



International Labour Conference – 94th (Maritime) Session,  
Geneva, 2006  
Conférence internationale du Travail – 94<sup>e</sup> session (maritime),  
Genève, 2006  
Conferencia Internacional del Trabajo – 94.<sup>a</sup> reunión (marítima),  
Ginebra, 2006

11



## ***Provisional Record*** ***Compte rendu provisoire*** ***Actas Provisionales***

---

*Les interventions prononcées dans une autre langue que l'anglais, l'espagnol ou le français sont transcrites dans la langue choisie par le pays concerné aux fins de la correspondance officielle avec le BIT.*

*The transcript of statements made in a language other than English, French or Spanish is produced in the language chosen by the country concerned for the purpose of official correspondence with the ILO.*

*Las intervenciones pronunciadas en un idioma distinto del español, el francés o el inglés se transcribirán en el idioma que el país interesado haya escogido a efectos de su correspondencia oficial con la OIT.*

### **Quatrième séance**

Lundi 20 février 2006, après-midi

*Présidence de M. J.-M. Schindler*

*The sitting continues with delegates' statements.*

*La séance se poursuit avec les discours des délégués.*

*La sesión continúa con las declaraciones de los delegados.*

### **Reports of the Chairperson of the Governing Body and of the Director-General: Discussion (cont.)**

### **Rapports du Président du Conseil d'administration et du Directeur général: Discussion (suite)**

### **Informe del Presidente del Consejo de Administración y Memoria del Director General: Discusión (cont.)**

M. LARCHER (ministre délégué à l'Emploi, au Travail  
et à l'Insertion professionnelle des Jeunes, France)

Qui d'entre nous, Monsieur le Président, pouvait raisonnablement croire, il y a cinq ans, que cette Convention du travail maritime serait adoptée dès cette année? La tâche en effet paraissait immense. Il fallait reprendre, dans une approche nouvelle, quelque

---

60 conventions ou recommandations, les fonde dans un texte unique, proposer une nouvelle approche normative, faire de ce nouvel instrument un instrument plus opérationnel, facilement ratifiable, et contrôlable au titre du contrôle de l'Etat du port.

Nous y sommes pourtant arrivés et nous pouvons collectivement en tirer quelque fierté. Fierté, d'abord pour vous, les partenaires sociaux – gens de mer et armateurs –, au travers de l'accord de Genève. Fierté pour le Conseil d'administration du Bureau international du Travail qui a adopté les idées et principes de cet accord et a pris acte de la nécessité de consolider le droit international des gens de mer en un seul texte. Satisfaction pour les gouvernements qui ont répondu à cet appel.

Pour sa part, la France a apporté dès le début son soutien au Programme du travail décent dans l'industrie maritime parce qu'il est indispensable de stopper au plus vite la dégradation des conditions d'emploi des gens de mer.

Nous sommes aujourd'hui à l'aboutissement d'une démarche novatrice qui constituera une étape marquante dans la vie de l'Organisation internationale du Travail et l'affirmation de sa volonté de contribuer à la construction de la dimension sociale de la mondialisation. J'ai le souvenir, Monsieur le Directeur général, des propos que nous tenions ici il y aura bientôt deux années; voilà concrètement un élément de la dimension sociale de la mondialisation.

Mais si le constat était partagé sur la nécessité d'élaborer un texte unifié pour ce premier secteur économique réellement mondialisé, encore fallait-il que les conditions du succès soient réunies. Elles le furent durant cinq ans. Au cours des travaux préparatoires comme pendant cette Conférence, chacun, le Bureau, la présidence – permettez-moi de vous rendre un hommage particulier Monsieur le Président Schindler –, et plus particulièrement tous les participants, ensemble, vous avez démontré votre sens des responsabilités et votre volonté d'aboutir.

Cette Conférence a surmonté, me semble-t-il, trois défis. Elle prouve que la norme s'impose toujours comme une nécessité. Elle démontre que l'évolution et l'actualisation des normes sont possibles (68 normes et recommandations ainsi révisées), dans une véritable approche intégrée et avec le souci du concret. Enfin, troisième défi, elle ouvre la voie à l'innovation en constituant un instrument unique, en fixant des mécanismes simples pour sa nécessaire évolution au fil du temps, en définissant clairement les conditions de suivi de son application jusqu'à l'introduction d'un système de certification en matière sociale dans l'ensemble du secteur.

