrice, la muse de cette partition, vous en serez, je pense, tous d'accord, c'est Cleopatra Doumbia-Henry.

Vous aurez l'occasion de l'applaudir tout à l'heure. Que vous dire à son sujet, sinon qu'elle a une personnalité hors du commun et qu'elle a eu une dévotion totale à cette convention, convention qu'entre le vocable CON MAR CON que nous avons utilisé au début et cette appellation officielle de convention du travail maritime, nous surnomions entre nous «Cleo's convention». Cette dévotion, nous en sommes conscients, se répercutait sur sa vie familiale, mais ne l'a jamais empêchée de gérer les deux. Cette capacité à tout gérer est d'autant plus étonnante que, comme vous avez pu vous en rendre compte, elle a toujours eu réponse à toutes les questions posées par tous les délégués.

Je suis particulièrement admiratif de cette aptitude à pouvoir, par exemple, corriger un texte à la virgule près avant de donner son feu vert pour la publication, et, dans la seconde qui suit, envisager avec le Président les grandes options stratégiques à retenir pour la conduite des débats. Tout cela avec une stabilité émotionnelle et une bonne humeur que je n'ai jamais prises en défaut.

Cela a déjà été dit hier mais je le réaffirme aujourd'hui avec force, c'est une femme exceptionnelle.

Vous le savez sans doute, M. le Directeur général, puisque vous l'avez nommée Directrice des normes de cette Organisation. Mais, heureusement, vous nous l'avez laissée pour terminer cette convention.

Pour ma part, je suis particulièrement honoré et fier et véritablement heureux d'avoir pu travailler avec elle pendant ces quatre années. Et j'espère avoir gagné un tout petit peu de son amitié.

Alors, j'ai pensé qu'aujourd'hui, au moment de clore une conférence exceptionnelle, il fallait lui rendre un hommage exceptionnel, un hommage à sa hauteur, un hommage à la hauteur de l'événement.

Pour ce faire, j'ai choisi une pratique française qui est pour un homme d'offrir des fleurs aux dames, mais je l'ai adaptée à la mode de l'OIT, et nous allons donc lui offrir un bouquet tripartite, porté par un représentant des armateurs, une représentante des gens de mer et un représentant des gouvernements, et je vous demande de vous lever pour une «standing ovation».

(Applaudissements.)

Ces remerciements étaient indispensables, et leur sincérité est réelle.

Avant de conclure, il me paraît important de préciser que, si l'adoption de cette nouvelle convention aujourd'hui avec un score remarquable vient clore la phase d'élaboration, la démarche ne s'arrête pas pour autant et le mouvement ne doit pas être perdu.

En effet, il faudra tout d'abord œuvrer énergiquement pour en assurer la ratification la plus large – cela a été déjà dit – dans les plus courts délais possibles afin qu'elle puisse entrer en vigueur, et à ce titre vous tous ici présents, participants et votants lors de ce moment historique, je vais me permettre de vous constituer ambassadeurs de cette convention de retour dans votre pays.

Avec cette nouvelle convention, l'élément humain, comme l'a dit M. Barrot, est remis au centre de l'activité maritime, laquelle fait un bond considérable et se place ainsi dans des conditions sociales adaptées au XXI^e siècle. Mais il faudra la faire vi-

vre, cette convention, afin qu'elle soit maintenue de manière permanente en adéquation avec la situation réelle au moyen du Comité tripartite spécial.

En outre, il faudra donner suite aux résolutions de la Conférence, et je pense en particulier à celle sur l'abandon et l'indemnisation en cas de décès ou de dommage corporel. A titre personnel, être obligé de faire le constat qu'il existe encore de par le monde des marins abandonnés me révolte. C'est une pratique moyenâgeuse qu'il convient d'éradiquer et de remplacer au plus vite par des normes adaptées à notre époque moderne. Mon regret c'est de ne pas avoir pu le faire maintenant. Mais je me réjouis que la Conférence ait adopté une résolution sur ce sujet, et je souhaite vivement que la solution adéquate puisse être trouvée rapidement avec le même esprit de coopération que celui qui a soufflé pendant cette Conférence. Cela fait aussi partie des devoirs à la maison que je vous confie avant de rentrer.

