

Rapport final

Commission paritaire maritime (29^e session)

Genève, 22-26 janvier 2001

Table des matières

	<i>Pages</i>
Introduction	1
Ordre du jour	1
Ouverture de la session.....	2
Présentation des rapports	5
Discussion générale	7
Groupes de travail informels	10
Groupe de travail informel sur le salaire.....	10
Groupe de travail informel sur les résolutions	11
Point 1: Examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT	11
Projet de résolution concernant l'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT	14
Point 2: Mise à jour du salaire minimum de base pour les matelots qualifiés	14
Projet de résolution concernant le salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés	15
Projet de résolution concernant l'interprétation du salaire minimum de base	15
prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés.....	15
Point 3: Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer	15
Projet de résolution concernant l'internationalisation du transport maritime et l'utilisation de pavillons de complaisance.....	23
Projet de résolution concernant les changements structurels dans l'industrie maritime, cause de chômage parmi les marins	23
Projet de résolution concernant les navires inférieurs aux normes (annexe 7).....	24
Projet de résolution concernant la vocation maritime de l'OIT (annexe 8)	24
Projet de résolution concernant la prise en compte de la dimension humaine dans le cadre de la coopération internationale entre les institutions spécialisées des Nations Unies (annexe 9)	24
Projet de résolution concernant le renforcement du rôle de la Commission paritaire maritime (annexe 10)	24
Projet de résolution concernant la mesure du tonnage des navires et le logement des équipages (annexe 11).....	24
Projet de résolution concernant les femmes marins (annexe 12)	24
Projet de résolution concernant le bien-être des gens de mer (annexe 13).....	24
Projet de résolution concernant les mesures prises contre des marins à la suite d'accidents maritimes.....	24
Point 4: Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer.....	24
Discussion et adoption du rapport	25

Annexe 1. Composition de la 29 ^e session de la Commission paritaire maritime	27
Annexe 2. Résolution concernant l'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT.....	31
Annexe 3. Résolution concernant le salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés.....	33
Annexe 4. Résolution concernant l'interprétation du salaire minimum de base prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés	35
Annexe 5. Résolution concernant l'internationalisation du transport maritime et l'utilisation de pavillons de complaisance.....	36
Annexe 6. Résolution concernant les changements structurels dans l'industrie maritime, cause de chômage parmi les marins	37
Annexe 7. Résolution concernant les navires inférieurs aux normes	38
Annexe 8. Résolution concernant la vocation maritime de l'OIT	39
Annexe 9. Résolution concernant la prise en compte de la dimension humaine dans le cadre de la coopération internationale entre les institutions spécialisées des Nations Unies.....	40
Annexe 10. Résolution concernant le renforcement du rôle de la Commission paritaire maritime	41
Annexe 11. Résolution concernant la mesure du tonnage des navires et le logement des équipages	42
Annexe 12. Résolution concernant les femmes marins	43
Annexe 13. Résolution concernant le bien-être des gens de mer	44
Annexe 14. Résolution concernant les mesures prises contre des marins à la suite d'accidents maritimes.....	45
Annexe 15. Exemple présenté par les membres du groupe des armateurs: consolidation des conventions et recommandations maritimes de l'OIT: schéma d'approche intégrée.....	46
Annexe 16. Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer.....	52

Introduction

1. La Commission paritaire maritime a tenu sa 29^e session au siège de l'Organisation internationale du Travail à Genève, du 22 au 26 janvier 2001, conformément à une décision des membres du Conseil d'administration du Bureau international du Travail prise lors de sa 276^e session (novembre 1999).
2. M^{me} Birgit Solling Olsen, représentante du Président du Conseil d'administration, et ancienne présidente de la Commission paritaire maritime, a présidé la session. Le représentant du groupe des employeurs et le représentant du groupe des travailleurs du Conseil d'administration étaient respectivement M. Toshio A. Suzuki et M. Jerry Zellhoeffer.
3. Les deux groupes ont élu les membres de la commission comme suit: M. Lachlan Payne (membre du groupe des armateurs) et M. Brian D. Orrell (membre du groupe des gens de mer). M. Orrell était également porte-parole du groupe des gens de mer, et M. Dierk Lindemann porte-parole du groupe des armateurs.
4. Ont assisté à la réunion 20 membres titulaires et quatre membres adjoints, accompagnés de six conseillers pour les armateurs, et 20 membres titulaires et quatre membres adjoints, accompagnés de 30 conseillers pour les gens de mer. Une liste des participants à la réunion figure à l'annexe 1 au présent rapport. Etait également présent à cette session un représentant de l'Organisation maritime internationale (OMI).
5. Le secrétaire général de la réunion était M. O. de Vries Reilingh, responsable du secteur du dialogue social et directeur du département des activités sectorielles du BIT, et la secrétaire générale adjointe était M^{me} C. Dombia-Henry, directrice adjointe de ce même département et responsable du secteur maritime.

Ordre du jour

6. L'ordre du jour de la réunion, tel qu'établi par le Conseil d'administration lors de sa 274^e session (mars 1999), comportait les points suivants:
 - 1) Examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT.
 - 2) Mise à jour du salaire minimum de base prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés.
 - 3) Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer.
 - 4) Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer.

Ouverture de la session

7. Dans son allocution d'ouverture, M^{me} Solling Olsen a souhaité la bienvenue aux délégués à la 29^e session de la Commission paritaire maritime. Elle a souligné l'importance de la tâche essentielle qui incombe à la commission, à savoir comment aller de l'avant en ce qui concerne les normes du travail maritime de l'OIT. Citant le rapport du Bureau relatif à ce point à l'ordre du jour, elle a indiqué que les normes existantes ont largement servi les intérêts de ce secteur. Les deux groupes ont néanmoins reconnu et exprimé la nécessité de moderniser ces instruments en vue de garantir qu'ils continuent à répondre aux besoins du secteur et de tous les gens de mer. Selon l'intervenante, la difficulté consiste à restructurer les normes sous une forme nouvelle et originale susceptible d'être mieux comprise, mise en œuvre et contrôlée, et qui suppose que soient surmontés les obstacles structurels, juridiques et de procédure. Cette optique est en harmonie avec la nouvelle méthode de normalisation de l'OIT. L'oratrice a conclu en demandant à tous les participants et à leurs conseillers d'unir leurs efforts en vue de surmonter leurs différences, d'identifier leurs intérêts communs et de mettre en place les moyens permettant de faire des transports maritimes un secteur sûr, humain et économiquement durable.
8. Lors de la séance d'ouverture, M. Juan Somavia, Directeur général du Bureau international du Travail, a souhaité la bienvenue aux participants. Il a rappelé le rôle important joué par la Commission paritaire maritime, qui a célébré son 80^e anniversaire, en tant que plus ancienne commission de l'industrie de l'OIT et seul organe sectoriel permanent. La longévité, l'expérience et le dynamisme de cette commission lui ont permis de s'adapter aux changements survenus dans le secteur et de rester la «commission consultative» influente qui a conduit l'OIT à traiter des questions maritimes techniques. L'intervenant a souligné le caractère international du secteur maritime, les navires étant des biens extrêmement mobiles libres de commercer presque partout dans le monde, et les gens de mer travaillant de plus en plus sur des navires qui appartiennent à des pays autres que le leur, ou qui y sont immatriculés. Les gens de mer et le secteur maritime sont presque entièrement couverts par une législation différente de celle qui s'applique aux secteurs implantés à terre. La main-d'œuvre du secteur maritime est également de plus en plus internationale, avec près de 49 pour cent des gens de mer qui proviennent d'Asie, 33 pour cent d'Europe et 18 pour cent d'Afrique et d'Amérique latine. En référence au rapport du Bureau relatif au point 3 inscrit à l'ordre du jour, le Directeur général a déclaré que, pour que l'action de l'OIT soit pertinente et son activité de normalisation ciblée et efficace, il importe de bien comprendre ce qui se produit dans le secteur.
9. En second lieu, le Directeur général a fait état de la priorité accordée par l'OIT au travail décent et à ses quatre objectifs stratégiques. Il a déclaré que le dialogue social dans le secteur maritime en est un excellent exemple, et il a félicité les partenaires sociaux pour certaines des initiatives qu'ils ont prises tant au sein qu'à l'extérieur de l'OIT. Il les a encouragés à intensifier le dialogue sur toutes les questions d'intérêt commun. Il s'est référé en particulier à l'accord signé entre le Comité maritime international des employeurs et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) sur les conditions de travail des gens de mer, ainsi qu'aux directives de la Fédération internationale des armateurs relatives aux bonnes

pratiques d'emploi. Il a ensuite rappelé le rôle historique joué par la Commission paritaire maritime dans l'élaboration des instruments maritimes clés qui se sont succédé, parmi lesquels la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976, ratifiée par 41 Etats Membres représentant plus de 50 pour cent de la flotte marchande mondiale.

10. Le Directeur général a ensuite porté son attention sur la tâche qui incombe à la présente session de la commission, commentant les points inscrits à l'ordre du jour ainsi que leur pertinence à l'égard du programme Travail décent de l'OIT. Il a affirmé que le concept de travail décent traduit l'idée qu'une personne a certes besoin d'un travail, mais d'un travail de qualité acceptable dans lequel ses droits fondamentaux sont respectés, où sa santé et sa sécurité sont protégées, et qui lui offre une protection contre les imprévus et la vulnérabilité. Il doit s'agir d'un travail qui procure au travailleur comme à sa famille un niveau de vie décent, y compris l'accès à l'éducation pour ses enfants et à la santé pour toute sa famille. A cet égard, l'expression, le partenariat et la sensibilisation sont des éléments clés. L'intervenant a par ailleurs souligné que tout nouvel instrument doit prendre en considération la nécessité pour les gens de mer d'exercer leur métier dans des conditions décentes, compte tenu notamment du fait qu'ils passent leurs périodes de repos et de loisirs sur leur lieu de travail précisément. A cet égard, travail décent doit prendre tout son sens, encore davantage que pour d'autres types de travailleurs, y compris pour ce qui est de la santé et de la sécurité. Des actes de piraterie qui se sont produits à plusieurs reprises récemment ont ainsi souligné la nécessité d'améliorer la sécurité dans certains couloirs de navigation.
11. En ce qui concerne les propositions de consolidation des instruments maritimes, le Directeur général a reconnu que la tâche est ambitieuse, certes, mais qu'il est plus que jamais nécessaire de relever les défis auxquels est confronté ce secteur véritablement mondialisé. Les résultats obtenus dans le secteur maritime pourraient imprimer un nouvel élan à l'activité normative de l'OIT dans son ensemble.
12. Dans ses remarques finales, le Directeur général a lancé le Programme international pour la promotion du travail décent dans le secteur maritime, conçu par le Bureau aux fins de sensibiliser les principaux acteurs du secteur maritime à la nécessité de mettre en œuvre des conditions de travail décentes à bord des navires. Ce programme sera exécuté en étroite collaboration avec l'ITF et la Fédération internationale des armateurs, ainsi qu'avec d'autres mandants de l'OIT. L'intervenant a remercié l'ITF pour sa dotation initiale de 1 300 000 dollars des Etats-Unis, ainsi que les deux fédérations pour leur soutien historique aux travaux réalisés par l'OIT dans le secteur maritime.
13. M. David Cockcroft, secrétaire général de l'ITF, a souligné l'importance et la complexité de la tâche qui incombe à la présente session de la commission. Il a déclaré qu'une économie mondialisée ne saurait fonctionner si les travailleurs ne bénéficient pas d'un traitement équitable et s'il n'est question ni de travail décent, ni de dialogue social, ni de syndicats démocratiques libres représentant la main-d'œuvre, y compris dans le secteur maritime qui est précisément le secteur industriel le plus mondialisé. La campagne de l'ITF contre les pavillons de complaisance, qui dure depuis cinquante ans, demeure d'actualité, et le système a montré l'absence de sens des responsabilités de certains gouvernements qui louent leur pavillon comme s'il s'agissait d'une activité commerciale. Le secteur maritime

est unique dans le sens où son marché du travail est désormais complètement mondialisé. Des gens de mer peu qualifiés et maltraités ne peuvent diriger des navires sûrs et propres. L'OIT est un lieu d'échanges où le dialogue social fonctionne et où des accords sur le travail décent dans le secteur maritime peuvent être signés. Le secteur maritime peut être un modèle pour d'autres secteurs qui sont de plus en plus mondialisés et où le travail décent et les accords de commerce équitable sont étroitement liés.

- 14.** M. Cockcroft a rappelé les objectifs de la campagne pour des transports maritimes de qualité. Il a demandé instamment aux armateurs et aux gens de mer représentés au sein de la commission de s'entendre sur ce que devraient être des conditions décentes de travail et de vie pour les marins. Malheureusement, il existe des armateurs qui ont pour seul souci de gagner rapidement de l'argent et qui constituent une concurrence déloyale. Malheureusement aussi, la multiplicité de certaines institutions telles que les banques, les clubs P & I et les sociétés de classification fait qu'il est facile de se soustraire à ses responsabilités. Pour certains Etats peu préoccupés de la sécurité maritime, l'immatriculation des navires est devenue un moyen de se procurer de l'argent. Il convient de mettre certaines limites à la souveraineté nationale: les Etats devraient accepter des normes qui assurent la sécurité des transports maritimes et le traitement convenable des équipages.
- 15.** Le secrétaire général de l'ITF a présenté ses observations sur l'ordre du jour de la session. Il a exprimé l'espoir que la commission mettrait à jour, de façon juste et raisonnable, le salaire minimum de base prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés et qu'elle souscrirait aux recommandations du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer. Quant aux normes, il ne suffit pas d'en avoir de bonnes; il faut encore qu'elles soient ratifiées, mises à exécution et appliquées. Les normes du travail devraient être du même niveau que les normes sur la sécurité et la pollution. Tous les Etats qui souhaitent participer au commerce maritime devraient ratifier la convention-cadre envisagée, expression d'un consensus sur la façon dont les marins devraient être traités. Les Etats des ports devraient prendre des mesures appropriées pour que les normes soient traduites en actes. La réunion de la commission donne à l'OIT l'occasion de jouer un rôle important pour établir un modèle pour les autres secteurs. Il importe de prévoir le temps et les ressources nécessaires pour la convocation d'une réunion préparatoire et d'une session maritime de la Conférence internationale du Travail au cours du biennium 2004-05 au plus tard.
- 16.** M. Lachlan Payne, représentant de la Fédération internationale des armateurs (ISF), a rappelé qu'il y avait quelque quatre-vingts ans déjà que l'OIT avait reconnu la spécificité de l'industrie maritime. Pour l'avoir fait, elle a permis au secteur maritime d'élaborer un ensemble de normes sociales plus large et plus efficace que les normes applicables à aucun autre secteur industriel au sein de l'OIT. Activité traditionnelle, les transports maritimes sont loin d'être en déclin: plus de 90 pour cent du commerce mondial se font par la mer. La mondialisation n'est pas une chose nouvelle: c'est une donnée de l'industrie maritime dès l'origine. Cette situation justifie l'élaboration et l'application d'un corps international de normes du travail, car l'existence de normes nationales extrêmement variables nuit au bon déroulement des opérations. Gens pragmatiques, les armateurs ne voient pas avec

plus de plaisir que d'autres employeurs l'imposition de règles supplémentaires. Ils demandent toutefois l'application impartiale de normes du travail raisonnables, qui assurent des conditions égales pour tous, et c'est alors la qualité des services, et non l'abaissement des conditions de travail, qui dictera les choix de la clientèle.

17. M. Payne a redit que le groupe des armateurs avait la ferme volonté de continuer à traiter de la réglementation du travail maritime au sein de l'OIT. Il a insisté aussi sur un certain nombre de points. Il est indispensable d'assurer une réglementation internationale du travail plutôt qu'une réglementation nationale ou régionale. Il faut que les normes soient à jour, qu'elles soient véritablement utiles, qu'elles soient largement acceptées et convenablement exécutées, quels que soient le pavillon des navires, la nationalité des équipages et les ports où les navires font escale. Les normes devraient continuer d'être élaborées au sein de l'OIT, laquelle devrait conserver des services et des mécanismes distincts pour le secteur, avec des ressources suffisantes. Si l'OIT n'était pas en mesure de répondre aux besoins de l'industrie maritime, il faudrait trouver une autre institution. M. Payne a souhaité, pour conclure, que la réunion soit féconde et que ses résultats débordent le secteur maritime et retentissent sur tout le travail futur de l'OIT.