Cette convention marque donc une étape très importante – et je ne dis pas ce mot – j'allais dire – par courtoisie ou par propos de tribune –, une étape très importante pour le BIT et l'affirmation de sa volonté de contribuer à la construction, je le répète, de la dimension sociale de la mondialisation. C'est aussi la première concrétisation de l'approche normative intégrée, avec des mécanismes particulièrement originaux de contrôle de la norme: la certification sociale que je viens d'évoquer et qui sera scrutée avec le plus grand intérêt par le monde du travail, et l'intégration de la dimension sociale dans le contrôle de l'Etat du port, alliant contrôles techniques des navires et des conditions de travail et d'emploi des gens de mer. Enfin, la prise en compte des deux aspects complémentaires et pourtant indissociables du technique et du social que la France a anticipée dans la loi du 5 janvier 2006 et qui a étendu la compétence des inspecteurs du travail maritime au contrôle de l'Etat du port. A cet égard, la formation des inspecteurs qui seront chargés de la mise en œuvre et du contrôle de la convention, quelle que soit leur origine, sera un facteur essentiel de son succès. Et la France, je le dis, est ouverte à la coopération en matière de formation avec les pays qui le souhaiteraient.

---

Cette convention est non seulement essentielle pour les gens de mer auxquels elle reconnaît des droits fondamentaux en matière de sécurité sociale, de santé, de soins médicaux, de conditions de vie et de travail à bord des navires. Elle est aussi indispensable pour la sécurité maritime, la lutte efficace contre la navigation sans normes qu'évoquait il y a un instant ma collègue norvégienne. En ce sens et par cette exigence du travail décent, elle participe au développement du secteur maritime pour rendre aussi plus loyales les conditions de la concurrence.

Vous l'avez rappelé, cette convention est destinée à devenir, Monsieur le Secrétaire général, le quatrième pilier de la réglementation internationale du secteur maritime, en complément des conventions internationales de votre organisation.

Elle me paraît essentielle puisqu'elle intègre une donnée fondamentale de la sécurité maritime: l'élément humain. Nul ne doit en douter: des gens de mer dont les conditions de vie, d'emploi, de travail, de rémunération sont garanties, et surtout contrôlées, oui, ces gens de mer sont un maillon essentiel pour la sécurité des navires et la circulation maritime. C'est aussi un gage de productivité pour les armements et l'industrie maritime.

La France, qui occupe géographiquement en Europe une place particulière par ses façades maritimes et la densité de la circulation maritime au large de ses côtes, ne pouvait donc que se féliciter de la prochaine adoption de la convention par cette Conférence.

Vous savez, nous avons tous en tête les drames humains encore récents qui se sont produits dans la Manche, mais aussi les drames environnementaux, l'Erika ou le Prestige.

Le travail qui vient d'être accompli ouvre des perspectives nouvelles pour l'Organisation internationale du Travail. Je suis convaincu que cette démarche novatrice inspirera d'autres secteurs pour lesquels le même effort de consolidation et de suivi doit être conduit.

Le chemin tracé par le mécanisme de suivi de cet instrument pour l'implication permanente et effective de tous les acteurs me paraît devoir être au cœur du renforcement de la fonction régulatrice de l'Organisation internationale du Travail.

En ratifiant la Convention du travail maritime, la France participera à sa promotion de manière à permettre son entrée en vigueur rapide dans l'intérêt de tous. Elle y participera naturellement aussi au niveau de l'Union européenne.

Alors que nous venons de célébrer le soixantième anniversaire de l'Organisation des Nations Unies, cette convention apporte une illustration concrète du rôle que peut et doit jouer l'Organisation internationale du Travail dans la promotion du travail décent au service d'une mondialisation à visage humain. Elle prouve sa capacité, en s'appuyant sur cette particularité qu'est une dynamique tripartite, à produire encore, au XXI<sup>e</sup> siècle, des normes et des valeurs universelles.

Mr. DA ROCHA PARANHOS (Government, Brazil)

From the outset, I would like to congratulate the President of the Conference and the International Labour Organization on the negotiations held over the past two weeks on a consolidated maritime labour Convention, which we hope to see adopted at the end of this week.

We feel very confident that this new instrument shall provide a single and comprehensive framework that will facilitate the acceptance and implementation of maritime labour standards.

---

My delegation welcomes the Director-General's Report, which bears witness to the most recent challenges overcome by the Organization in its efforts towards the promotion of decent work in the maritime sector.

The report also draws our attention to the level of commitment that will be needed for the effective implementation of the defined standards. Aware of the magnitude of the challenge ahead of us, the Brazilian delegation calls upon all adherents to the new instrument to promote wider and more efficient cooperation in this sector, on the basis of a clear commitment from all to the establishment of rights, but also having in mind the need to preserve flexibility for their implementation in each country.