Enfin, les nombreuses innovations de cette convention ouvrent des perspectives nouvelles qui pourront sans doute profiter en tout ou partie aux autres secteurs de l'Organisation internationale du Travail, comme cela a déjà été dit plusieurs fois, mais sur ce point je suis confiant, car je sais, M. le Directeur général, que vous avez déjà plein de projets à ce sujet-là.

Pour terminer, vous me permettez, je l'espère, de citer un auteur français cette fois, le comte de Saint-Simon, qui écrivait au XVIII^e siècle, «*une des expériences les plus importantes à faire sur l'Homme consiste à l'établir dans de nouvelles conditions sociales*». C'est précisément ce que nous venons de faire. C'est une action qui sera portée à votre crédit à tous et, lorsqu'un marin ou l'un de vos enfants, voire même de vos petits-enfants – car cette convention va durer – vous en parleront, vous pourrez leur dire j'ai l'honneur et la fierté d'en être l'un des fondateurs. Pour ma part, c'est l'expérience humaine la plus enrichissante qu'il m'ait été donnée de vivre jusqu'ici et je vous en suis très reconnaissant. Je me suis fait beaucoup d'amis et j'espère que les aléas de la vie me permettront de les conserver. Je souhaite à chacun de vous un bon retour dans ses foyers avec la satisfaction du devoir accompli et je vais retourner à mon siège de Président pour clôturer la séance.

M. le Directeur général, il me reste, pour finir, à vous constituer gardien de cette cloche magique destinée à l'usage du Comité tripartite spécial et des sessions maritimes ultérieures de la Conférence internationale du Travail.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL de la CONFÉRENCE

Monsieur le Président, merci beaucoup. J'accepte la tâche. Je serai le gardien fier de la cloche que vous me rendez aujourd'hui. Comme vous le savez, il y a une tradition à l'OIT, c'est que le Président part avec le marteau avec lequel il a dirigé la séance. On va donc garder la tradition. A nouveau cette session entre dans l'histoire, parce que je veux lui rendre un marteau unique, un marteau sans fissures, un marteau qui n'a jamais été utilisé, un marteau qui a laissé sa place très dignement au son de la magnifique cloche que vous laissez avec nous au BIT. Donc voilà du nouveau dans l'histoire. La tradition est maintenue mais vous avez un marteau sans fissures.

Le PRÉSIDENT

Merci beaucoup M. le Directeur général. A mon tour de vous remettre cette cloche. Je vais vous demander de me permettre de l'utiliser une deuxième

fois, et c'est pour déclarer close la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail.

(La séance est levée et la session close à 13 h 20.)



Vote final par appel nominal sur l'adoption de la convention du travail maritime, 2006

Final record vote on the adoption of the Maritime Labour Convention, 2006

Votación nominal final sobre la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Pour/For/En Pro: 314

Abstentions/Abstentions/Abstenciones: 4

Quorum: 166

Maj./May.: 212

Pour/For/En Pro: 314

Afrique du Sud/South Africa/Sudáfrica

SEAFIELD, Mr. (G)
MPOFU, Mrs. (G)
BAILEY, Mr. (E)
MESATYWA, Mrs.(T/W)

Albanie/Albania

BARJABA, Mr. (G)
KOKA, Mr. (E)
NIKOLLI, Mr.(T/W)

Algérie/Algeria/Argelia

BOURBIA, M. (G)
REZAL, M. (G)
MOHELLEBI, M. (E)

Allemagne/Germany/Alemania

DIRKS, Mr. (G)
SCHLEEGER, Mrs. (G)
LINDEMANN, Mr. (E)
BENZE, Mr.(T/W)

Angola

MBUNGA, M. (G)

Arabie saoudite/Saudi Arabia/Arabia Saudita

ALHARIRI, Mr. (G)
ALTURKI, Mr. (G)
MATTAR, Mr. (E)
ALDHAMEN, Mr.(T/W)