Présentation des rapports

18. M^{me} Cleopatra Doumbia-Henry, directrice adjointe du Département des activités sectorielles et chargée des questions maritimes, a présenté les rapports établis par le BIT sur les différentes questions à l'ordre du jour. A propos du rapport sur les *Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer*, elle a relevé qu'une série de changements structurels avaient transformé les transports maritimes mondiaux au cours des vingt-cinq dernières années. L'évolution des échanges et l'importance des flottes ont entraîné une intensification de la concurrence, fatalement accompagnée d'un mouvement de réduction des coûts. Ces changements ont amené une profonde transformation de l'industrie maritime qui est devenue la première industrie véritablement mondiale. Les conditions de propriété et de financement se sont modifiées; les sociétés de gestion ont fait leur apparition. Ces changements se sont répercutés sur le marché de l'emploi. Avec l'élimination des restrictions liées à la nationalité on a vu apparaître, composés méthodiquement, des équipages multinationaux au sein d'un réseau mondial extrêmement organisé intégrant les armateurs, les sociétés de gestion des navires et des équipages, les agences de placement et les institutions de formation. L'internationalisation des immatriculations s'est accompagnée d'un accroissement spectaculaire de la proportion de la flotte internationale inscrite dans des registres ouverts ou secondaires. Ce mouvement s'explique par différentes raisons: qualité de la main-d'œuvre qui peut être recrutée, frais de gestion, considérations fiscales, problèmes de contrôle effectif, souci général de réduire les coûts. Avec le développement des registres secondaires, forme d'immatriculation qui attire un nombre croissant de navires nationaux, on observe une extension de la déréglementation et un relâchement des conditions de composition des équipages. Malgré la forte réduction de ceux-ci, le coût du travail reste le seul élément très variable du coût du transport. On constate, dans beaucoup des grands Etats d'immatriculation, qu'il n'y a pas de dialogue social au niveau national. Cette constatation donne à penser, avec l'internationalisation du personnel maritime, qu'il faut développer le dialogue

social au niveau international pour promouvoir l'application de normes minimales. La situation des femmes dans l'industrie maritime est aussi une question qu'il importe d'examiner. Les femmes ne représentent que 7,6 pour cent des effectifs des marins dans l'Union européenne. Quand elles ont accès à l'emploi, elles se heurtent régulièrement à une ségrégation professionnelle qui les cantonne surtout dans les services et la restauration. Les questions à traiter sont nombreuses: droits humains et droits sociaux liés à la formation des équipages (composition et taille), rémunérations, sécurité de l'emploi, santé et sécurité au travail, qualité de la vie à bord et exigence première et fondamentale, reconnaissance constante du besoin de dignité et de respect des marins. On ne discute pas le rôle de la réglementation internationale pour les questions techniques relatives aux navires et à leur exploitation; il s'en faut malheureusement que l'on soit aussi conscient de la nécessité d'une réglementation mondiale des conditions de travail et de vie. L'attention du Bureau a été attirée sur le fait que certains détails techniques contenus dans le présent rapport ont été reproduits de façon inexacte et qu'un erratum sera publié par le Bureau.

19. M^{me} Doumbia-Henry a ensuite présenté le rapport concernant la «mise à jour du salaire minimum de base prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés». Expliquant qu'un mécanisme visant à fixer un salaire international de référence pour les matelots qualifiés était prévu par la recommandation n° 187 de l'OIT, elle a fourni des précisions au sujet du rapport et a décrit la méthode à suivre pour la mise à jour du salaire minimum de 435 dollars E.-U. recommandé en 1996 par la Commission paritaire maritime de l'OIT pour un matelot qualifié.
20. Présentant le document concernant «l'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT», elle a expliqué qu'il est essentiel de respecter les droits fondamentaux des travailleurs si l'on veut lutter contre l'utilisation de navires inférieurs aux normes et assurer que des conditions sociales minimales sont appliquées à l'ensemble du secteur. La première partie du rapport contient un résumé des décisions du Conseil d'administration de l'OIT concernant la révision de tous les instruments maritimes ayant été examinés dans le cadre du Groupe de travail sur la politique de révision des normes. Sur l'ensemble des conventions examinées, six sont considérées comme étant à jour et méritant d'être promues; il est proposé de maintenir le statu quo en ce qui concerne trois d'entre elles et sept ont été considérées comme périmées et devant être révisées. Des décisions analogues ont été adoptées en ce qui concerne les recommandations maritimes. Huit instruments maritimes traitant de sécurité sociale n'ont pas encore été examinés par le Conseil d'administration, et la Commission paritaire maritime pourrait confirmer les points de vue exprimés plutôt par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer. La troisième partie du rapport adopte une approche globale pour l'ensemble des normes du travail dans le domaine maritime. Elle propose une approche qui est compatible avec le consensus atteint en novembre 2000 au sein du Conseil d'administration concernant l'approche intégrée des activités normatives. Deux des trois options proposées visent à apporter une réponse effective à un secteur véritablement mondial, à mettre en place des conditions identiques qui devraient si tout va bien mettre un terme à l'utilisation de navires inférieurs aux normes et garantir aux gens de mers des conditions de travail décentes sur tous les navires, indépendamment du pavillon sous lequel ils naviguent. M^{me} Doumbia-Henry a

également informé la réunion des ratifications des instruments maritimes de l'OIT intervenues depuis l'élaboration des rapports.

21. En ce qui concerne les deux rapports des deux réunions du Groupe de travail mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, elle a informé la commission de l'accord qui a été atteint concernant une démarche à deux volets. La première étape consiste à élaborer une ou plusieurs résolutions OMI/OIT auxquelles pourraient être annexés des recueils ou des principes directeurs concernant la garantie financière en cas de lésions corporelles, de mort ou d'abandon; la deuxième étape pourrait consister à élaborer un instrument de caractère obligatoire portant sur les deux questions.

Discussion générale

22. Les membres du groupe des gens de mer ont indiqué que la commission avait la possibilité de métamorphoser le droit international du travail – mais que cela ne serait possible que si elle engageait un dialogue social constructif et ouvert ancré dans la réalité. Ils ont évoqué des problèmes d'exploitation, de discrimination et de privation des droits sociaux. Même si l'on met en avant l'argument intellectuel concernant la liberté individuelle de choix, les gens de mer eux-mêmes sont souvent issus de contextes socio-économiques qui, dans la pratique, leur laissent peu de choix. En raison de leur grande diversité, les régimes juridiques n'offrent aucune protection effective aux gens de mer et n'exercent aucun contrôle effectif sur les armateurs. Les rapports établis par le Bureau reflètent la réalité du secteur maritime. Il est important de tenir compte de cette réalité dans la mesure où les efforts faits par le passé pour améliorer la situation ont échoué. Les aspects positifs du secteur sont relégués au second plan et atténués par les points négatifs. Il arrive que les capitaines et les officiers soient traités comme des criminels lorsque des accidents maritimes se produisent, les armateurs, pour leur part, n'étant pas punis de façon comparable, en particulier là où la chaîne de propriété et de responsabilité est soit confuse, soit délibérément masquée. Le «facteur humain» est mis en cause dans 80 pour cent des accidents maritimes, mais la mondialisation de ce secteur et le recours de plus en plus fréquent à des équipages composés de diverses nationalités se sont traduits par la privation de droits pour bon nombre de gens de mer en termes de protection sociale et de bien-être. Les marins sont comparativement exclus d'importantes sections de la législation nationale en matière d'emploi, de sécurité et de bien-être. Le changement d'immatriculation dans un pays qui n'a ni la volonté ni les moyens de faire respecter la réglementation internationale ne fait qu'empirer la situation.
23. Les membres du groupe des gens de mer ont déclaré que la commission devrait garder à l'esprit, lors de l'examen des normes de l'OIT, les nombreux cas avérés d'abus et d'exploitation systématiques et les conséquences sur le moral et la motivation des marins. Cela a une incidence sur le recrutement et entraîne des pertes. Des normes véritablement internationales dont le respect est assuré par un contrôle de l'Etat du port sont sans aucun doute nécessaires. Les membres du groupe des gens de mer ont notamment proposé:

-
- que soit mise en place une réglementation afin que les marins ne soient pas placés en garde à vue dans le cadre de litiges en matière de responsabilité et de dommages;
 - que les gens de mer bénéficient d'une meilleure protection contre les traitements injustes et les pressions commerciales dans l'exercice de leurs fonctions;
 - que soient mis en place des nouveaux mécanismes réglementaires, essentiels pour protéger les droits fondamentaux des gens de mer employés dans des conditions de mondialisation en matière de sécurité sociale, de bien-être et d'emploi;
 - que les principes sur lesquels repose l'évaluation des effectifs nécessaires à la sécurité des navires soient révisés afin que les équipages bénéficient de conditions adéquates et afin d'empêcher une concurrence déloyale.
- 24.** Les membres du groupe des armateurs ont fait observer que c'est la première fois que la Commission paritaire maritime examine un nouveau cycle d'activités maritimes de l'OIT sans être saisie des résolutions adoptées à la session antérieure de la session maritime de la Conférence internationale du Travail visant à orienter les priorités pour le futur. L'absence de ces résolutions peut s'avérer utile, dans la mesure où elle permet à la commission de s'éloigner des questions spécifiques pour considérer des problèmes plus vastes et fondamentaux relatifs au système de réglementation des normes du travail dans le secteur maritime. Ils estiment pour cette raison que, même si le rapport concernant les changements structurels dans le secteur maritime est très intéressant, le débat devrait porter avant tout sur le premier point à l'ordre du jour concernant l'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT.
- 25.** Les membres du groupe des armateurs se sont déclarés préoccupés au sujet de la périodicité des sessions complètes de la commission. Ils ont fait observer que la dernière de ces réunions avait eu lieu il y a près de dix ans – un délai bien trop long pour le secteur maritime dans lequel le rythme des changements s'accélère, et les armateurs comme les gens de mer doivent faire face à de nouveaux défis et de nouvelles possibilités. Ils sont convaincus que les questions liées au travail maritime devraient être examinées et régies dans le cadre du BIT. Toutefois, si le mécanisme prévu par le BIT pour l'examen des questions maritimes ne permet pas d'aborder les questions en temps utile, d'autres instances internationales s'en chargeront inévitablement.
- 26.** Les membres du groupe des armateurs ont dit qu'il devrait être demandé au Conseil d'administration de convoquer une session maritime de la Conférence en vue d'élaborer de nouvelles normes, et que ces travaux devraient constituer la priorité de la commission. Le Bureau ne devrait pas se disperser en abordant d'autres questions. Il convient de préserver, sur le long terme, le rôle unique de la commission en tant que forum principal du dialogue social pour un large éventail de questions.
- 27.** Les membres du groupe des armateurs ont appelé l'attention sur le fait qu'il est essentiel de disposer des ressources nécessaires afin que les travaux envisagés soient menés de la manière la plus efficace possible. Paradoxalement, lorsque les

armateurs ont à plusieurs reprises proposé de tenir des réunions sans frais pour le BIT, cela a parfois été mal perçu en raison des répercussions que cela pourrait avoir sur d'autres secteurs économiques. Mais, dans l'industrie maritime, les réunions internationales sont essentielles. Les armateurs ont rappelé que, si le BIT n'offre pas les ressources nécessaires, les partenaires sociaux instaурeraient le dialogue social et les activités normatives dans d'autres instances.

28. En réponse aux inquiétudes exprimées par les membres des deux groupes, la secrétaire générale adjointe a indiqué que le projet d'une nouvelle convention-cadre avait suscité deux questions: le risque que les Etats hésitent à ratifier ce nouvel instrument et le sort des ratifications des conventions existantes, telles que la convention n° 147. Elle a répété que le projet d'un nouvel instrument reposait sur l'idée que le capital des ratifications actuelles et futures demeurerait intact et qu'il constituerait une incitation à ratifier cet instrument. Les Etats demeureraient liés par les conventions qu'ils ont ratifiées jusqu'à ce qu'ils aient assumé toutes les obligations correspondantes en vertu du nouvel instrument. Conformément aux dispositions finales types des conventions de l'OIT, la ratification de ce nouvel instrument entraînerait de plein droit, lorsque celui-ci serait entré en vigueur, la dénonciation des conventions antérieurement ratifiées pour les Etats concernés. Si les conditions requises n'étaient pas remplies, ces conventions resteraient en vigueur pour eux.
29. L'intervenante a fait observer qu'il faut bien comprendre que l'adoption et l'entrée en vigueur d'une nouvelle convention n'entraînent pas l'extinction des conventions existantes, comme cela se passe avec les conventions adoptées dans le cadre de l'OMI. Les Etats qui ont ratifié la convention n° 147, en particulier, demeureraient liés par cet instrument s'ils ne ratifiaient pas la nouvelle convention-cadre. La possibilité d'abroger des conventions de l'OIT est prévue depuis peu seulement par l'instrument d'amendement à la Constitution de l'Organisation internationale du Travail adoptée en 1997. Cet amendement n'est pas encore entré en vigueur, toutefois, ce qui exclut pour l'instant cette possibilité dans les conditions qui y sont prévues. La nouvelle convention-cadre reprendrait des dispositions de fond des conventions existantes. Pour tenir compte du problème soulevé en ce qui concerne la législation nationale, il faudrait veiller à ce que les dispositions du nouvel instrument et les dispositions des conventions existantes, les principales au moins, soient identiques dans leur contenu.
30. Pour ce qui est de la convention n° 147, l'intervenante a ajouté qu'il faut envisager deux cas. Premier cas: celui de l'Etat Membre qui a ratifié cette convention et dont la législation donne effet aux obligations correspondantes. Le nouvel instrument-cadre reprendrait les obligations prévues dans la convention n° 147, au regard de laquelle l'Etat n'aurait pas à modifier sa législation pour pouvoir le ratifier. Il se pourrait toutefois que le nouvel instrument comporte des normes qui ne sont pas prévues dans la convention n° 147 et auxquelles sa législation ne répondrait pas; l'Etat pourra alors décider de ne pas ratifier le nouvel instrument, pour cette raison et non parce qu'il aurait à modifier sa législation pour lui donner effet quant aux dispositions reprises de la convention n° 147. Second cas: celui de l'Etat Membre qui n'aurait pas ratifié la convention n° 147 et qui ratifierait le nouvel instrument-cadre. Conformément à l'article 19, paragraphe 5 d), de la Constitution de l'Organisation internationale du Travail, cet Etat devrait prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux dispositions du nouvel instrument.

-
31. Les membres des deux groupes ont répété que, si l'on devait aller, comme il est proposé, vers une nouvelle convention-cadre, il faudrait veiller, d'une part, à ne pas décourager les Etats de ratifier la convention n° 147 et, d'autre part, à ne pas décourager ceux qui auraient ratifié la convention n° 147 depuis peu de ratifier le nouvel instrument. Ils ont relevé que sept mémorandums d'accord sur le contrôle par l'Etat du port faisaient référence à la convention n° 147. Il ne faut donc pas affaiblir celle-ci même si le nouvel instrument envisagé doit un jour la remplacer en tant que principale base du contrôle par l'Etat du port en ce qui concerne les conditions de travail des gens de mer.
32. La secrétaire générale adjointe a déclaré qu'il importait que tous les Etats comprennent bien que la ratification de la convention n° 147 faciliterait en fait celle du nouvel instrument-cadre. Il importe donc de continuer à encourager la ratification de cette convention.

Groupes de travail informels

33. La commission a constitué deux groupes de travail informels respectivement sur le salaire et les résolutions qui se composent comme suit.