Allow me briefly to comment on Brazil's policy with a view to promoting and supporting the protection of the seafarer. Among different aspects of public policy, the Brazilian Government has promoted the modernization of our national port system. Maritime inspection, jointly performed by the labour and maritime authorities, has also been considerably improved. Inspections cover not only ships that fly the Brazilian flag, but also those that sail in Brazilian waters flying other flags. The Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147), ratified by Brazil in 1991, presently offers the legal grounds for such on-board inspections. Furthermore, I would like to stress that the existence, in Brazil, of an independent labour prosecution office contributes to the enforcement of labour standards. The results of this work can be seen not only in the promotion and protection of maritime labour rights, but also in other areas such as port security, environment protection and the promotion of decent work.

The new consolidated instrument on maritime labour gives us an excellent opportunity to extend to all continents, particularly in our case to the American region, the benefits derived from the existence of clear and fair rules in this sector. In that sense, it is of major importance that the new ILO Convention on maritime labour be incorporated as one of the instruments that will guide the regional frameworks in that field. The great involvement of the countries in Latin America and the Caribbean in the negotiation process of the new Convention raises our expectation that regional cooperation will advance towards full incorporation of the rules and standards adopted by this Conference in the domain of regional maritime inspections.

The specific needs inherent to maritime labour should not make us lose sight of its more general dimension. Having been particularly affected by the globalization process, the maritime sector had to undergo serious adjustments which are now reflected in the consolidated legal framework we are about to adopt.

My delegation wishes to reiterate its support for the consolidated maritime labour Convention. The Brazilian Government attaches great importance to the social dimension of globalization. Thus, I would like to express our confidence that this new Convention will be a significant step forward towards consolidating the ILO's mandate, within the spirit of tripartism, in the promotion of social dialogue, enhanced legal standards and decent work in the field of maritime labour.

*Original Chinese: Mr. WU (Worker, China)*

First of all, please allow me to extend our congratulations to the President and the Vice-Presidents. Under their guidance this Maritime Session of the International Labour Conference has been proceeding smoothly and will soon achieve all of its objectives.

In the meantime, I should like to thank the Director-General of the ILO for his comprehensive and informative Report to the Conference, which has helped us understand the developments of the world's shipping industry and participate in deliberations during the course of this session of the Conference.

---

The shipping industry is the first globalized industry which has played an irreplaceable role in the world economy and human development. With rapid advances in science and technology, particularly after humankind entered into the twenty-first century, great changes have taken place in the composition of international seafarers. Therefore, bringing together almost all of the ILO's maritime labour Conventions in a consolidated maritime labour Convention responds to the needs of the world's shipping industry, meets the requirements of seafarers and reflects a new approach to the ILO's standard-setting activities. At the same time it is of positive significance for promoting the implementation of the ILO's decent work programme in the shipping industry and improving the terms and conditions of employment for seafarers.

As the Director-General pointed out in his Report, worker training is an important component of the ILO's mandate. In order to facilitate a wide ratification of the consolidated Maritime Labour Convention, there is a need for the ILO to provide more technical assistance and training to all countries, particularly the developing countries, in order to enable them to catch up with the technological development of the world's shipping industry and meet the technical requirements of the Convention.

Just now, we heard the remarks of the Director-General. We are pleased to note that the ILO has long developed exchanges and cooperation with the IMO and other agencies, and achieved satisfactory results. We hope that, in the future, the ILO will continue to collaborate with them in an attempt to boost the sound, orderly and harmonious development of the maritime sector, and contribute to the growth of the world economy.

China is one of the major shipping countries in the world. Since the introduction of reforms and opening up more than 20 years ago, China has registered substantial progress in its maritime sector, with a constant increase in the composition and competence of Chinese seafarers. Now, our country has a qualified force of 400,000 seafarers, including 135,000 officers. The Chinese Seamen and Construction Workers' Union has earnestly and recently implemented the strategy of organizing for better protection across the country, participated in the research and the drafting work for the regulations for seafarers, and has been calling for the establishment of a law in the People's Republic of China on seafarers in an effort to defend their rights and interests. In the meantime, we have strengthened tripartite dialogue with relevant government authorities and shipowners to develop education and training activities for seafarers and to extend coverage of the collective bargaining agreement. I believe that the adoption of the Convention under discussion will help us to promote and defend Chinese seafarers' interests better and will attract more young people into this industry.