Argentine/Argentina

DUMONT, Sr. (G)
ALONSO, Sra. (G)
CABRAL, Sr. (E)
SUÁREZ, Sr.(T/W)

Australie/Australia

EVANS, Mr. (G)
KINLEY, Mr. (G)
HATCH, Ms. (E)
CRUMLIN, Mr.(T/W)

Autriche/Austria

DEMBSHER, Ms. (G)
PRINZ, Mr. (G)
TOMEK, Mr. (E)
BÖGNER, Ms.(T/W)

Bahamas

BROWN, Mr. (G)
FRANCIS, Ms. (G)
HALANEN, Mr. (E)
WILSON, Ms.(T/W)

Bangladesh

ALI, Mr. (G)
ZAMAN, Mr. (G)

Belgique/Belgium/Bélgica

PIRSON, M. (G)
LEEMANS, M. (G)
VAN ECHELPOEL, Mme (E)
KERKHOF, M.(T/W)

Bénin/Benin

GLELE, M. (G)
ANKI DOSSO, Mme (G)
KOKOSSOU, M. (E)
SABOU, M.(T/W)

Brésil/Brazil/Brasil

RIBEIRO ALBUQUERQUE, Sra. (G)
PAULON SILVA, Sr. (G)
AMORIM FERREIRA VIDIGAL, Sr. (E)
ALMEIDA FILHO, Sr.(T/W)

Bulgarie/Bulgaria

MARTINOVA, Mrs. (G)
NAYDENOVA, Mr. (G)
PETROV, Mr. (E)
VALCHEV, Mr.(T/W)

Canada/Canadá

ROUSSEL, Mr. (G)
BÉDARD, Ms. (G)
MEREDITH, Mr.(T/W)

Chili/Chile

DONAIRE, Sra. (G)
DEL PICÓ, Sr. (G)
MORALES, Sr. (E)
MATELUNA, Sr.(T/W)

Chine/China

LU, Ms. (G)
XU, Mr. (G)
LI, Mr. (E)
WU, Mr.(T/W)

Chypre/Cyprus/Chipre

CONSTANTINIDES, Mr. (G)
DROUSIOTIS, Mr. (G)
KAZAKOS, Mr. (E)
STAVROU, Mr.(T/W)

République de Corée/Republic of Korea/República de Corea

LEE, Mr. (G)
JEON, Mr. (G)
KIM, Mr. (E)
KIM, Mr.(T/W)

Costa Rica

VARELA QUIRÓS, Sr. (G)
GARBANZO BLANCO, Sr. (G)

Côte d'Ivoire

TIBE BI BALOU, M. (G)
BEKE DASSYS, M. (G)

Croatie/Croatia/Croacia

MARKOVIC-KOSTELAC, Mrs. (G)
BACIC, Mr. (G)
JEROLIMOV, Mrs. (E)
BERLAN, Mr.(T/W)

Cuba

FERNÁNDEZ PALACIOS, Sr. (G)
ORAMAS RIVERO, Sra. (G)
LEDO RODRÍGUEZ, Sr. (E)
MARCHANTE FUENTES, Sr.(T/W)

Danemark/Denmark/Dinamarca

SØLLING OLSEN, Ms. (G)
GABRIELSEN, Mr. (G)
WENGEL-NIELSEN, Mr. (E)
BERLAU, Mr.(T/W)

Egypte/Egypt/Egipto

EL ERIAN, Mrs. (G)
ABDEL HAMID ELSAYED, Mrs. (G)
MEDHAT MOSTAFA, Mr. (E)

Emirats arabes unis/United Arab Emirates/Emiratos Arabes Unidos

LOOTAH, Mr. (G)
AL SARI, Mr. (G)
ALGAIZI, Mr. (E)
AL MARZOOQI, Mr.(T/W)

Equateur/Ecuador

THULLEN, Sr. (G)
SANTOS, Sr. (G)
POVEDA, Sr. (E)
AYALA, Sr.(T/W)