Groupe de travail informel sur le salaire

Membres armateurs

- M. R. Aglieta (Italie)
- M^{me} E. Midelfart (Norvège)
- M. N.E. Pardiwala (Inde)
- M. G. Koltsidopoulos (Grèce)
- M. H. Hosaka (Japon)
- M. C. Salinas (Philippines)

Membres gens de mer

- M. H. Berlau (Danemark)
- M. D. Benze (Allemagne)
- M. G.S. Oca (Philippines)
- M. T.C. Dlamini (Afrique du Sud)
- M. T. Tay (Singapour)
- M. P. Crumlin (Australie)

Groupe de travail informel sur les résolutions

Membres armateurs

- M. J. Cox (Etats-Unis)
- M. A. Bowring (Hong Kong, Chine)
- M. B. Fransson (Suède)
- M. J. Lusted (Royaume-Uni)

Membres gens de mer

- M. D. Heindel (Etats-Unis)
- M. R. Di Fiore (Italie)
- M. S. Filho (Brésil)
- M. C. Narelli (France).

Point 1: Examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT

34. Les membres du groupe des armateurs ont estimé que ce point, qui est le fruit d'un débat sur la qualité des normes du travail maritime existantes engagé trois ans plus tôt, revêt une grande importance à long terme pour le secteur. Ils ont fait observer que nombre d'instruments de l'OIT sont désuets, insuffisants et qu'ils ne reflètent guère la pratique actuelle. La plupart d'entre eux comportent des détails techniques qui découragent toute ratification et, de ce fait, ils sont inopérants. Or de nombreuses questions désormais pertinentes pour ce secteur ne sont pas couvertes par les instruments existants. Par conséquent, l'OIT devrait prendre des mesures pour asseoir son rôle d'organisme prééminent en matière de normes internationales du travail maritime. En outre, les gouvernements sont surchargés de réglementations, et la traditionnelle méthode d'élaboration de normes spécifiques visant à traiter de problèmes spécifiques ne saurait être appliquée. Les gouvernements préfèrent les instruments internationaux qui couvrent l'ensemble des questions essentielles et qui se conforment aux réglementations existantes des grandes puissances, et qui, dans le même temps, comportent un dispositif incitant les pays moins influents à les accepter. Les membres du groupe des armateurs ont ensuite présenté un document intitulé «Consolidation des conventions et recommandations maritimes de l'OIT: exemple de schéma d'approche intégrée», qui contient un exemple d'ébauche de futures conventions-cadres (annexe 15).
35. Les membres du groupe des gens de mer ont souscrit à la plupart des propos tenus par les membres du groupe des armateurs, et ils ont attiré l'attention sur l'ampleur des travaux communs de préparation ayant été effectués jusqu'ici. Enumérant les trois options possibles (révision de sept des normes existantes, un seul instrument-cadre ou plusieurs instruments-cadres), ils sont eux aussi convenus que la meilleure façon d'aller de l'avant consiste à opter pour un seul instrument.

-
36. Les membres du groupe des armateurs et les membres du groupe des gens de mer ont confirmé qu'en raison de l'émergence d'un marché mondial de l'emploi des gens de mer le transport maritime est devenu le premier secteur économique réellement mondialisé, pour lequel des normes internationales doivent être adoptées. Ils sont convenus que les instruments maritimes du BIT actuellement en vigueur doivent être regroupés et mis à jour au moyen d'une nouvelle «convention-cadre» sur les normes du travail applicables au secteur maritime. Cette convention, qui vise à améliorer la sécurité, les conditions sociales et les conditions de travail dans le secteur maritime, pourrait être connue sous l'appellation nom d'Accord de Genève.
37. Les membres du groupe des armateurs et ceux du groupe des gens de mer se sont entendus sur l'idée d'une nouvelle méthode de ce type, et ils ont tenu à clarifier un nombre de points essentiels. Ils se sont posé la question de savoir quelle serait la structure d'un instrument-cadre, comment garantir le tripartisme sans mettre en cause l'avenir de la commission, et dans quelle mesure le Bureau peut fournir les ressources nécessaires à la mise en œuvre de cette tâche.
38. Se référant au rapport du Bureau et au document soumis par les armateurs, la Secrétaire générale adjointe a indiqué que les parties et les annexes de la convention-cadre, tout en étant parties intégrantes de l'instrument, pourraient comporter des procédures d'amendement distinctes. Pour les annexes, qui contiendraient des dispositions détaillées, ce serait une procédure simplifiée. En ce qui concerne la participation tripartite, elle a insisté sur l'importance du rôle des gouvernements dans le travail préliminaire, tout en indiquant que le Bureau n'était pas absolument attaché à l'idée d'une sous-commission tripartite de la commission: si les gens de mer et les armateurs ont d'autres idées, ils pourront les soumettre au Conseil d'administration dans une résolution. Quant aux ressources, elle a rappelé que le Bureau, s'il avait une attitude positive, devait travailler avec un budget à croissance zéro. Elle a rappelé aussi que le lancement de cette entreprise, comme l'avait indiqué le Directeur général, ne relevait pas que de la décision du Bureau mais qu'il en appelait une aussi des partenaires sociaux. Cela dit, sous réserve de l'approbation du Conseil d'administration, le Bureau proposerait de convoquer une petite réunion tripartite annuelle en 2001, 2002 et 2003, puis de tenir peut-être ensuite une réunion maritime tripartite et une session maritime de la Conférence.
39. En ce qui concerne la composition d'un groupe tripartite ad hoc, les membres des deux groupes ont indiqué qu'il faudrait assurer un équilibre régional chez les trois parties: gouvernements, armateurs, gens de mer. Dans l'optique du secteur maritime, il importe aussi que les membres gouvernementaux soient choisis non seulement dans les Etats d'immatriculation, mais aussi dans les Etats des ports et dans ceux où se recrutent les gens de mer, que ce soient des gens bien informés et impliqués dans la mise en œuvre des normes qui seraient adoptées et qu'ils puissent enfin consacrer le temps nécessaire à ce travail pour en assurer la continuité.
40. Le représentant de l'Organisation maritime internationale, répondant aux questions relatives aux procédures d'«accord tacite» qui régissent la plupart des instruments adoptés récemment par cette Organisation, a rappelé les raisons historiques qui expliquent l'introduction de cette procédure dans les conventions de l'OMI et, à titre d'exemple, il a montré la manière dont la procédure fonctionne lorsqu'il s'agit de modifier les annexes techniques de la Convention internationale pour la

sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974). La procédure d'amendement tacite est généralement limitée aux dispositions techniques des traités de l'OMI et présente les avantages suivants: il n'est pas nécessaire de convoquer une conférence spéciale, mais tous les Etats parties, y compris les Etats qui ne sont pas membres de l'OMI, sont invités à participer à une réunion du Comité de la sécurité maritime en vue de l'examen et de l'adoption des amendements; la date d'entrée en vigueur de l'amendement est portée à la connaissance des parties concernées dès l'adoption; grâce à la procédure d'accord tacite, les amendements peuvent entrer en vigueur rapidement, de sorte que les questions urgentes peuvent être réglées convenablement au niveau international. A l'inverse, la procédure d'accord explicite peut s'avérer si longue que les gouvernements en viennent à adopter des changements de manière unilatérale, laissant de côté l'organisation internationale; enfin, les amendements adoptés par accord tacite sont suffisamment récents pour être encore valables lorsqu'ils entrent en vigueur, alors que les décisions adoptées par accord explicite peuvent ne plus être d'actualité au moment de leur entrée en vigueur, si tant est qu'elles entrent en vigueur. Il a conclu en soulignant que la procédure d'accord tacite s'est montrée très efficace pour ce qui est de l'amendement des conventions de l'OMI. Même si les Etats parties ont le droit de rejeter les amendements, dans la pratique, cela n'est pas arrivé très souvent. Ils ont tous le droit de participer aux réunions au cours desquelles des décisions sont adoptées et, du fait de la procédure d'accord tacite, même les Etats qui choisissent de ne pas participer ne peuvent pas faire valoir que les décisions leur ont été imposées (et dans la pratique ils ne le font pas).

41. En réponse à une demande de la commission qui souhaitait que l'on illustrât par un exemple la façon dont les dispositions d'une convention maritime existante peuvent être reflétées par un nouvel instrument maritime consolidé, la secrétaire générale adjointe a présenté une illustration sommaire inspirée des dispositions de normes existantes de l'OIT relatives au logement des équipages. Cet exemple précis, qui renvoie à l'illustration graphique d'un éventuel cadre de convention consolidée ayant été présentée par le groupe des armateurs, vise à établir des liens entre la partie I contenant les principes généraux et dispositions générales et les parties II à V et les annexes correspondantes. Des dispositions relatives à l'inspection et au contrôle par l'Etat du port notamment sont intégrées dans la partie I. Les parties II à V contiennent des dispositions fondamentales, tandis que les annexes comportent des dispositions détaillées. L'intervenante a proposé que les annexes ne disposant pas de base solide dans la partie correspondante de la convention ne comportent aucune obligation de fond. Les annexes comportant des détails donnant lieu à des obligations – les dispositions fondamentales – contenues dans la partie correspondante. Dans l'exemple de dispositions finales présenté qui figure dans la partie I, l'intervenante a tenté de mettre en évidence un mécanisme de dénonciation automatique d'instruments relatifs au logement des équipages ayant déjà été ratifiés par un Etat Membre de l'OIT qui souhaiterait désormais ratifier la convention consolidée. Elle a également proposé de nouvelles modalités de révision ultérieure des parties et annexes, ce qui permettrait notamment d'harmoniser les normes relatives au logement des équipages avec l'évolution technologique et sociale.
42. Le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer ont accueilli avec satisfaction cette illustration sommaire, qui montre que l'objectif est de consolider les

dispositions de l'instrument existant et non d'y renoncer. Ils sont convenus que le terme «consolidation» décrit au mieux l'objectif recherché.

**Projet de résolution concernant l'examen
des instruments maritimes pertinents de l'OIT**

43. Le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer ont soumis conjointement un projet de résolution concernant l'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT. Ce projet a été adopté par la commission avec de légers amendements; il est reproduit à l'annexe 2.
44. La commission a fait siennes les propositions du Bureau concernant les instruments relatifs à la sécurité sociale maritime (partie II du rapport) qui sont conformes aux termes de la lettre envoyée au Bureau par la Fédération internationale des armateurs et l'ITF, conjointement, le 26 août 1999, après la réunion du Groupe de travail mixte des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, tenue à Genève les 20 et 21 mai 1999. La convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987, ayant révisé la convention (n° 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936, et la convention (n° 70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946, il convient d'inviter les Etats qui ont ratifié ces deux derniers instruments à envisager la ratification de la convention n° 165, mesure qui entraînerait de plein droit la dénonciation immédiate des conventions n°s 56 et 70. De plus, comme la convention n° 70 n'est pas entrée en vigueur, il serait possible d'en réexaminer le statut en temps utile, notamment en ce qui concerne la possibilité de la retirer.
45. La commission a proposé de réviser la convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufnage), 1920, la convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, et la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946. Elle a proposé de réviser aussi la recommandation (n° 10) sur l'assurance-chômage (marins), 1920, la recommandation (n° 75) sur les accords en matière de sécurité sociale des gens de mer, 1946, et la recommandation (n° 76) sur la fourniture de soins médicaux aux personnes à la charge des gens de mer, 1946.
46. La commission a estimé qu'il convenait d'envisager la révision de ces six instruments, au regard de la convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987, et des autres instruments maritimes, dans la perspective de l'élaboration d'un projet d'instrument-cadre sur les marins.

**Point 2: Mise à jour du salaire minimum
de base pour les matelots qualifiés**

47. Les membres du groupe des gens de mer, citant un passage du rapport établi par le Bureau à ce sujet, ont déclaré que le salaire minimum de base pour les matelots qualifiés est d'une importance capitale dans la mesure où il s'agit d'un salaire minimum de référence accepté au niveau mondial. Ces dernières années, la rentabilité du secteur maritime et la productivité des gens de mer ont augmenté, tandis que le niveau des effectifs à bord a encore baissé et que le temps de séjour au port est plus court. Les gens de mer ont insisté sur le fait que ces éléments

devraient se traduire par une augmentation du salaire de base minimum. Une telle augmentation aurait des incidences positives; elle permettrait entre autres d'améliorer l'image de la profession de marin et augmenterait le recrutement des matelots qualifiés. Leur groupe est d'avis que les délais entre les révisions du salaire minimum de base sont trop longs et trop aléatoires et que l'on devrait envisager de créer une commission bipartite restreinte sur le salaire, qui se réunirait tous les deux ans, afin de mettre à jour le montant du salaire de base conformément à la formule prescrite.

Projet de résolution concernant le salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés

48. Le groupe de travail informel sur le salaire, suite à un échange de propositions portant sur un niveau de salaire qui soit acceptable par les deux parties, a adopté une résolution concernant le salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés, qui portera le salaire minimum à 450 dollars des Etats-Unis à compter du 1^{er} janvier 2002 et à 465 dollars des Etats-Unis à compter du 1^{er} janvier 2003. Le groupe de travail est également convenu que le salaire ou la solde de base des matelots qualifiés devraient être révisés tous les deux ans. Le texte intégral de la résolution concernant le salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés, tel qu'adopté par la commission, figure à l'annexe 3 au présent rapport.

Projet de résolution concernant l'interprétation du salaire minimum de base prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés

49. Sur recommandation du groupe de travail informel sur le salaire, la commission a également adopté une résolution concernant l'interprétation du salaire minimum de base prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés. Le texte intégral de cette résolution figure à l'annexe 4 au présent rapport.

Point 3: Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer

50. Les membres armateurs ont estimé que le rapport du BIT était très complet. Les questions évoquées dans le rapport sont importantes et méritent d'être abordées. Ils ont cependant souligné que le point 1 de l'ordre du jour est plus important, notamment en ce qui concerne les objectifs des armateurs comme des gens de mer, visant à améliorer les normes du travail et les normes sociales globales du secteur. En tout état de cause, il serait difficile d'aborder la totalité des 19 points suggérés pour la discussion. Le rapport ne doit pas, selon lui, se ranger au point de vue des armateurs ou de celui des gens de mer. Il doit cependant présenter les faits de manière objective afin de permettre l'examen des questions et le recensement des éventuels problèmes. Il a indiqué que les chapitres I à III du rapport ont analysé de manière assez objective les questions essentielles. Il a cependant exprimé certaines réserves en ce qui concerne les conclusions qui ont été tirées de ces chapitres et qui figurent au chapitre IV du rapport.