China has been exploring a development path suitable for its national conditions. My union is willing to enhance friendship and exchanges with various friendly organizations and cooperate with them in seafarer training so as to contribute our due share to the development of the world's shipping industry.

**M. PIERRE** (*travailleur*, Haïti)

Les rapports du Directeur général et celui du Conseil d'administration du BIT méritent une attention particulière. Le rapport du Directeur général retrace l'évolution du secteur maritime et la très large coopération avec les entités impliquées dans ce domaine. Il mentionne en particulier la commission mixte OIT/OMI et la Fédération internationale des ouvriers du transport, fondée en 1896, qui compte 4 400 000 ouvriers du transport de 142 pays; c'est la preuve que le rapport est un document de référence et de mémoire pour tous ceux qui sont concernés par ce secteur, et même pour ceux qui souhaitent faire des recherches dans le domaine maritime. Voilà donc un document historique et utile.

---

Quant au Conseil d'administration, il s'agit d'adopter un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime, tout en faisant ressortir que le secteur maritime est le premier secteur réellement mondialisé, alors qu'il n'a pas encore de moyen mondialement accepté et standardisé pour gérer les problèmes auxquels sont confrontés les gens de mer. C'est pourquoi, au nom des travailleurs d'Haïti, nous saluons l'arrivée de cette nouvelle convention puisqu'elle pourrait servir d'outil de gestion des problèmes des gens de mer. Si elle arrive à franchir toutes les étapes, si elle est respectée, elle permettra non seulement de mieux organiser ce secteur, mais encore d'aider à améliorer les conditions de travail des gens de mer; elle leur permettra de vivre dans des conditions humaines acceptables par tous.

De 1921 à 2006, soit plus de quatre-vingts ans, neuf sessions maritimes se sont tenues. Aujourd'hui, nous vivons une dixième session alors que ce n'est pas le seul secteur existant. C'est une preuve que ce domaine est important et délicat, et qu'il faut y apporter une attention particulière. Et c'est bien malheureux que les conventions de l'OIT dans ce domaine accusent un taux faible de ratification.

Pire encore, mon pays, Haïti chérie, Membre fondateur de l'OIT, n'a encore pas ratifié les conventions de l'OIT dans ce domaine. Alors qu'Haïti est une île, les chiffres avancés confirment qu'elle détient plus de 1 800 km de côtes qui, à notre avis, ne sont pas exploitées au sens même de la tenue de cette Conférence. L'instabilité politique, la dictature anti-progressiste, les gouvernements antidémocratiques et sans vision sont autant d'éléments qui caractérisent mon pays depuis des années, et le mettent dans une situation de régression. Cinquante-cinq pour cent de la population, soit 4,4 millions de personnes vit en dessous du seuil de pauvreté; le taux de chômage est de plus de 70 pour cent, le taux d'analphabétisme est élevé. Il est évident que, dans un pays où le taux de chômage est élevé, où l'insécurité, le kidnapping et la violence règnent en maîtres, il ne peut y avoir de croissance économique, et que la lutte contre la pauvreté doit être au premier plan.

Au moment même de la tenue de cette Conférence, Haïti s'engage à la réalisation d'élections. Les travailleurs haïtiens, toujours engagés dans le combat démocratique pour la défense de leurs droits et dans l'instauration d'un état de droit, participent activement pour que les élections puissent mettre réellement fin à cette longue période de transition.

Le nouveau gouvernement doit travailler pour sortir le pays de cette situation, ce qui passera par: 1) la création d'un climat de paix mettant en confiance les investisseurs; 2) la mise en chantier du pays inscrite dans la logique du développement durable; 3) l'appui réel de la communauté internationale et de pays dits amis d'Haïti; et 4) la coopération visant à atteindre les Objectifs pour le Millénaire.

Nous souhaitons que les représentants du gouvernement d'Haïti à cette Conférence commencent à réfléchir sur le développement du secteur maritime, et fassent de lui un secteur d'activités à part entière. Les investisseurs apporteront leur contribution par la création d'emplois, des emplois décents bien sûr, ce qui affranchira de la pauvreté un très grand nombre de gens en âge de travailler.

Nous ne saurions passer sous silence le respect des conventions fondamentales de l'OIT qui consacrent les droits des travailleurs, notamment la liberté syndicale, et des conventions n<sup>os</sup> 138 et 182 sur le travail des enfants. Nous imaginons que si, dans tous les domaines d'activité, les droits des travailleurs sont respectés, car le droit du travail fait partie du droit de l'homme au travail, il n'y aura plus de violence, le monde sera beaucoup plus humain et l'humanité connaîtra une ère de paix et de prospérité.