Espagne/Spain/España

MARCH PUJOL, Sr. (G)
GONZÁLEZ LÓPEZ, Sr. (G)
AZKUE, Sr.(T/W)

Estonie/Estonia

KOPPEL, Mrs. (G)
SIBUL, Mrs. (G)
KULLERKUPP-JÕEKAAR , Mrs. (E)
VASK, Mrs.(T/W)

Etats-Unis/United States/Estados Unidos

CARLTON, Mr. (G)
BLANCK, JR., Mr. (G)
COX, Mr. (E)
LACKEY, Mr.(T/W)

Finlande/Finland/Finlandia

LONKA, Mr. (G)
HALME, Mr. (G)
KOSTIAINEN, Mr. (E)
ZITTING, Mr.(T/W)

France/Francia

RIPERT, M. (G)
AMELINE, Mme (G)
SULPICE, M. (E)
NARELLI, M.(T/W)

Gabon/Gabón

MOULOMBA NZIENGUI, M. (G)
NZDENGUE, Mme (G)

Ghana

ERZUAH, Ms. (G)
BAWUAH-EDUSEI, Mr. (G)
BUCKMAN, Mr.(T/W)

Grèce/Greece/Grecia

EXARCHOPOULOS, M. (G)
CAMBITSIS, M. (G)
KOLTSIDOPOULOS, M. (E)
CHALAS, M.(T/W)

Guatemala

MARTÍNEZ ALVARADO, Sr. (G)
CHÁVEZ BIETTI, Sra. (G)

Guinée/Guinea

DIALLO, M. (G)

Haïti/Haiti/Haití

CHARLES, M. (G)
VICTOR, Mme (E)
PIERRE, M.(T/W)

Hongrie/Hungary/Hungría

BLAZSEK, Ms. (G)

Inde/India

MALHOTRA, Ms. (G)
CORREA, Mr. (E)
SERANG, Mr.(T/W)

Indonésie/Indonesia

SULISTYANINGSIH, Ms. (G)
NAE SOI, Mr. (E)
RUSTANDI, Mr.(T/W)

République islamique d'Iran/Islamic Republic of Iran/República Islámica del Irán

BADPA, Mr. (G)
SOUDI, Mr. (G)

Irlande/Ireland/Irlanda

O'CALLAGHAN, Mr. (G)
PURCELL, Mr. (G)
FYNES, Mr.(T/W)

Islande/Iceland/Islandia

KRISTINSSON, Mr. (G)
MAGNUSSON, Mr. (E)
SVEINTHÓRSON, Mr.(T/W)

Italie/Italy/Italia

PROVINCIALI, M. (G)
BARBERINI, Mme (G)
AGLIETA, M. (E)
DI FIORE, M.(T/W)

Japon/Japan/Japón

SUZUKI, Mr. (G)
TERANISHI, Mr. (G)
IZUKA, Mr. (E)
IDEMOTO, Mr.(T/W)

Jordanie/Jordan/Jordania

QUDAH, Mr. (G)
BURAYZAT, Mr. (G)

Kenya

NZAVU, Mr. (G)
MOHAMED, Mrs. (G)
OKECHE, Mr. (E)
OMAR, Mr.(T/W)

Koweït/Kuwait

RAZZOOQI, Mr. (G)
ALDOUSARY, Mr. (G)
ALBOAID, Mr.(T/W)

Lettonie/Latvia/Letonia

BIEZBARDE, Ms. (G)
KRASTINS, Mr. (G)
KLAVINS, Mr. (E)
UMBRASKO, Mr.(T/W)

Liban/Lebanon/Líbano

BALBOUL, M. (E)

Libéria/Liberia

SMITH, Mr. (G)
DAVIES, Mr. (G)
LUDWICZAK, Mr. (E)
GBELLEMA, Mr.(T/W)

Jamahiriya arabe libyenne/Libyan Arab Jamahiriya/Jamahiriya Arabe Libia

SHELLI, Mr. (G)
AZWAM, Mr. (G)

Lituanie/Lithuania/Lituanija

KAZRAGIENE, Mrs. (G)
BURINSKAITE, Ms. (G)
KUTKA, Mr. (E)
BEKEZA, Mr.(T/W)