-
- 51.** Malgré des problèmes évidents qui se posent dans certaines parties du secteur maritime, les conditions de travail dans ce secteur sont à l'échelle mondiale meilleures que dans d'autres secteurs et sont relativement proches par rapport à d'autres secteurs des normes internationales établies par l'OIT. C'est sur cette base que l'ISF a élaboré les Principes directeurs sur les bonnes pratiques en matière d'emploi, une publication unique en son genre en ce qu'elle rassemble toutes les meilleures pratiques contenues dans l'ensemble des instruments de l'OIT et encourage leur application par tout le secteur. Malgré l'introduction de ces principes directeurs, les armateurs ne se déclarent pas entièrement satisfaits pour autant et reconnaissent que les problèmes qui se posent doivent être résolus.
- 52.** Les membres armateurs ont fait observer que le rapport établi par le Bureau est détaillé et exhaustif mais qu'il est plutôt pessimiste, et les armateurs sont préoccupés par l'impact qu'il pourrait avoir sur l'image du secteur. La plupart des tendances récentes qui sont évoquées (par exemple la conteneurisation, les modifications du régime de propriété, le financement) étaient déjà bien engagées en 1991, date à laquelle la commission paritaire maritime a commandé le présent rapport, et elles se sont poursuivies, même si les changements les plus spectaculaires avaient déjà eu lieu. Les armateurs ont signalé certaines des évolutions positives des dernières années qui n'avaient pas été relevées. Parmi ces dernières figurent la révision de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW); la croissance du secteur des croisières, qui a largement contribué à accroître les possibilités d'emploi pour les gens de mer; l'adoption de la convention n° 180 et du protocole à la convention n° 147 ainsi que les autres instruments adoptés par la conférence maritime de l'OIT en 1996, qui traitent les véritables problèmes auxquels sont confrontés les gens de mer. Si certains armateurs admettent que les changements présentent des difficultés pour bon nombre de gens de mer, parmi ces derniers nombreux sont ceux qui, notamment dans les pays en développement, ont obtenu des emplois meilleurs et mieux rémunérés que dans leur pays et à l'étranger. On peut voir cette tendance se refléter dans la qualité des gens de mer d'aujourd'hui. La profession de marin est plus exigeante aujourd'hui, mais il en est de même pour la plupart des autres professions. En effet, le secteur du transport maritime aurait difficilement pu servir les intérêts d'une économie mondiale élargie s'il n'était devenu aussi productif. Les progrès en matière de communications, y compris l'introduction du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), ont sans aucun doute entraîné des suppressions d'emplois pour les officiers radio-électriciens, mais ils ont également offert des possibilités de systèmes de communication moins coûteux entre les gens de mer et leurs familles, d'enseignement à distance et d'amélioration des loisirs à bord.
- 53.** Les membres du groupe des armateurs ont fait observer que le présent rapport fait largement référence au recours de plus en plus fréquent à des compagnies de gestion maritime, à l'internationalisation du secteur et au nombre croissant des registres internationaux et des registres bis. Ils ont cependant estimé que ce n'est ni le mode de gestion ou de contrôle d'un navire ni la façon de classer une opération qui importe, mais la question de savoir si les normes internationales sont appliquées ou non. Toutefois, ils sont convenus qu'un registre qui ne se conforme pas aux normes relatives à la sécurité et à l'environnement est tout aussi voué à l'échec au regard de l'application des normes sociales. Ils ont également admis que

les opérateurs qui ne se conforment pas aux normes et qui ont recours à des équipages sous-qualifiés doivent être éliminés. Les intervenants ont souligné que l'application de la convention STCW 95 doit améliorer considérablement le niveau de compétence des équipages, et ils ont laissé entendre que la commission pourrait contribuer à ce changement positif en demandant à l'ensemble des armateurs de former les gens de mer. Pour ce qui est des salaires, les membres du groupe des armateurs ont estimé qu'il faut continuer à considérer la situation du point de vue international et reconnaître que la majorité des gens de mer perçoivent d'excellents salaires, compte tenu des critères en vigueur dans le pays où ils vivent. Ce point est important: le salaire minimum prévu par l'OIT n'en est qu'au stade de la recommandation et les membres du groupe des armateurs n'estiment pas que les tentatives de l'ITF visant à imposer une norme uniforme soient justifiées.

- 54.** Bon nombre des autres questions soulevées dans le rapport sont importantes, mais il est probable qu'elles soient traitées dans l'instrument consolidé, bien qu'on ne soit pas en mesure de prévoir quelle sera la teneur de ce nouveau type de norme. Dans l'ensemble, les intervenants ont jugé le rapport intéressant et utile, et ils ont estimé qu'il constituerait une excellente base pour les débats sur l'instrument consolidé.
- 55.** En réponse à l'intervention des membres du groupe des armateurs, le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré qu'il considérait le rapport du Bureau comme objectif. Les membres de son groupe se sont en effet montrés en désaccord avec les membres du groupe des armateurs, qui ont estimé qu'une majorité de gens de mer jouissent de bonnes conditions de travail. Ils ont au contraire corroboré les conclusions du rapport et souhaité débattre de certains points. Le non-respect des normes sociales pose véritablement problème, et certains Etats du pavillon ne les contrôlent même pas. Les membres du groupe des gens de mer ont par ailleurs exprimé le souhait de voir le Conseil d'administration du BIT convoquer une prochaine réunion de la Commission paritaire maritime, de sorte que les résultats du questionnaire concernant les registres internationaux puissent être discutés en vue d'identifier les mesures appropriées visant à garantir la mise en œuvre des conditions sociales et du dialogue social pour les gens de mer. Ils ont en outre espéré que le Directeur général mette de nouveau en place au sein de l'OIT une division maritime indépendante, dotée de l'équipement et du personnel appropriés. Le porte-parole du groupe des gens de mer s'est montré extrêmement critique à l'égard des directives en matière d'emploi publiées récemment par la Fédération internationale des armateurs et a fait observer qu'il aurait été utile d'entamer un dialogue social convenable avec l'ITF. L'ITF a proposé à plusieurs reprises à la Fédération internationale des armateurs de collaborer à l'élaboration de directives satisfaisantes, mais elle s'est toujours heurtée au refus de cette dernière.
- 56.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a évoqué certains exemples pour illustrer que, contrairement à ce que pensent les armateurs selon lesquels les gens de mer sont mieux lotis que leurs confrères dans leurs pays en termes d'emploi, les mauvaises pratiques en la matière, notamment le sous-effectif des équipages, la fatigue, la discrimination, l'exploitation et la dégradation des conditions sociales persistent dans le secteur.
- 57.** Les membres du groupe des gens de mer ont déclaré que certaines des questions soulevées dans le rapport serviront de fondement aux travaux futurs de l'OIT. Ils

ont estimé que l'exode à grande échelle des navires à destination de pavillons de complaisance et de registres bis a un impact considérable sur les conditions de travail et de vie des gens de mer. La naissance d'un marché du travail mondial et non réglementé des gens de mer a déstabilisé le statut tripartite et démocratique du marché dans les pays à tradition maritime, sans que l'équivalent ait été mis au point dans les nouvelles nations maritimes. Le système du pavillon de complaisance est une forme de concurrence déloyale qui, en l'absence de réglementation, confère trop de pouvoir à l'armateur. Il n'est autre qu'une incitation financière à effectuer des opérations inférieures aux normes, y compris au regard des conditions de travail.

- 58.** Devenue mondiale, l'industrie maritime a besoin de normes mondiales que tous soient également tenus d'appliquer. Il faut que l'OIT remédie à la dégradation de la situation. Elle doit prendre l'initiative, par la voie du dialogue social à l'échelle internationale, d'améliorer la gouvernance mondiale de l'industrie maritime. Il faut adopter une nouvelle approche et établir une réglementation universelle des conditions de travail et de vie des marins assorties d'un mécanisme de mise en œuvre destiné à assurer aux marins un traitement décent.
- 59.** Les membres du groupe des gens de mer se sont dits préoccupés par la situation actuelle de certains marins qui n'ont pas accès aux moyens juridiques auxquels peuvent avoir recours en principe les travailleurs employés à terre. En l'absence de surveillance par les Etats et de négociation collective, les marins sont dépourvus de protection. La constitution de sociétés pour l'exploitation d'un seul navire permet aux propriétaires d'éviter leurs responsabilités. Il faut, pour que la situation change, que les nouvelles normes qui seraient adoptées par l'OIT soient mises à exécution à l'échelle mondiale.
- 60.** Les gens de mer reconnaissent que beaucoup d'armateurs sont conscients de leurs devoirs et assurent d'assez bonnes conditions aux marins qu'ils emploient. Toutefois, beaucoup trop de choses sont laissées à la discrétion de chacun d'eux, ce qui a de graves conséquences pour beaucoup de marins. Comme le montrent des rapports du BIT des années cinquante, l'absence de législation du travail maritime au niveau national n'est pas nouvelle, et elle est largement imputable au développement des pavillons de complaisance.
- 61.** Les membres du groupe des gens de mer ont fait à la commission plusieurs propositions d'action. Tous ceux qui sont engagés dans les transports maritimes mondiaux devraient se conformer à certaines règles fondamentales, et notamment à des normes internationales convenables sur les conditions de travail. Ces normes devraient refléter les pratiques les meilleures et ne pas constituer le plus petit dénominateur commun. Le dialogue social devrait être développé au niveau international, grâce à la commission, dont le rôle devrait être élargi. Les partenaires sociaux sont les gens les mieux placés pour répondre ensemble aux besoins du secteur. Il conviendrait de mettre à jour plus rapidement les normes. Les autorités des Etats des ports devraient contrôler plus attentivement les conditions sociales en appliquant au besoin des sanctions, amendes ou immobilisation des navires. L'OIT et l'OMI devraient coopérer plus étroitement pour aborder, de façon globale, le problème humain dans les transports maritimes. Le groupe des gens de mer a l'intention de soumettre une série de résolutions sur ces questions.

-
62. Un membre du groupe des gens de mer s'est dit préoccupé par le contenu des directives des armateurs sur les pratiques recommandées en matière d'emploi. Il a signalé, notamment, les dispositions inquiétantes contenues dans la section sur l'affiliation et l'appartenance syndicales, dispositions qui ne sont pas conformes aux normes de l'OIT sur la liberté syndicale, la protection du droit syndical et la négociation collective. Le document ne dit rien non plus sur les rémunérations, la formation ou les problèmes intéressant les femmes. Le titre est joli, mais le contenu du document, élaboré unilatéralement, sans négociation, n'est pas acceptable.
63. Un autre membre du groupe des gens de mer s'est exprimé sur la position des armateurs en ce qui concerne les pavillons de complaisance. Voilà cinquante ans que le BIT présente régulièrement des rapports sur le sujet. L'argument des armateurs a toujours été que ce n'est pas le pavillon ou le registre qui compte, ce sont les normes et les conditions effectives à bord. En réalité, il y a un lien étroit entre les conditions à bord et l'immatriculation: beaucoup de navires sont immatriculés sous des pavillons de complaisance par des propriétaires qui veulent réduire les coûts et ne pas avoir à appliquer certaines normes, notamment celles qui concernent la composition des équipages.
64. Les membres du groupe des gens de mer ont estimé que le rapport présente un tableau de la situation conforme à la réalité. Le rapport n'est pas censé blâmer telle ou telle partie, il est là pour fournir une base aux discussions et pour permettre à la commission d'aller de l'avant. Il a été suggéré que le rapport pourrait être traduit dans d'autres langues, ce qui lui permettrait d'être plus largement diffusé. Les membres du groupe des gens de mer se sont déclarés préoccupés par les registres secondaires qui ont éclipsé de nombreuses législations nationales et ont ramené le niveau des exigences à des minima internationaux inacceptables. Les pertes d'emplois n'ont pas été compensées par de nouvelles possibilités d'emploi. Les marins étrangers et les marins sans domicile dans le pays, qui ont remplacé les ressortissants nationaux, ne sont souvent pas protégés par la législation. Ils ne peuvent pas aisément demander une protection dans le cadre de juridictions qui sont éloignées de leur domicile. Dans une certaine mesure, ils se voient privés de leurs droits par les nouvelles structures des registres secondaires. Dans certains cas, les syndicats sont parvenus à conclure des accords avec les armateurs, mais ces accords sont fragiles et ne sont pas protégés par la législation. Il est temps que l'OIT établisse un régime international acceptable par tous les partenaires de l'industrie et prévoyant des niveaux de protection adaptés pour les gens de mer et leurs syndicats.
65. Prenant l'exemple de l'Afrique, les membres du groupe des gens de mer ont rappelé à la commission que l'emploi des marins dans cette partie du monde a chuté: il est passé en quelques années de 20 à 4 pour cent de l'ensemble des marins employés dans le monde. En outre, la plupart de ces gens de mer vivent dans des conditions difficiles à bord des pavillons de complaisance. De nombreux propriétaires de pavillons de complaisance n'ont pas pris la peine de former leurs employés et ont débauché des marins chez leurs concurrents. Cette tâche importante de formation est alors menée à bien par les institutions maritimes traditionnelles, aux frais du contribuable ou grâce au financement d'un petit nombre d'armateurs. Cette situation a fragilisé les instituts de formation des pays développés qui se retrouvent avec un potentiel qui n'est pas utilisé.

-
66. Les membres du groupe des gens de mer ont appelé l'attention de la commission sur l'importance des questions liées à l'égalité entre hommes et femmes. La plupart des acteurs de ce secteur ne sont pas sensibilisés à ces questions, ce qui fait obstacle à l'emploi des femmes marins. Il convient cependant d'éduquer tous les acteurs du secteur sur le fait qu'il faut éliminer les conditions discriminatoires, comme l'absence de prestations de maternité. Tout nouvel instrument de l'OIT devra nécessairement aborder cette question de manière appropriée. Les gens de mer présenteront une résolution sur cette question. Ils ont fait observer qu'un nombre croissant de femmes sont diplômées d'écoles navales et cherchent à faire carrière en mer, et ont demandé aux armateurs de se montrer davantage favorables à l'emploi de femmes marins. Ils ont suggéré que les questions liées à l'égalité entre hommes et femmes soient traitées de manière spécifique dans les normes maritimes du travail.
67. Les membres du groupe des gens de mer ont considéré que le concept de lien réel est important pour l'emploi dans le secteur maritime. Ils ont rappelé que cette question avait été portée à l'attention de la commission à la session de 1958 au cours de laquelle, entre autres, une commission permanente sur les pavillons de complaisance avait été établie. Tous ces éléments peuvent être réinterprétés à la lumière des problèmes d'aujourd'hui. Selon le membre du groupe des gens de mer, des règlements devraient être adoptés pour forcer tous les Etats du pavillon à assumer entièrement leurs responsabilités.
68. Les membres du groupe des gens de mer ont appelé l'attention sur les travaux menés par d'autres institutions des Nations Unies relatifs aux conditions des gens de mer. Ainsi, la Convention internationale pour la protection des droits de tous les travailleurs migrants et des membres de leurs familles établit qu'un marin est un travailleur migrant employé à bord d'un navire immatriculé dans un Etat dont il n'est pas ressortissant. Ils ont indiqué que, depuis la dernière session complète de la Commission paritaire maritime en 1991, est entrée en vigueur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui fait obligation, entre autres, à l'Etat du pavillon d'exercer une juridiction et un contrôle en ce qui concerne les aspects administratifs, techniques et sociaux des navires immatriculés dans leur Etat. L'article 91 de la Convention sur le droit de la mer exige aussi l'existence d'un «lien réel» entre un navire et l'Etat du pavillon. Récemment, une résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies a demandé à d'autres institutions des Nations Unies, la FAO et l'OMI, de définir le «lien réel» dans le cadre des activités de pêche, et un effort similaire s'impose dans le secteur maritime. Cela est essentiel, dans la mesure où les registres principaux ne prévoient pas de régimes juridiques effectifs en cas de litige et que certains Etats vont jusqu'à autoriser l'immatriculation par le biais d'Internet, sans un contrôle suffisant en matière de sécurité. Le contrôle de l'Etat du port oblige ces Etats à respecter les normes de l'OMI en matière de sécurité et d'environnement mais ne tient pas suffisamment compte des questions sociales.
69. Les initiatives volontaires visant à améliorer les conditions en mer pourraient, selon les membres du groupe des gens de mer, être très positives, mais ils ont déclaré qu'elles devraient être constructives et faire l'objet de vérifications. Examinant ensuite la question du développement durable, les gens de mer ont indiqué que le secteur maritime devrait être durable sur le plan environnemental, économique et social, et que ce concept avait l'aval de la Chambre de commerce internationale

dans le cadre du processus de commission du développement durable des Nations Unies.