Les efforts consentis par le Directeur général et par le Conseil d'administration du BIT sont louables, et l'action de cette conférence est historique. Que le tripartisme

---

continue à faire son chemin pour qu'employeurs, gouvernements et travailleurs s'engagent de plus en plus à promouvoir le dialogue social dans l'intérêt de tous.

Ms. MESATYWA (Worker, South Africa)

Seafaring has always had an element of difficulty because of the time spent away from families. In African countries, young people prefer to seek employment in manufacturing industries, mining, etc., the reason being that there were no competitive career paths for them within the maritime industry.

As a developing country, we have seen a willingness on the part of our Government to encourage maritime training. The South African Skills Development Act, which encourages companies to offer accredited training, has opened more opportunities for youths to see maritime studies as a good career path.

In my country, we have a number of schools and tertiary institutions that offer maritime studies for young students, mostly government-funded institutions. This has attracted even young people from rural areas to pursue careers in this field, in spite of limited funding and training on board ships.

Governments should encourage shipowners to invest more into the training of seafaring skills. Through sponsored seafarer training, we can attract more new recruits and retain existing seafarers.

Women seafarers represent approximately 3 per cent of the seafarers in world statistics. We call on all governments and shipowners to look at the employment equity statistics within their countries and put strategies in place to have certain percentages set aside for women seafarers within their countries. While talking about women, we should not forget about the depressing issue of sexual harassment that brings fear to many women who want to pursue seafaring careers. Shipowners should have a clear code of conduct to combat the sexual harassment of women while they are on board. Regarding maternity, shipowners should provide adequate facilities for pregnant women on board vessels. Women seafarers should also enjoy maternity benefits like all women in other shore-based industries.

The new consolidated maritime labour Convention has covered lots of issues for each of the tripartite partners. During the debates, all governments have made a commitment to ratify and implement this Convention. We hope that ratification will attract more young people and women into seafaring and also retain our current seafarers within the maritime industry.

Who are seafarers? Seafarers are not criminals. They are contributors to the wealth of this world, let us respect them.

*Original Arabic:* Mr. MOHAMED (Worker, Sudan)

On behalf of the General Federation of Workers of Sudan, it is my pleasure to express my happiness at the achievement of this great endeavour. Although it has not fulfilled all the aspirations of seafarers throughout the world, it is still a great achievement that has met most of its objectives as it consolidates the texts of a large number of Conventions and instruments in this field.

It is therefore imperative to thank all involved, led by the Chairperson of the Governing Body and the Director-General who have made great efforts to enable everybody to engage in useful dialogue in the hope that they would be successful in guaranteeing the rights and the well-being of seafarers all over the world.

---

For workers in developing countries, the most important aspect of the Report of the Director-General is that it addresses the major concerns of seafarers in developing countries, focusing on their desire to benefit from the same privileges as their counterparts in developed countries. However, seafarers in developing countries must bear in mind that this can only become reality if developing countries share in the technological progress of developed countries.

The ILO has dealt thoroughly with these concerns and the Director-General referred to this issue on six occasions in his Report, including in the introduction and the conclusion.

The workers of the world will only benefit from the same privileges through technical cooperation between developed and poor countries. This approach is a part of the affirmative action required if we are to reduce the gap between the strong and the weak and to ensure that the whole world enjoys peace, stability and well-being.

We welcome these tremendous efforts which we fully intend to support in the future. We thank the Director-General for having highlighted this issue and call on all of you to focus your attention on these efforts until they bear fruit.

Finally, in the words of the Director-General in the conclusion to his Report “Once the proposed Convention is adopted, the ILO will need to continue to strengthen the quality of its service to the maritime industry. Major efforts will be required to promote the application of the Convention, to assist member States with technical cooperation and to establish the follow-up called for by the Convention”.

My delegation fully endorses this statement.

*The sitting continues with the statement of the President.*

*La séance se poursuit avec l'intervention du Président.*

*La sesión continúa con la alocución del Presidente.*



---

## TABLE DES MATIÈRES

Page

### *Quatrième séance*

Reports of the Chairperson of the Governing Body and of the Director-General: Discussion <i>(cont.)</i> .....	1
Rapports du Président du Conseil d'administration et du Directeur général: Discussion <i>(suite)</i> .....	1
Informe del Presidente del Consejo de Administración y Memoria del Director General: Discusión <i>(cont.)</i> .....	1
<i>Orateurs:</i> M. Larcher, M. Da Rocha Paranhos, M. Wu, M. Pierre, M <sup>me</sup> Mesatywa, M. Mohamed	