Luxembourg/Luxemburgo

SIUDA, M. (G)
BRACKE, M. (E)
BLESER, M.(T/W)

Madagascar

RAZAKAFONIAINA, Mme (G)
RAMBELOSON, M. (G)
RAJAONSON, M. (E)
RAZAFINDRAIBE, M.(T/W)

Malaisie/Malaysia/Malasia

WAN ZULKFLI, Mr. (G)
MOHAMED HALIM, Mr. (G)
HASNAN ANUAR, Mr. (E)
BALASUBRAMANIAM, Mr.(T/W)

Malte/Malta

VASSALLO, Mr. (G)
MANGION, Mr. (G)
CURMI, Mr. (E)
SATARIANO, Mr.(T/W)

Maroc/Morocco/Marruecos

HALHOUL, M. (G)
RAOUI, M.(T/W)

Maurice/Mauritius/Mauricio

LATONA, Mr. (G)

Mauritanie/Mauritania

OULD MOHAMED LEMINE, M. (G)

OULD MAGHA, M. (G)

Mexique/Mexico/México

ROVIROSA, Sra. (G)

LÓPEZ RODRÍGUEZ, Sr. (G)

CASTRO GARZA, Sr. (E)

SALAZAR LÓPEZ, Sr.(T/W)

Mozambique

MARRENGULA, M. (G)

Namibie/Namibia

SHINGUADJA, Mr. (G)

SMIT, Mr. (G)

MUSUKUBILI, Mr. (E)

SACKARIAS, Mr.(T/W)

Nigéria/Nigeria

FARUK, Mr. (G)

ALIYU, Mr. (G)

JOLAPAMO, Mr. (E)

KEMEWERIGHA, Mr.(T/W)

Norvège/Norway/Noruega

NYGAARD, Mr. (G)

SMEFJELL, Mr. (G)

JØRGENSEN, Mr. (E)

SMITH, Ms.(T/W)

Nouvelle-Zélande/New Zealand/Nueva Zelandia

MARTIN, Mr. (G)

BROWN, Mr. (G)

MACKAY, Mr. (E)

FLEETWOOD, Mr.(T/W)

Oman/Omán

AL MOOSA, Mr. (G)

Pakistan/Pakistán

SHAH, Mr. (G)

ZIA-UR-REHMAN, Mr. (G)

MUHAMMAD, Mr. (E)

PANJRI, Mr.(T/W)

Panama/Panamá

CASTILLERO CORREA, Sr. (G)

VARGAS ATENCIO, Sr. (G)

LEVY DOWNIE, Sr. (E)

DEL CID RAMOS, Sr.(T/W)

Paraguay

GAUTO VIELMAN, Sr. (G)

LATERZA DE LOS RIOS, Sra. (G)

Pays-Bas/Netherlands/Países Bajos

DE BRUIJN, Mr. (G)

VAN LEUR, Ms. (G)

HOLLAAR, Mr. (E)

SARTON, Mr.(T/W)

Philippines/Filipinas

EASTWOOD, Mrs. (G)

BALDOZ, Ms. (G)

SALINAS, Mr. (E)

OCA, Mr.(T/W)

Pologne/Poland/Polonia

MISZTAL, Mr. (G)

LEMIESZEWSKA, Ms. (G)

POMORSKI, Mr. (E)

CEGIELSKI, Mr.(T/W)

Portugal

SOUSA FIALHO, Mr. (G)

PACETTI LOBO CORREIA, Ms. (G)

BEBIANO, Mr. (E)

GOMES PIRES, Mr.(T/W)

Qatar

AL-ATTIYA, Mr. (G)

QADDAR, Mr. (G)

AL MAADEED, Mr.(T/W)

Roumanie/Romania/Rumania

CUCU, M. (G)

TOMA, Mlle (G)

STAMAT, M. (E)

MIHALCIOIU, M.(T/W)

Royaume-Uni/United Kingdom/Reino Unido

SADLER, Mr. (G)

MARTYN, Ms. (G)