70. Un membre du groupe des gens de mer du Royaume-Uni a fait observer que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et la convention n° 147 faisaient obligation aux Etats d'exercer une juridiction effective sur les navires. Les Etats sont également chargés de s'assurer que les gens de mer sont couverts par les conventions collectives; il a cité les passages pertinents des *Normes de travail sur les navires marchands* et de l'étude d'ensemble de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations. Les directives de la Fédération internationale des armateurs ne sont pas compatibles avec les conventions n°s 87 et 98 de l'OIT et ne sont pas le résultat d'un dialogue social.
71. Reste que, dans une certaine mesure, le rapport du Bureau n'est pas allé suffisamment loin dans ses objectifs, compte tenu notamment que, dans certains cas, la situation est encore plus grave. Les membres du groupe des gens de mer ont signalé la chute spectaculaire des salaires des gens de mer, à mesure que diminuait le coût global des équipages. Deux matelots effectuent désormais le travail de trois personnes, ce qui porte clairement préjudice aux normes de sécurité. Le non-respect des normes a permis d'économiser 30 pour cent des coûts de fonctionnement. En Amérique latine, plus de 40 pour cent des navires au mouillage ne respectent pas les normes, et ceux qui les respectent dans une certaine mesure sont ceux qui proviennent de régions où le contrôle par l'Etat du port est en vigueur. Par ailleurs, 80 pour cent des navires faisant commerce avec l'Amérique latine ne se conforment pas aux normes internationales. Dans bien des pays, la législation nationale est favorable aux employeurs.
72. Faisant référence à la question de l'abandon, les membres du groupe des gens de mer ont déclaré que, dans certains cas, ces derniers sont rapatriés aux frais du syndicat auquel ils sont affiliés. Pour ce qui est des salaires, ils ont estimé qu'ils doivent être basés sur la situation générale d'un secteur mondialisé. Les navires sont la propriété d'un Etat, ils sont immatriculés dans un autre, et il arrive que plusieurs autres Etats soient impliqués dans la gestion du même navire. Les salaires pratiqués sont établis au plan international, en dollars des Etats-Unis, compte tenu que le fret est dû en dollars E.-U. également.
73. En ce qui concerne la durée des périodes de service, un membre du groupe des gens de mers a estimé qu'elle doit être ramenée à un maximum de six mois. Ils ont fait état des progrès technologiques, de l'accroissement du tonnage et de la capacité de charge des navires, de la réduction de la taille des équipages, et de l'incapacité d'obtenir des périodes convenables de congé à terre, ce qui provoque une aggravation du stress, lui-même à l'origine d'un abaissement du niveau des normes de sécurité et d'une augmentation des risques d'accidents tant pour les personnes que pour l'environnement.
74. Les membres du groupe des gens de mer ont par ailleurs plaidé en faveur d'une plus grande stabilité de l'emploi et d'une meilleure sécurité de l'emploi, ce qui ne doit pas être associé à une volonté de s'acquitter de longues périodes de service. En outre, le secteur maritime doit retenir ses officiers et ses hommes d'équipage. Il est aussi nécessaire d'améliorer les conditions de vie à bord en ce qui concerne les conditions de logement, le niveau sonore et les vibrations, ainsi que le bien-être

général. Les intervenants ont insisté sur le fait que, suite à l'entrée en vigueur de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, le processus de révision constitue une possibilité de moderniser les instruments de l'OIT relatifs au logement à bord. Enfin, il importe de trouver des solutions aux problèmes exposés dans le rapport et d'adopter un plan d'action constructif pour les normes futures.

75. Les membres du groupe des gens de mer ont également souligné l'importance des normes sociales et ont rappelé que leur utilité a été démontrée à plusieurs reprises lors d'incidents maritimes au cours desquels des marins ont perdu la vie et l'environnement maritime a été pollué. Ils estiment donc que les normes sociales sont aussi importantes que les normes techniques en vue de promouvoir des mers plus sûres et des océans plus propres.
76. En réponse aux membres du groupe des gens de mer, le porte-parole du groupe des armateurs s'est félicité des divers commentaires formulés sur ce point à l'ordre du jour, estimant qu'ils devront être pris en considération au moment d'examiner comment aller de l'avant en matière de normes du travail maritime. Les membres du groupe des armateurs ont également reconnu qu'il existe de profondes disparités d'un pays à l'autre, et ils ont déclaré vouloir y remédier. Ils ont affirmé qu'ils n'avaient ni eu l'intention d'avoir une attitude négative à l'égard du rapport ni de mettre en cause l'exactitude des données qui y figurent. Cependant, ils espéraient que le rapport fût mieux état des changements positifs survenus dans le secteur maritime au cours des dix dernières années. Ils ont estimé que bon nombre de ces changements ont effectivement profité aux gens de mer eux-mêmes. Or le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré qu'il existait des divergences politiques évidentes entre les membres de son groupe et ceux du groupe des gens de mer sur la question des salaires et qu'il ne servait pas à grand-chose de poursuivre ce débat.
77. Au sujet des directives de la Fédération internationale des armateurs, le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré qu'aucun autre secteur n'a produit un tel document sur des questions pertinentes pour l'OIT. Il a ajouté que ces directives ont été conçues pour être brèves et précises car elles visent à exposer aux armateurs dans leurs grandes lignes des instruments dont ils n'ont pas une longue expérience. Pour ce qui est de la place qu'a tenue le dialogue social dans l'élaboration de ces directives, l'intervenant a rappelé que l'ITF avait initialement fondé ses travaux sur une Charte des gens de mer, sans accepter de coopérer avec la Fédération internationale des armateurs. Les membres du groupe des armateurs avaient des points de vue plus détaillés, mais ils n'ont pas souhaité aller plus avant. Reste que la capacité à formuler des commentaires analogues à ceux des membres du groupe des gens de mer constitue la force même de la Commission paritaire maritime.
78. Après avoir écouté le point de vue des membres du groupe des armateurs, les membres du groupe des gens de mer sont parvenus à la conclusion que ce débat était nécessaire et qu'ils débattront leur point de vue ultérieurement. Ils ont toutefois admis que, si les divergences de point de vue sur les salaires sont considérables, les uns comme les autres ont désormais compris la position des membres du groupe des armateurs sur les questions fondamentales pertinentes à l'égard de la teneur de tout nouvel instrument du travail maritime de l'OIT. Ils ont estimé que certaines des réserves les plus sérieuses émises au sein de leur groupe au sujet d'un seul et unique instrument ont été levées. Ils ont proposé que les deux groupes envisagent de remettre au Bureau leurs commentaires sur leurs points de

vue respectifs concernant chacun des points proposés pour la discussion énumérés dans le document du Bureau, commentaires qui seraient incorporés dans le présent rapport et portés à la connaissance des membres de la commission. Les commentaires du groupe des gens de mer figurent à l'annexe 16.

***Projet de résolution concernant l'internationalisation
du transport maritime et l'utilisation de pavillons
de complaisance***

79. Ce projet de résolution, soumis par les membres du groupe des gens de mer, a été renvoyé par la commission au groupe de travail informel sur les résolutions. Lorsque le texte, amendé par le groupe de travail, a été examiné par la commission, les membres du groupe des gens de mer se sont dits déçus par l'attitude du groupe des employeurs, lequel avait changé le titre original – Résolution concernant les navires inférieurs aux normes et en particulier ceux immatriculés sous pavillon de complaisance –, titre qui avait été choisi par le groupe des gens de mer et qui correspondait exactement à celui du point à l'ordre du jour débattu en 1975 par la Conférence technique maritime préparatoire et en 1976 par la session maritime de la Conférence internationale du Travail, où avait été adoptée la convention n° 147. Le groupe des armateurs avait aussi supprimé les paragraphes du projet originel qui se référait aux textes adoptés par les sessions maritimes de la Conférence internationale du Travail en 1970 et en 1976 et par la Commission paritaire maritime en 1991. Les membres du groupe des gens de mer ont ajouté que le groupe des armateurs essayait de donner une image convenable du secteur en éliminant toutes les références aux navires inférieurs aux normes.
80. Le porte-parole du groupe des armateurs s'est déclaré surpris de l'intervention des membres du groupe des gens de mer. Si les membres du groupe des armateurs ont accepté le libellé du point à l'ordre du jour débattu en 1975 et en 1976, ils ont tenu à rappeler au groupe des gens de mer qu'après un débat approfondi au cours des deux conférences l'instrument qui a été adopté a reçu un autre titre: c'est la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976.
81. Le projet de résolution, tel qu'amendé, a été adopté. Le texte figure à l'annexe 5.

***Projet de résolution concernant les changements
structurels dans l'industrie maritime, cause de chômage
parmi les marins***

82. Soumis par les membres du groupe des gens de mer, ce projet de résolution a été renvoyé par la commission au groupe de travail informel sur les résolutions. Le texte, amendé par le groupe de travail, a été examiné par la commission. Celle-ci a décidé que les réponses au questionnaire mentionnées dans le dispositif de la résolution devraient être soumises à la commission, sous la forme d'un rapport, à sa prochaine session et elle a adopté le projet, tel qu'amendé. Le texte figure à l'annexe 6.

Projet de résolution concernant les navires inférieurs aux normes
(annexe 7)

Projet de résolution concernant la vocation maritime de l'OIT
(annexe 8)

Projet de résolution concernant la prise en compte de la dimension humaine dans le cadre de la coopération internationale entre les institutions spécialisées des Nations Unies
(annexe 9)

Projet de résolution concernant le renforcement du rôle de la Commission paritaire maritime
(annexe 10)

Projet de résolution concernant la mesure du tonnage des navires et le logement des équipages
(annexe 11)

Projet de résolution concernant les femmes marins
(annexe 12)

Projet de résolution concernant le bien-être des gens de mer
(annexe 13)

83. Ces projets de résolution, soumis par les membres du groupe des gens de mer, ont été renvoyés par la commission au groupe de travail informel sur les résolutions. Les projets de résolution, tels qu'amendés par le groupe de travail, ont été examinés par la commission, qui les a adoptés dans leur forme amendée. Les textes figurent aux annexes 7 à 13.

Projet de résolution concernant les mesures prises contre des marins à la suite d'accidents maritimes

84. Cette résolution a été présentée conjointement par les membres du groupe des armateurs et ceux du groupe des gens de mer au groupe de travail informel sur les résolutions. Elle a été adoptée par la commission et figure à l'annexe 14.

Point 4: Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer

85. La présidente a invité le représentant de l'Organisation maritime internationale (OMI) à présenter les travaux du groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard des créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer.

-
86. Le représentant de l'OMI s'est référé aux rapports de la première et de la deuxième session du groupe de travail (voir doc. JMC/29/2001/4 et JMC/29/2001/4(bis)). Les progrès accomplis ont permis au groupe de travail d'élaborer deux projets de résolution et de directives concernant la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer, d'une part, et les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer, d'autre part. Aucun des instruments internationaux existants ne traite de façon satisfaisante et complète les problèmes qui se posent en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer. C'est à cette carence que les projets de textes visent à remédier pour le court terme. Ces textes devront être mis au point définitivement avant d'être soumis, pour approbation et adoption, aux instances compétentes de l'OMI et de l'OIT. Du côté de l'OMI, ils seront soumis au Comité juridique en octobre 2001 et, pour adoption, à l'Assemblée de l'OMI, à sa 22^e session, en novembre 2001. Le groupe de travail tiendra sa prochaine session du 30 avril au 4 mai 2001 au siège de l'OMI, à Londres.
87. Les membres du groupe des gens de mer ont insisté sur l'importance de la question. Ils se sont félicités des conclusions du groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT et des grands progrès accomplis. Voilà qui montre les résultats qu'on peut attendre de la coopération entre l'OMI et l'OIT, deux institutions des Nations Unies. Le succès de cette coopération permet de présenter des résolutions.
88. Les membres du groupe des armateurs ont souscrit aux constatations du groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT. En l'absence de normes internationales traitant expressément des problèmes considérés, les deux organisations ont ouvert la voie et fait un bon travail. Beaucoup de ces problèmes n'ont pas été traités jusqu'ici dans des conventions de l'OMI ou dans d'autres conventions des Nations Unies. Les membres du groupe des armateurs se réjouissent que le groupe de travail puisse faire, à sa prochaine session, de nouvelles propositions.
89. Les membres du groupe des gens de mer ont déclaré que l'OIT a un champ d'activité plus large sur une série de questions importantes sur le plan humain, notamment celles auxquelles font écho la Déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail et le programme pour un travail décent: il importe que la Commission paritaire maritime, dans son activité, le reconnaisse et s'en préoccupe. Il importe aussi que l'OIT mette à profit le travail d'autres institutions des Nations Unies intéressées par le secteur maritime.

Discussion et adoption du rapport

90. A sa neuvième séance, la commission a examiné le projet de rapport sur ses travaux et l'a adopté à l'unanimité sous la présente forme, y compris les résolutions qui figurent dans les annexes 2 à 14.

Genève, le 26 janvier 2001.

(Signé) M^{me} B. Solling Olsen,
Présidente.

Annexe 1

Composition de la 29^e session de la Commission paritaire maritime

Présidente

M^{me} B. SOLLING OLSEN

Délégation du Conseil d'administration

M. T.A. SUZUKI (groupe des employeurs)

M. J. ZELLHOEFER (groupe des travailleurs)

Membres armateurs

Membres titulaires

M. R. AGLIETA (Italie)

M. M. ALIYU JABU (Nigéria)

M. J.J. COX (Etats-Unis)

M. A.M.H. EL KADY (Egypte)

M. M. AL FAUZAN (Koweït)

M. G. HOLLAAR (Pays-Bas)

M. H. HOSAKA (Japon) (suppléant de M. K. WADA (Japon))

M. G. KOLTSIDOPOULOS (Grèce)

M. D. LINDEMANN (Allemagne)

M. J. LUSTED (Royaume-Uni)

M^{me} E. MIDELFART (Norvège) (suppléante de M. J. VATNE (Norvège))

M. H. MORALES VILLAMOR (Chili)

M. J. PERZYNSKI (Pologne) (suppléant de M. R. NIEMIEC (Pologne))

M. N.E. PARDIWALA (Inde)

M. C.J. PARK (République de Corée) (suppléant de M. C.H. PARK (République de Corée))

M. L. PAYNE (Australie)

M. C. SALINAS (Philippines)

M. G. SULPICE (France)

M^{me} P.E. VOSS (Danemark)

M. G. CABRAL (Argentine) (remplaçant de M. V. ZAMARIANOV (Fédération de Russie))

Membres adjoints

M. A. BOWRING (Hong-kong) (remplaçant de M. G. CABRAL (Argentine))

M. R. DEELY (Etats-Unis)

M. B. FRANSSON (Suède)

M. T. KAZAKOS (Chypre) (remplaçant de M. SCHIVON (Mexique))

Conseillers

M. A.S. AHMAD

M. K. AKATSUKA

M. D. DEARSLEY (Secrétaire du groupe des armateurs)

M. R. GUY

M. T. MARKING

M. M. MIKAMI

Représentant des armateurs présent à la commission

M. J.C.S. HORROCKS (Royaume-Uni)

Membres gens de mer

Membres titulaires

M. L. BARNES (Inde)

M. D. BENZE (Allemagne)

M. B. BERLAN (Croatie)

M. H. BERLAU (Danemark)

M. R. DI FIORE (Italie)

M. T.C. DLAMINI (Afrique du Sud)

M. N. EREMENKO (Fédération de Russie)

M. S.A. FILHO (Brésil)

M. T. GJESTRUM (Norvège)

M. J. HALAS (Grèce) (suppléant: M. A. TSELENTIS (Grèce) du 24.1)

M. G. HANSSON (Suède) (suppléant de M. T. ABRAHAMSSON (Suède))

M. D. HEINDEL (Etats-Unis)

M. S. IDEMOTO (Japon)

M. P. MUÑOZ PECERO (Espagne)

M. C. NARELLI (France)

M. G.S. OCA (Philippines)

M. B.D. ORRELL (Royaume-Uni)

M. F. ROSS (Australie)

M. J.E. VRIESEN (Pays-Bas)

M. ZHANG SHIHUI (Chine)

Membres adjoints

M. M.R. CASTRO (Argentine)

M. R. DIEELIS (Belgique)

M. A. EL SOBEHY (Egypte)

M. R. GRALEWICZ (Canada)

Conseillers

M. S. ATAERGIN

M^{me} B.L. BARNES

M. A. CHERNYAKOVSKIY

M. G. CHRISTENSEN

M. P. CRUMLIN

M. M. DESJARDINS

M. M. DICKINSON

M. J. EPSOM

M. J. FAY

M. N.J. HILSTROM

M. M.H. KHALIFA

M. H. KITAYAMA

M^{me} T. KURODA

M. J.R.V. LAMUG

M^{me} M. LIEW

M. Y. IJIMA

M. R. MARUYAMA

M. P. McEWEN

M^{me} A.B. SKREDE

M^{me} T. SOSA PASCUAL

M. W. STEINWORTH

M. N. SUKHANOV

M. T. TAY

M. A. TSELENTIS

M. T. UZUN

M. A.L. VERHOEF

M. I. VICTOR

M^{me} WANG XUEMEI

M. G. WAXMAN

M. J. WHITLOW (Secrétaire du groupe des gens de mer)

M. S. ZITTING

Représentant des gens de mer présent à la commission

M. D. COCKROFT (Royaume-Uni)

Secrétariat

M. LIBRANDO (Organisation internationale maritime)

Annexe 2

Résolution concernant l'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT

La 29^e session de la Commission paritaire maritime,

S'étant réunie à Genève du 22 au 26 janvier 2001,

Ayant examiné le rapport établi par le Bureau international du Travail sur «l'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT» (doc. JMC/29/2001/1);

Notant que le secteur maritime est décrit dans le rapport JMC/29/2001/1 comme étant «devenu le premier secteur économique réellement mondialisé», pour lequel «les mesures prises, et notamment la réglementation, doivent pouvoir s'appliquer à l'ensemble du secteur»;

Notant les besoins particuliers du secteur maritime en matière de normes internationales du travail et sa position historique au sein de l'OIT;

Notant que le Conseil d'administration du BIT a approuvé les conclusions du groupe de travail sur la politique de révision des normes, qui a retenu notamment sept conventions pour révision;

Considérant les changements survenus dans le secteur maritime, exposés dans le rapport JMC/29/2001/3;

Considérant que l'élaboration d'un instrument qui rassemblerait, le plus largement possible, les instruments existants de l'OIT dans un texte unifié devrait constituer une priorité pour le secteur maritime afin que les normes répondent mieux aux besoins de tous les acteurs de ce secteur;

Considérant encore que cet instrument devrait comprendre un certain nombre de parties, à déterminer, énonçant les principes fondamentaux des normes du travail, ainsi que des annexes qui comporteraient des dispositions détaillées pour chacune des parties. L'instrument devrait également établir une procédure d'amendement permettant une révision accélérée des annexes,

Recommande de prendre les dispositions suivantes:

- Le Conseil d'administration devrait constituer un groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime pour aider à l'élaboration du nouvel instrument envisagé; le groupe de travail devrait être composé de dix membres de chacun des trois groupes.
- Le groupe de travail tripartite de haut niveau devrait tenir sa première réunion en 2001, avec d'autres réunions en 2002 et en 2003; les dépenses des membres de chaque groupe devraient être supportées par le Bureau.
- Le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer de la Commission paritaire maritime devraient être invités à désigner respectivement les membres armateurs et les membres gens de mer du groupe de travail et les conseillers du groupe de travail; le Conseil d'administration devrait désigner les membres gouvernementaux de manière à assurer une représentation convenable des différentes régions géographiques et des principaux Etats d'immatriculation, Etats des ports et Etats de recrutement des gens de mer.
- Les réunions du groupe de travail devraient être ouvertes à des observateurs, conformément au Règlement des réunions sectorielles.