SPRINGETT, Mr. (E)

ORRELL, Mr.(T/W)

Fédération de Russie/Russian Federation/Federación de Rusia

YASHNIKOV, Mr. (G)

KAREV, Mr. (G)

VOLCHENKOV, Mr. (E)

STARCHENKO, Mr.(T/W)

Rwanda

KAYITAYIRE, M. (G)

Sénégal/Senegal

CAMARA, M. (G)

Singapour/Singapore/Singapur

SIRUMAL RAJWANI, Mr. (G)

JING KOON, Mr. (G)

TEIK POH, Mr. (E)

CHAN, Mr.(T/W)

Slovénie/Slovenia/Eslovenia

PRELAZ, Ms. (G)

ANDRIJASIC, Ms. (G)

IVANEZ, Mr. (E)

FILIPCIC, Mr.(T/W)

Soudan/Sudan/Sudán

DAFALLA, Mr. (G)

MOHAMED ELHASSAN, Mr. (G)

MOHAMED, Mr.(T/W)

Sri Lanka

PATHIRANA, Mr. (G)

ABEYRATHNE BANDA, Mr. (G)

LAKSEN PRASANNA PEIRIS, Mr. (E)

TAMPOE, Mr.(T/W)

Suède/Sweden/Suecia

WIKLUND, Ms. (G)

GOTARE, Mr. (G)

SPRANGERS, Mr. (E)

REINHOLD, Mr.(T/W)

Suisse/Switzerland/Suiza

ELMIGER, M. (G)

DÜRLER, M. (G)

BÜRGIN, M. (E)

BRAMLEY, M.(T/W)

République arabe syrienne/Syrian Arab Republic/República Árabe Siria

IBRAHIM, Mr. (G)

AL CHALABI, Mr. (G)

BRIMO, Mr. (E)

ALKANG, Mr.(T/W)

République-Unie de Tanzanie/United Republic of Tanzania/República Unida de Tanzania

KITUMBO, Mr. (G)

TEEMBA, Ms. (G)

RHOMBO, Mr. (E)

CHAKOMA, Mr.(T/W)

Thaïlande/Thailand/Tailandia

CHAVALITNITIKUL, Mr. (G)

SIRISAIYAS, Mr. (G)

YUKTANONDA, Mr. (E)

THANSUVAN, Mr.(T/W)

Tunisie/Tunisia/Túnez

YAHMADI, M. (G)

SELLINI, Mme (E)

FADHLI, M.(T/W)

Turquie/Turkey/Turquía

OZMEN, Mr. (G)

BAYAR, Mr. (G)

UNSALEK, Mr. (E)

ATAERGIN, Mr.(T/W)

Uruguay

COCCARO, Sra. (G)

DEMARCO, Sra. (G)

RAZQUIN, Sr. (E)

CANZIANI, Sr.(T/W)

Venezuela

DEL VALLE SALAZAR, Srta. (E)

GUEVARA, Sr.(T/W)

Viet Nam

PHAM QUOC TRU, Mr. (G)

**Abstentions/Abstentions/
Abstenciones: 4**

Liban/Lebanon/Libano

SOUFAN, M. (G)

TAY, M. (G)

Venezuela

POITEVIEN, Sra. (G)

FLORES, Sr. (G)

TABLE DES MATIÈRES

Page

Neuvième séance

Vote final par appel nominal sur l'adoption de la convention du travail maritime, 2006.....	1
<i>Orateurs:</i> M. Roussel, M. Evans, M. Blanck, M ^m c Poitevien, M. Tay, M ^m c Martinova, M. El Erian, M ^m c Malhotra, M. Aliyu, M ^m c Baldoz, M. Sirumal Rajwani, M. Badpa, M. Solorzano Acosta, M ^m c Erzuah	
Discours de clôture.....	3
<i>Orateurs:</i> M. Tomada, M. Teranishi, M. Lindemann, M. Orrell, M. Barrot, le Secrétaire général, le Président	
Vote final par appel nominal sur l'adoption de la convention du travail maritime, 2006: Résultats	15