Recommande de prendre en outre les dispositions suivantes:

-
- Un sous-groupe de travail devrait être institué pour élaborer et étudier les documents de travail avant les réunions du groupe de travail tripartite.
 - Les réunions du sous-groupe devraient être privées.
 - Ce sous-groupe devrait comprendre 12 membres du groupe de travail, 4 membres gouvernementaux, 4 membres du groupe des armateurs et 4 membres du groupe des gens de mer, choisis à la première réunion du groupe de travail, ainsi que les secrétariats des groupes des armateurs et des gens de mer de la Commission paritaire maritime et le BIT.
 - La participation au sous-groupe de travail devrait être organisée de façon à ne pas constituer une charge pour le Bureau.

Demande au Conseil d'administration: *a)* de convoquer en 2004 une réunion préparatoire pour une première discussion du nouvel instrument envisagé; et *b)* de convoquer en 2005 une session maritime de la Conférence internationale du Travail avec l'ordre du jour suivant:

1. Unification des instruments maritimes de l'OIT;
2. Discussion générale sur l'évolution de l'industrie maritime;

et mise en place d'une commission des résolutions, conformément à l'article 17 du Règlement de la Conférence internationale du Travail.

Annexe 3

Résolution concernant le salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés

La 29^e session de la Commission paritaire maritime,

S'étant réunie à Genève du 22 au 26 janvier 2001,

Ayant examiné le rapport préparé par le Bureau international du Travail sur la recommandation (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958: mise à jour du salaire minimum de base des matelots qualifiés;

Ayant noté que la Commission paritaire maritime, à sa 28^e session, en 1996, avait retenu le chiffre de 435 dollars des Etats-Unis, applicable à compter du 1er janvier 1998;

Ayant noté l'adoption, à la 84^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail, de la recommandation (n° 187) concernant les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, ci-après dénommée «la recommandation», qui révisé la recommandation n° 109,

La Commission paritaire maritime de l'Organisation internationale du Travail:

1. Considère que la liste des 48 pays et zones figurant dans le document du Bureau est actuellement représentative des principales nations maritimes et des principaux fournisseurs de gens de mer.
2. Considère également que la formule utilisée pour réviser le salaire ou la solde de base pour un mois civil de service d'un matelot qualifié devrait par ailleurs être maintenue pour ce qui concerne les taux de change des monnaies, les prix à la consommation et la pondération, et que la question de la productivité devrait être abordée quand la commission la juge pertinente.
3. Décide de procéder à un ajustement du montant visé au paragraphe 10 de la recommandation concernant le salaire minimum de l'OIT et de porter ce montant de à 435 dollars des Etats-Unis à 450 dollars des Etats-Unis à compter du 1er janvier 2002 et à 465 dollars des Etats-Unis à compter du 1er janvier 2003.
4. Décide que le montant de 465 dollars des Etats-Unis devrait servir de base pour le nouveau calcul et que la formule devrait servir à mesurer les changements intervenus dans les prix à la consommation, les taux de change des monnaies et la pondération au cours de la période d'ajustement qui commencera le 1er janvier 2001 et se poursuivra jusqu'au dernier mois pour lequel on disposera de données, quand une session future de la Commission paritaire maritime examinera le montant du salaire ou de la solde de base en vue de sa révision.
5. Reconnaît que le montant de 402 dollars des Etats-Unis, calculé au moyen de la formule figurant dans le rapport du Bureau de janvier 2001, devrait être pris en compte lors de tout ajustement futur.
6. Décide que, lorsque le Bureau n'est pas à même de fournir de données mises à jour pour la période allant du 1er janvier 2001 à la fin de la période d'ajustement suivante complète, il y a lieu de procéder en un premier temps à un ajustement préliminaire du montant établi par cette résolution en utilisant les données disponibles les plus récentes, puis d'étendre à la période d'ajustement complète le montant du changement mensuel moyen obtenu.
7. Suggère que le prochain rapport du Bureau continue à fournir des données préliminaires sur l'ensemble des facteurs entrant dans le calcul, mais que le Bureau ne devrait pas proposer de montant révisé avant que toutes les données mises à jour n'aient été fournies à la Commission paritaire maritime.

-
8. Note que la révision du salaire minimum de base prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés s'est faite ces dernières années avec une périodicité allant de un à cinq ans.
 9. Note également que le rapport du BIT (doc. JMC/29/2001/2) met en évidence l'impact que les fluctuations monétaires ont sur le pouvoir d'achat du salaire minimum de base recommandé pour les matelots qualifiés et que les changements intervenus dans le système financier ont amené un accroissement de la volatilité des monnaies.
 10. Prend note des quatre objectifs du Programme pour un travail décent, travail dont des moyens d'existence convenables constituent un aspect fondamental.
 11. Rappelle les résolutions antérieures de la Commission paritaire maritime proposant la création d'une commission bipartite restreinte sur le salaire, composée de six représentants des armateurs et de six représentants des gens de mer, qui serait convoquée tous les deux ans, entre les sessions de la Commission paritaire maritime, afin de mettre à jour le salaire ou la solde de base pour les matelots qualifiés conformément à la formule prescrite.
 12. Estime indispensable de mettre à jour tous les deux ans le salaire ou la solde de base pour les matelots qualifiés.
 13. Invite le Conseil d'administration à donner son accord à la création d'une sous-commission de la Commission paritaire maritime, composée de six représentants des armateurs et de six représentants des gens de mer et appelée à se réunir tous les deux ans, même en l'absence de provision budgétaire, pour mettre à jour le salaire ou la solde de base pour les matelots qualifiés entre les sessions de la Commission paritaire maritime.
 14. Invite le Conseil d'administration à autoriser la sous-commission de la Commission paritaire maritime à fixer le salaire ou la solde de base pour les matelots qualifiés et, le cas échéant, à faire rapport directement au Conseil.
 15. Invite le Conseil d'administration à convoquer une réunion de la sous-commission en septembre 2003 en vue d'appliquer le montant révisé à compter du 1^{er} janvier 2004.

Annexe 4

Résolution concernant l'interprétation du salaire minimum de base prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés

La 29^e session de la Commission paritaire maritime,

S'étant réunie à Genève du 22 au 26 janvier 2001,

Rappelant que l'Organisation internationale du Travail a entrepris d'établir un salaire minimum de base recommandé pour les matelots qualifiés, avec un mécanisme pour le mettre à jour périodiquement;

Rappelant que les instruments maritimes de l'OIT donnent des indications sur la façon d'appliquer le salaire minimum de base recommandé pour les matelots qualifiés et de calculer une rémunération mensuelle totale recommandée en tenant compte notamment d'une semaine de travail normale, des droits minimaux à congé et des modalités de calcul des heures supplémentaires;

Notant que l'établissement d'un salaire minimum de base recommandé pour les matelots qualifiés s'est révélé bénéfique pour l'industrie maritime,

Considère qu'il conviendrait que le Conseil d'administration du Bureau international du Travail invite le Directeur général à constituer un groupe de travail mixte, composé de membres des groupes des armateurs et des gens de mer de la Commission paritaire maritime ainsi que d'experts du BIT, en vue de donner des orientations aux représentants des armateurs et des gens de mer comme aux autorités du port et du pavillon sur la façon d'interpréter ce salaire de manière à assurer une rémunération minimale totale recommandée.

Annexe 5

Résolution concernant l'internationalisation du transport maritime et l'utilisation de pavillons de complaisance

La 29^e session de la Commission paritaire maritime,

S'étant réunie à Genève du 22 au 26 janvier 2001,

Rappelant les discussions qui ont eu lieu à la 26^e session de la Commission paritaire maritime (Genève, octobre 1991) au sujet des changements intervenus dans les conditions à bord des navires et les modalités d'emploi des gens de mer;

Notant que la question des pavillons de complaisance est à l'ordre du jour des conférences de l'Organisation internationale du Travail depuis 1933 et que même si divers rapports, enquêtes, conventions, recommandations et résolutions ayant trait à cette question existent, elle demeure un sujet de préoccupation pour les gens de mer;

Se félicitant des mesures prises par le Bureau international du Travail pour l'établissement du rapport sur «les conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer» (doc. JMC/29/2001/3) et pour l'élaboration du questionnaire global sur les registres internationaux: conditions de vie et de travail des gens de mer;

Notant également les quatre objectifs stratégiques du programme pour un travail décent;

Affirme que l'internationalisation croissante du transport maritime confère plus d'importance que jamais à l'activité normative de l'OIT pour l'établissement de normes sociales minimales pour les gens de mer,

Demande au Conseil d'administration du Bureau international du Travail de convoquer une autre réunion de la Commission paritaire maritime et/ou de tenir une réunion d'experts spéciale pour examiner les réponses au questionnaire sur les registres internationaux, en vue de déterminer s'il y a lieu de prendre des mesures additionnelles pour garantir l'application de normes sociales minimales pour les gens de mer.

Annexe 6

Résolution concernant les changements structurels dans l'industrie maritime, cause de chômage parmi les marins

La 29^e session de la Commission paritaire maritime,

S'étant réunie à Genève du 22 au 26 janvier 2001,

Ayant considéré le document préparé par l'OIT sur les *Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer* (doc. JMC/29/2001/3);

Notant que le rapport indique que le secteur maritime a été le théâtre d'importants changements structurels qui ont entraîné du chômage parmi les marins;

Notant en outre que la promotion de l'emploi est un objectif primordial du Programme pour un travail décent lancé par le Directeur général du Bureau international du Travail, et que l'objectif premier de l'OIT aujourd'hui est de promouvoir pour les femmes et les hommes des possibilités d'obtenir un travail décent et productif dans un contexte de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité humaine;

Considérant que l'apparition d'un marché du travail mondialisé au sein du secteur maritime a eu des répercussions profondes sur les possibilités d'emploi pour certains gens de mer,

Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à demander au Directeur général de porter à l'attention des Etats Membres les dispositions de la recommandation (n° 139) sur l'emploi des gens de mer (évolution technique), 1970;

Invite en outre le Conseil d'administration à demander au Directeur général d'élaborer et de diffuser un questionnaire qui, tout en permettant de déterminer l'étendue du problème, devrait comprendre aussi une section sur les mesures susceptibles d'être prises pour y remédier.

Annexe 7

Résolution concernant les navires inférieurs aux normes

La 29^e session de la Commission paritaire maritime,

S'étant réunie à Genève du 22 au 26 janvier 2001,

Notant avec préoccupation que sont définis comme inférieurs aux normes les navires ou les transports qui s'écartent considérablement des normes établies par l'Organisation maritime internationale, sans qu'il soit dûment tenu compte du respect d'autres normes internationales applicables;

Notant également que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fait obligation aux Etats d'immatriculation d'exercer une juridiction effective en ce qui concerne les conditions sociales et les conditions de travail prévalant sur les navires battant leur pavillon;

Prenant note du rapport sur «les conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer» (doc. JMC/29/2001/3),

Demande au Conseil d'administration du Bureau international du Travail d'inviter le Directeur général à adopter toutes les mesures nécessaires pour qu'il soit dûment tenu compte des normes sociales et des normes du travail applicables de l'OIT pour déterminer si des navires ou des transports doivent être considérés comme inférieurs aux normes.

Annexe 8

Résolution concernant la vocation maritime de l'OIT

La 29^e session de la Commission paritaire maritime,

S'étant réunie à Genève du 22 au 26 janvier 2001,

Notant que depuis sa création l'Organisation internationale du Travail a reconnu le caractère unique du secteur maritime, également reconnu dans de nombreux pays au moyen d'une législation maritime spéciale;

Notant également que les changements structurels survenus dans le secteur maritime ont souligné la nécessité de mettre en place des normes sociales et des conditions de travail internationales minimales;

Notant en outre que l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fait obligation à l'Etat du pavillon d'exercer une juridiction en ce qui concerne les aspects sociaux et les conditions de travail prévalant sur les navires enregistrés dans leur Etat, et ce dans le respect des normes, procédures et pratiques internationales généralement acceptées, et d'adopter, le cas échéant, toutes les mesures nécessaires pour garantir leur respect;

Considérant que l'Organisation internationale du travail est reconnue comme étant l'Organisation des Nations Unies compétente au titre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour ce qui est de l'établissement des conditions de travail internationales minimales pertinentes;

Considérant que la Convention des Nations Unies sur la protection des droits de tous les travailleurs migrants et des membres de leur famille (1990) fait expressément référence aux gens de mer;

Considérant également l'importance et l'impact qu'ont les normes du travail de l'Organisation internationale du Travail applicables au secteur maritime sur les conditions de vie et de travail quotidiennes des gens de mer employés ou engagés à bord des navires;

Remerciant le Bureau international du Travail pour le rapport sur «les conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer» (doc. JMC/29/2001/3);

Considérant que le caractère unique du secteur maritime devrait être reconnu au sein du Bureau international du travail dans le cadre, entre autres, de l'établissement d'une division distincte dotée des ressources nécessaires;

Considérant en outre que le maintien au sein de l'OIT d'un programme et de mécanismes attachés à leur tâche pour le secteur maritime servira efficacement les objectifs de l'Organisation dans ce secteur et établira solidement sa position à l'égard des autres organisations intergouvernementales,

Invite le Conseil d'administration du Bureau international du travail à demander au Directeur général de veiller à ce qu'une division maritime soit mise en place et maintenue avec le personnel et les ressources appropriées.

Annexe 9

Résolution concernant la prise en compte de la dimension humaine dans le cadre de la coopération internationale entre les institutions spécialisées des Nations Unies

La 29^e session de la Commission paritaire maritime,

S'étant réunie à Genève du 22 au 26 janvier 2001,

Notant l'importance qu'accorde la communauté internationale à la prise en compte de la dimension humaine et à la réorientation du débat sur l'être humain;

Notant également que la 21^e session de l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale a adopté la Résolution A.879 (20) sur le programme de travail à long terme de l'Organisation jusqu'en 2006 selon lequel il convient d'accorder un rôle plus important à la dimension humaine et à la promotion et au maintien d'une culture de la sécurité;

Considérant que la dimension humaine ne peut être prise en compte que globalement et que cet effort entre dans le cadre des compétences fondamentales de l'Organisation internationale du Travail comme de l'Organisation maritime internationale;

Considérant en outre que les informations fournies dans le rapport sur «les conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer» (doc. JMC/29/2001/3) font apparaître de façon claire la nécessité d'une action urgente et coordonnée des organisations internationales compétentes;

Considérant l'accord de coopération conclu par les deux organisations des Nations Unies, le succès de cette collaboration au fil du temps et les résultats positifs donnés par la création d'organes mixtes;

Considérant les mesures prises dans le système des Nations Unies pour aborder de façon intégrée, sur la base des arrangements existants, l'ensemble des problèmes juridiques, économiques, sociaux et écologiques et des autres questions intéressant les océans et les mers, ainsi que la nécessité d'améliorer la coordination et la collaboration au niveau intergouvernemental comme entre les institutions intéressées;

Estimant que la Commission paritaire maritime est l'organe de l'Organisation internationale du Travail à qui il devrait être demandé d'établir un groupe de travail mixte, avec des représentants gouvernementaux de l'Organisation maritime internationale, qui pourrait être chargé d'une évaluation globale de la prise en compte de la dimension humaine en tirant profit des synergies et des compétences des deux organisations,

Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à souscrire à cette idée; à demander au Directeur général d'entamer des consultations avec le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale en vue d'établir cet organe mixte, et à lui demander, en outre, de fixer, en consultation avec les secrétaires du groupe des armateurs et du groupe des gens de mer de la Commission paritaire maritime, les modalités de l'approche de l'OIT concernant la dimension humaine dans l'industrie maritime internationale.

Annexe 10

Résolution concernant le renforcement du rôle de la Commission paritaire maritime

La 29^e session de la Commission paritaire maritime,

S'étant réunie à Genève du 22 au 26 janvier 2001,

Se félicitant de la préparation du rapport sur les *Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer* (doc. JMC/29/2001/3), élaboré par le Bureau international du Travail;

Notant que, dans le cadre du Programme pour un travail décent lancé par le Directeur général du Bureau international du Travail, le but fondamental de l'OIT est «que chaque femme et chaque homme puissent accéder à un travail décent et productif dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité»;

Considérant que, comme le rapport le relève, la formation d'un marché de l'emploi mondial pour les marins fait de l'industrie maritime la première industrie véritablement globale du monde, situation qui appelle une réponse globale avec un ensemble de normes mondiales applicables à la totalité de l'industrie en vue d'assurer des conditions décentes à tous les marins;

Considérant que, comme le rapport l'indique aussi, il faut qu'il existe un forum où il soit possible d'engager un dialogue social sur des questions telles que celles, très diverses, qui sont abordées dans le rapport;

Considérant qu'un dialogue social efficace dans l'industrie maritime est grandement facilité par les informations et l'assistance technique apportées par le Bureau international du Travail,

Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à autoriser la tenue de réunions régulières de la Commission paritaire maritime, pour en faire, sur une base plus continue et plus structurée, le lieu d'un dialogue social authentique et régulier au niveau international, en dotant ainsi l'industrie d'une structure apte à répondre rapidement aux problèmes qui l'intéresse dans le cadre de sa constante évolution et dans les conditions de la mondialisation;

Invite aussi le Conseil d'administration à réaffirmer le rôle de la Commission paritaire maritime en tant qu'organisme apte à conseiller les Etats Membres et l'OIT sur tous les aspects du travail de l'Organisation dans l'industrie maritime, notamment pour ce qui concerne le Programme pour un travail décent.

Annexe 11

Résolution concernant la mesure du tonnage des navires et le logement des équipages

La 29^e session de la Commission paritaire maritime,

S'étant réunie à Genève du 22 au 26 janvier 2001,

Notant que la Convention internationale sur la mesure du tonnage des navires (1969) est entrée en vigueur;

Considérant l'impact que cette convention a pu avoir sur la conception des navires et, notamment, du logement des équipages;

Considérant l'importance des changements technologiques et autres qui se sont produits dans le secteur maritime depuis l'adoption des instruments existants de l'OIT sur le logement des équipages;

Constatant que certaines modifications de la conception des navires peuvent avoir une incidence sur la santé et la sécurité au travail des gens de mer et des dockers,

Invite le Conseil d'administration du Bureau international du Travail:

- à reconnaître qu'il importe de tenir pleinement compte de ces problèmes à l'occasion de la révision des instruments maritimes de l'OIT;
- à demander au Directeur général d'informer le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale de ces questions afin de réduire les effets négatifs que peut comporter l'application de la Convention internationale sur la mesure du tonnage des navires (1969).

Annexe 12

Résolution concernant les femmes marins

La 29^e session de la Commission paritaire maritime,

S'étant réunie à Genève du 22 au 26 janvier 2001,

Ayant étudié le rapport préparé par le Bureau international du Travail sur les *Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer* (doc. JMC/29/2001/3);

Préoccupée par les problèmes particuliers que rencontrent les femmes marins en ce qui concerne notamment les droits lors de la maternité et la discrimination, problèmes qui constituent de gros obstacles pour les femmes qui souhaitent entreprendre ou poursuivre une carrière dans les transports maritimes,

Demande instamment au secteur maritime de lutter contre tout élément de discrimination fondé sur le sexe;

Demande au Conseil d'administration du Bureau international du Travail d'inviter le Directeur général à faire faire, pour discussion à une prochaine session de la Commission paritaire maritime, une étude sur les femmes marins et sur leurs droits à l'occasion de la maternité et en matière d'emploi avant et après la naissance des enfants, en vue d'établir des normes et des orientations appropriées pour le secteur et de donner aux femmes la possibilité effective de poursuivre leur carrière dans les transports maritimes.

Annexe 13

Résolution concernant le bien-être des gens de mer

La 29^e session de la Commission paritaire maritime,

S'étant réunie à Genève du 22 au 26 janvier 2001,

Ayant examiné le rapport établi par le Bureau international du Travail sur «les conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer» (doc. JMC/29/2001/3);

Rappelant que l'Organisation internationale du Travail a adopté la convention et les recommandations suivantes:

- convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987;
- recommandation (n° 48) sur les conditions de séjour des marins dans les ports, 1936;
- recommandation (n° 138) sur le bien-être des gens de mer, 1970;
- recommandation (n° 173) sur le bien-être des gens de mer, 1987;

Rappelant en outre la résolution concernant la coordination internationale des activités de bien-être pour les gens de mer et les services sociaux pour leurs familles adoptée par la vingt-sixième session de la Commission paritaire maritime (Genève, 17-25 octobre 1991), selon laquelle, entre autres choses, la priorité doit être accordée à une ratification et une application étendues de la convention n° 163 et à la mise en œuvre de la recommandation n° 173;

Notant qu'en raison des changements structurels intervenus dans le secteur les gens de mer ont moins la possibilité de se rendre à terre et que, de ce fait, il est plus que jamais essentiel de mettre en place des activités de bien-être et des services sociaux pour les gens de mer incluant des hôtels ou des maisons de gens de mer et le transport rapide entre ceux-ci et les navires;

Notant également que certains Etats, même ceux ayant ratifié la convention n° 163 sur le bien-être des gens de mer, ne semblent pas en mesure d'assumer leurs responsabilités telles que définies dans les conventions et recommandations adoptées par l'OIT;

Notant encore que de nombreux Etats s'en remettent, pour ce qui est des activités de bien-être et des services sociaux, à des associations ou à des organisations de bienfaisance et que dans bien des cas ils transfèrent leurs prérogatives dans ce domaine à des organismes gouvernementaux régionaux/ locaux;

Estimant qu'un tel transfert de responsabilité n'est pas conforme aux dispositions énoncées dans la convention n° 163 et la recommandation n° 173 qui l'accompagne dans la mesure où il peut dans certains cas se traduire par une dégradation quantitative ou qualitative, voire la disparition, des activités et services concernés;

Convaincus que les Etats ont la responsabilité finale de garantir l'établissement et le maintien d'activités de bien-être et de services sociaux adéquats et suffisants, y compris des moyens de transport rapides pour les gens de mer et leurs familles,

Demande au Conseil d'administration du Bureau international du Travail d'inviter le Directeur général à prendre toutes les mesures nécessaires pour encourager fortement les Etats Membres à ratifier et à appliquer la convention n° 163 de l'OIT et, de ce fait, à assumer convenablement leurs responsabilités pour assurer le bien-être aux gens de mer et à leurs familles.

Annexe 14

Résolution concernant les mesures prises contre des marins à la suite d'accidents maritimes

La 29^e session de la Commission paritaire maritime,

S'étant réunie à Genève du 22 au 26 janvier 2001,

Constatant avec beaucoup d'inquiétude que, à la suite d'accidents maritimes, certaines administrations ont arrêté des marins, notamment le capitaine du navire, qui, dans certains cas, sont restés plus d'un an en détention provisoire;

Constatant que ces mesures ont été prises aussitôt après les accidents, avant qu'aucune enquête ait été faite et à un moment où les marins concernés étaient très éprouvés;

Constatant en outre que ces mesures ont été prises, dans bien des cas, malgré ce que le capitaine et les marins avaient pu faire pour sauver des vies et limiter les dommages;

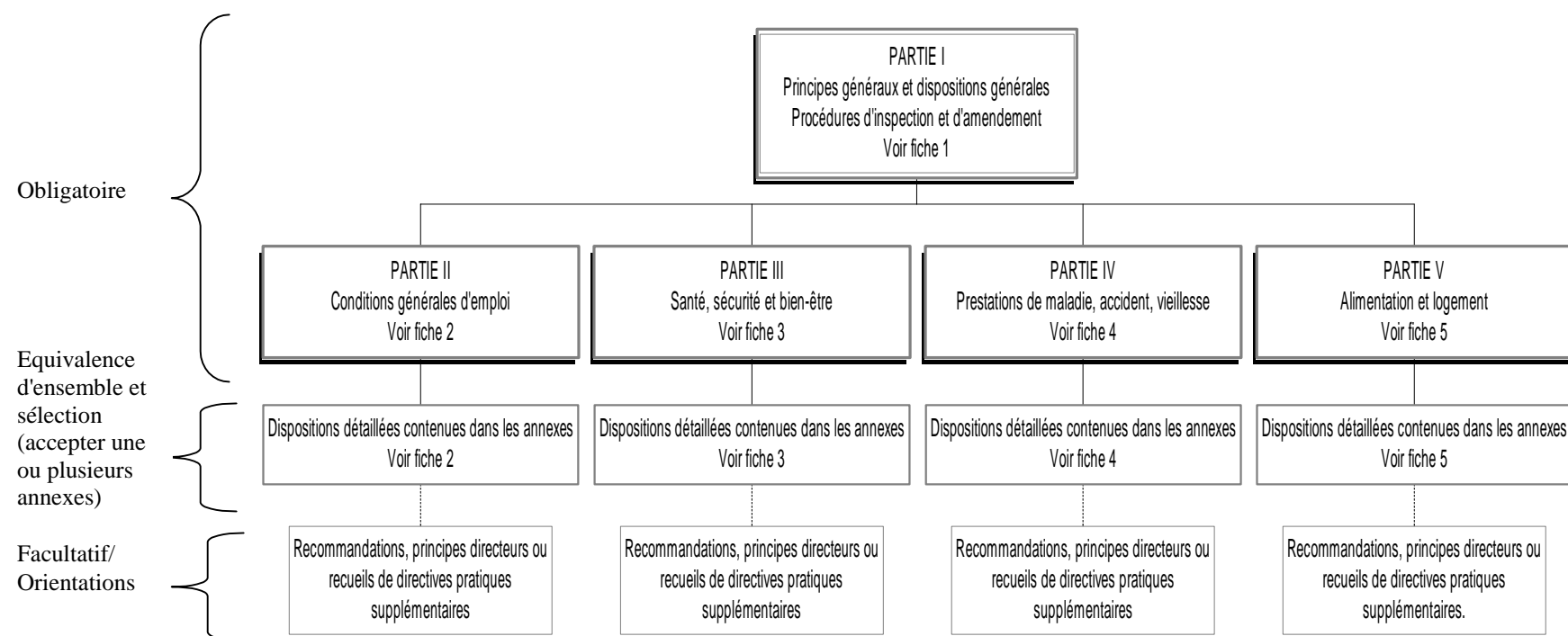
Rappelant que tous les marins sont des gens extrêmement bien formés qui devraient être traités avec dignité et respect;

Redoutant que la menace d'arrestation influence les marins exagérément et les empêche de prendre les mesures nécessaires pour protéger la vie humaine et le milieu,

Demande au Directeur général du Bureau international du Travail de porter ces préoccupations à l'attention des Etats Membres, et notifie les mesures prises au secrétaire général de l'OMI.

Annexe 15

Exemple présenté par les membres du groupe des armateurs: consolidation des conventions et recommandations maritimes de l'OIT: schéma d'approche intégrée



Fiche 1

Dispositions pertinentes

Lois, règlements ou conventions collectives nationaux portant sur les questions contenues dans les parties II à V.

Clause d'équivalence d'ensemble; dispositions détaillées contenues dans les annexes.

Il est possible d'accepter une ou plusieurs annexes.

Procédures d'inspection, Etat du pavillon et Etat du port.

Procédures d'amendement visant:

- les différentes parties;
- les annexes;
- les recommandations, principes directeurs ou recueils de directives pratiques.

Instruments pertinents

Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976

Protocole de 1996 à la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976

Recommandation (n° 108) sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer, 1958

Convention (n° 178) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996, et recommandation n° 185

Instruments de l'OIT à considérer¹

Fiche 2

Conditions générales d'emploi

Convention (n° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926

Convention (n° 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, et recommandation n° 174

Convention (n° 145) sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976, et recommandation n° 154

Convention (n° 179) sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996, et recommandation n° 186

Convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, et recommandation n° 187

Convention (n° 146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976

Convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958

Recommandation (n° 137) sur la formation professionnelle des gens de mer, 1970

Convention (n° 58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936

Convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973

Convention (n° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936

Convention (n° 74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946

Recommandation (n° 9) sur les statuts nationaux des marins, 1920

Recommandation (n° 139) sur l'emploi des gens de mer (évolution technique), 1970

Recommandation (n° 155) sur la marine marchande (amélioration des normes), 1976

Recommandation (n° 153) sur la protection des jeunes marins, 1976

Recommandation (n° 107) sur l'engagement des gens de mer (navires étrangers), 1958

Convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948

Convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949

¹ Les conventions figurant sur ces fiches sont considérées par l'OIT comme ayant le statut suivant:

- Devant être promues/à jour
- Maintien du statu quo
- Révision

Les conventions ne figurant pas sur ces fiches ont le statut suivant pour l'OIT:

- Retrait/périmée
- Dénonciation
- Mise à l'écart
- Abrogation

Instruments de l'OIT à considérer

Fiche 3

Santé, sécurité et bien-être

Convention (n° 16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), 1921

Convention (n° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946

Convention (n° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, et recommandation n° 142

Convention (n° 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987

Convention (n° 163) sur le bien-être des gens de mer, 1987, et recommandation n° 173

Instruments de l'OIT à considérer

Fiche 4

Prestations en cas de maladie ou d'accident et prestations de vieillesse

Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936

Convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946

Convention (n° 165) sur la sécurité sociale des gens de mer (révisée), 1987

Convention (n° 130) concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969

Convention (n° 8) sur les indemnités de chômage (naufage), 1920

Instruments de l'OIT à considérer

Fiche 5

Alimentation et logement

Convention (n° 69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, 1946

Convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946

Convention (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949

Convention (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970

Recommandation (n° 78) concernant la fourniture d'articles de literie, d'ustensiles de table et d'articles divers (équipages de navires), 1946

Recommandation (n° 140) sur le logement des équipages (climatisation), 1970

Recommandation (n° 141) sur le logement des équipages (lutte contre le bruit), 1970

Sources:

Conventions et recommandations sur le travail maritime – Quatrième édition (révisée), Bureau international du Travail, Genève, 1998.

Rapport du BIT pour la Commission paritaire maritime, *Examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT*, JMC/29/2001/1.

Annexe 16

Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer

Commentaires du groupe de gens de mer (Points suggérés pour la discussion)

Point 1

Il est nécessaire que les Etats Membres de l'OIT concernés prennent d'urgence des mesures positives, avec le soutien des armateurs qui sont favorables aux normes sociales décentes. Il convient également d'avoir une approche globale du facteur humain, ce qui suppose une coopération entre l'OIT et l'OMI. Une telle approche, associée à la reconnaissance de la nécessité d'élargir la gestion des affaires publiques au plan international, y compris de se conformer aux conventions n^{os} 87 et 98, permettra de franchir une étape décisive dans le secteur maritime, en vue de répondre aux objectifs fixés par l'OIT dans sa Déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi, largement reprise par le Directeur général dans le rapport sur le travail décent. Des normes internationales doivent être élaborées dans un secteur maritime mondialisé en se fondant sur l'adoption de la «meilleure pratique» et NON sur le plus petit dénominateur commun.

Les problèmes propres aux femmes marins, qui concernent notamment les droits à la maternité et la discrimination, constituent des obstacles majeurs pour les femmes qui choisissent ou poursuivent leur carrière en mer, ce qui contribue à entamer sérieusement le réservoir de main-d'œuvre disponible dans lequel les gens de mer sont initialement recrutés. Le secteur maritime doit prendre des mesures positives pour améliorer son image aux yeux des femmes, et en particulier pour lutter contre les actes de discrimination fondée sur le sexe. Le Bureau devrait accorder la priorité aux travaux dans ce domaine et s'engager dans la réalisation d'une étude sur les droits à la maternité et à l'emploi avant et après l'accouchement, dans le but d'animer un débat à la Commission paritaire maritime et, si nécessaire, de mettre à la disposition de ce secteur des normes et des orientations visant à offrir aux femmes marins une possibilité concrète de poursuivre leur carrière en mer avant et après l'accouchement.

Point 2

Il est fondamental que le facteur social/humain des transports maritimes soit considéré sur le même plan que la sécurité en mer et la protection de l'environnement maritime. L'adoption d'une «charte» des gens de mer revêt une importance cruciale aux yeux du groupe des gens de mer pour ce qui est d'offrir des chances égales pour tous. Une fois les conditions réunies pour offrir des chances égales pour tous, le cycle infernal de la concurrence est interrompu et la concurrence s'exerce au regard de la qualité des services, et non des coûts de main-d'œuvre les plus bas et du non-respect des normes relatives à la sécurité et à l'environnement.

A cet égard, le «lien réel» est un point fondamental pour le groupe des gens de mer. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit spécifiquement un lien de ce type et dispose que les Etats du pavillon doivent exercer un contrôle sur la sécurité, l'environnement ET les conditions sociales à bord des navires immatriculés dans un Etat du pavillon. En l'absence de «lien réel», l'Etat du pavillon ne dispose d'aucun mécanisme pour exercer un contrôle efficace sur l'un de ces trois éléments.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose en outre que le pavillon sous lequel navigue un navire détermine sa nationalité et, partant, les droits juridiques des gens de mer ainsi que les recours qui s'offrent à eux.

L'importance du «lien réel» a récemment été reconnue dans l'industrie de la pêche, suite à une résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies demandant à l'OMI et à la FAO de clarifier et de définir plus précisément ce qui constitue un «lien réel». Cette question demeure donc pertinente et d'actualité pour les gens de mer.

C'est aux Etats du pavillon qu'incombe la responsabilité ultime, et tout effort doit être consenti par l'OIT et l'OMI en vue d'encourager les Etats du pavillon à assumer leurs responsabilités aux fins de mettre en œuvre les normes locales, régionales et internationales.

Point 3

Le soutien aux mesures visant à encourager le tripartisme et le dialogue social aux niveaux national *et* international est indispensable pour mettre au point des solutions concrètes visant à réglementer les conditions sociales dans le secteur des transports maritimes. Il est profondément décourageant de constater qu'au plan international nombre de gouvernements et d'organisations d'armateurs n'expriment qu'une adhésion de pure forme à ce principe et qu'au plan national ils ne soutiennent pas le tripartisme et le dialogue social.

Pour ce qui est du dialogue social au plan international, les membres du groupe des gens de mer ont estimé que le rapport du Bureau montre clairement que les changements structurels survenus dans le secteur maritime impliquent un renforcement des structures existantes au regard des relations professionnelles au plan international, et ils ont expliqué qu'une des façons d'y parvenir consiste à renforcer le rôle de la Commission paritaire maritime.

Points 4, 5, 11 (contrôle par l'Etat du port) et 12 (les différents acteurs du secteur)

L'application des normes internationales ayant fait l'objet d'un accord incombe aux Etats du pavillon. Or, étant donné qu'il est reconnu que nombre d'Etats du pavillon n'ont pas la détermination politique *et/ou* les ressources permettant d'appliquer les normes internationales minima, cette tâche est désormais assumée par les Etats du port, par le biais du contrôle par l'Etat du port. C'est pourquoi ce point est aujourd'hui reconnu comme relevant à part entière du processus d'élaboration d'une «charte» des gens de mer universellement acceptée et appliquée.

Ce n'est qu'en ratifiant et en mettant en œuvre les normes nouvelles et existantes que les gouvernements peuvent garantir que des normes décentes s'appliquent au secteur maritime.

Si *tous* les acteurs du secteur maritime, y compris les affréteurs, les sociétés de classification, les banques et les assureurs, s'entendent à reconnaître qu'un navire de qualité est un navire immatriculé dans un pays qui respecte chacune de ses obligations internationales, nationales ou régionales concernant la sécurité en mer, l'environnement marin *et* les conditions sociales à bord, alors ce secteur dont chacun de nous est si fier fera un formidable bond en avant.

Les autorités de l'Etat du port doivent prendre conscience qu'elles ont le devoir d'accorder plus d'attention à l'élément social au cours des inspections. De l'avis du groupe des gens de mer, elles ont la possibilité d'immobiliser les navires mais elles craignent de porter un jugement «subjectif» sur les aspects sociaux de la vie à bord. Il convient de diffuser et de faire connaître le matériel de formation et d'orientation que le BIT a élaboré à l'intention des services d'inspection dans l'Etat du port pour encourager les Etats à faire usage de la possibilité d'immobiliser les navires si les conditions sociales y sont mauvaises.

Le groupe des gens de mer estime que ceux qui n'observent pas les règles – qu'il s'agisse de normes sociales ou de normes de sécurité ou de protection du milieu marin – doivent encourir une sanction: immobilisation du navire ou amende appropriée. Ne pas sévir revient à encourager financièrement la non-application des normes, comme l'a bien montré l'étude de l'OCDE sur l'avantage concurrentiel que s'assurent certains armateurs en ignorant les règles et les normes internationales.

Point 6

Sont réputés inférieurs aux normes les navires qui ne répondent pas à une ou à plusieurs des exigences prévues par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Pour le groupe des gens de mer, les navires sur lesquels les conditions sociales ne sont soumises à aucune règle (parce que la législation de l'Etat du pavillon n'en fixe pas ou parce qu'il n'a pas été conclu de véritable convention collective) doivent être considérés comme des navires inférieurs aux normes.

Beaucoup d'Etats d'immatriculation font peu de cas des normes de l'OIT, pas seulement des Etats où l'immatriculation se fait sous un pavillon de complaisance ou sur un registre secondaire, mais aussi des Etats où elle se fait sur un registre national. Ces Etats n'apportent guère d'assistance, s'ils en apportent une, aux travailleurs migrants des pays tiers. C'est un problème qui réclame toute l'attention de l'OIT.

L'OIT doit encourager le dialogue et le partenariat social au niveau national, dialogue et partenariat qu'il faut appuyer et renforcer au niveau international.

Point 7

Le groupe des gens de mer salue le programme pour un travail décent dans le secteur maritime, initiative qui concourt beaucoup à donner une dimension nouvelle aux activités maritimes de l'Organisation et aux normes correspondantes.

Il faut se souvenir cependant que la ratification des normes de l'OIT n'est pas le seul critère pour juger du succès de l'action de l'Organisation dans le secteur maritime.

L'OIT ne saurait céder à l'autosatisfaction. Pour que son travail garde son intérêt pour les gens de mer, il est primordial que l'on puisse voir clairement ce qu'elle accomplit. Le groupe des gens de mer déplore la disparition d'un service maritime distinct au BIT. Il faut que l'OIT se montre progressiste et qu'elle coopère, en sachant anticiper, avec les autres institutions spécialisées des Nations Unies lorsque l'élément humain est en jeu.

Point 8

De l'avis du groupe des gens de mer, il faut s'attendre à avoir à mettre au point un jour – notamment si l'on doit élaborer une convention-cadre qui regrouperait les normes existantes – un document servant à établir que les navires répondent aux normes sociales de l'OIT. C'est une démarche que les gens de mer appuieraient.

Il ne saurait être question cependant, pour les inspecteurs de l'Etat du port, de se contenter de lire les certificats. La catastrophe de l'*Estonia* peut servir d'exemple: le navire avait fait l'objet d'une inspection dans un port, inspection qui avait montré apparemment que tous les certificats étaient en ordre, quelques heures seulement avant que la porte avant ne se détache.

Points 9 et 10

Le groupe des gens de mer est favorable à l'élaboration de codes et de directives volontaires, mais ceux-ci ne sauraient remplacer les instruments obligatoires. L'OCDE est arrivée récemment à la conclusion que ces formes volontaires de réglementation sont un échec.

Cela dit, sous l'égide d'une convention-cadre, les codes et les directives, s'ils sont convenablement préparés (c'est-à-dire avec l'accord des deux parties), peuvent apporter une aide utile aux Etats et aux partenaires sociaux en ce qui concerne les obligations découlant des normes internationales. Le BIT devrait en d'autres termes encourager l'élaboration. Il faut répéter cependant qu'ils doivent être établis conjointement par les deux parties pour avoir quelque valeur.

Point 13

Tant que le secteur ne sera pas régi par un ensemble de règles fondées sur des normes décentes et les meilleures pratiques et tant que ne sera pas rétabli dans le secteur un système de gestion démocratique et tripartite, celui-ci aura toujours un problème pour convaincre les jeunes, et notamment les jeunes femmes, qu'une carrière de marin est passionnante, motivante et épanouissante.

Les employeurs doivent convaincre les jeunes qu'il existe des perspectives de carrière à long terme dans le secteur maritime, sur les navires et à terre.

Les conditions de vie à bord doivent aussi être améliorées et il faudrait réviser les normes en matière de logement des équipages et de récréation.

Point 14

Le groupe des gens de mer est particulièrement préoccupé par les cas notoires de violation des droits des gens de mer sur les navires de croisière. D'autres questions sont mises en évidence dans le rapport du Bureau international du Travail. Nous sommes aussi préoccupés par les conditions sociales des secteurs du pétrole et du gaz en mer.

Le groupe des gens de mer estime donc que le Bureau devrait entreprendre des études sur les conditions sociales prévalant à bord des navires de croisière et des unités maritimes mobiles en mer (MMOU) en vue de conseiller la Commission paritaire maritime sur les mesures à adopter.

Point 15

Le groupe des gens de mer estime que les autorités de l'Etat du port ont un rôle à jouer pour assurer le bien-être des navires et des équipages. La Commission internationale sur le bien-être des gens de mer (ICSW) s'est efforcée de renforcer les liens de travail avec l'Association internationale des ports (AIP), et le Bureau international du Travail devrait encourager cette démarche afin que l'AIP s'intéresse à la mise en place d'activités de bien-être pour les gens de mer, notamment en ce qui concerne le transport entre les ports et les navires et les moyens de communication dans les ports.

L'ICSW a publié il y a peu des lignes directrices sur la mise en œuvre de la convention n° 163 de l'OIT qu'il pourrait être utile d'utiliser pour encourager les autorités compétentes à jouer un rôle plus direct dans l'amélioration du bien-être des marins.

Point 16

Le changement de structure qu'a connu le secteur maritime avec l'essor des compagnies de gestion maritime et des agences de recrutement donne lieu à une absence de continuité de l'emploi: les marins ne sont alors pas familiarisés avec le navire sur lequel ils travaillent, ils peuvent ne pas s'engager pleinement dans la relation armateur-marin et la maintenance à bord n'est pas leur principale préoccupation; de plus, ils ne peuvent bénéficier des éventuelles possibilités de formation financées par les entreprises.

L'essor des agences de recrutement et l'émergence d'un secteur international de la fourniture de main-d'œuvre ont eu de nombreuses répercussions négatives. Les armateurs sont encouragés à puiser leur main-d'œuvre là où elle est meilleur marché. Les marins sont obligés d'accepter un système où leurs droits sont diminués. Le système des agences de recrutement a également entraîné une banalisation des relations professionnelles, a diminué les exigences en matière de normes et de formation, a favorisé les irrégularités systématiques vis-à-vis des gens de mer et mis un terme aux plans de carrière et aux politiques à long terme relatives à la main-d'œuvre. Cette situation a également favorisé l'instauration de systèmes officiels et informels visant à créer des «listes noires» concernant les marins, a affaibli les organisations syndicales et empêché le développement d'une culture de la sécurité à bord. Pour toutes ces raisons, de nombreux marins hautement qualifiés très attachés à leur métier se détournent du secteur maritime.

Le groupe des gens de mer estime que la création d'emplois stables pour les marins qualifiés est extrêmement importante si l'on veut assurer une navigation de qualité et instaurer une culture de la sécurité à bord des navires. Si le secteur accepte d'adhérer aux principes énoncés dans la convention n° 145 et la recommandation n° 139 nous estimons qu'il y aurait, entre autres, un niveau de sécurité plus élevé et une meilleure politique à long terme relative à la main-d'œuvre ainsi que des possibilités de carrière accrues.

Point 17

Le groupe des gens de mer partage les vues exprimées par le Bureau dans le document JMC/29/2001/1 concernant l'examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT qui contient un résumé des conclusions et recommandations contenues dans le rapport du Bureau auquel la présente note est annexée (doc. JMC/29/2001/3). Pour tous les domaines relatifs aux conditions sociales qui sont abordés dans le rapport (le salaire, les congés, les conditions de vie, etc., les normes internationales minimales doivent s'inspirer des normes décentes et non pas s'aligner sur le plus petit dénominateur commun auquel, malheureusement, beaucoup d'instruments de l'OIT actuellement en vigueur font référence.

Point 18

Le groupe des gens de mer estime que le problème des équipages multinationaux n'a pas souvent fait l'objet de rapports. Les études menées ont montré que, lorsqu'il existe une langue de travail commune, peu de problèmes majeurs se posent. Toutefois, même dans ces cas-là, il peut y avoir des différences culturelles et sociales importantes qui peuvent entraîner un isolement de certains marins et de ce fait avoir une incidence très négative sur le bien-être des marins et du navire. De plus, ces différences devraient être prises en compte lors de la conception des espaces de logement et des espaces récréatifs sur les navires. Le groupe des gens de mer suggère donc au BIT que cette question soit étudiée plus avant.

Il va de soi que, lorsque des marins de nationalités différentes n'ont pas de langue de travail commune, notamment sur les navires transportant des passagers, des problèmes de communication vont se poser, notamment dans des situations d'urgence, la catastrophe du *Scandinavian Star*, entre autres, en est une illustration malheureuse.

Point 19

Le groupe des gens de mer est préoccupé par la tendance actuelle visant à sanctionner les marins à la suite d'accidents maritimes. Sans occulter les cas de négligence, d'incompétence ou d'agissements contraires à la loi, des mesures doivent être adoptées pour protéger les gens de mer contre les emprisonnements injustifiés, les sanctions pécuniaires excessives ou irréalistes et les périodes d'emprisonnement, et établir les responsabilités des armateurs/exploitants.

Le Bureau international du Travail devrait donc envisager des mécanismes internationaux visant à protéger les gens de mer lorsqu'ils prennent des décisions qui leur sont dictées par leur jugement professionnel en vue de recommander à la Commission paritaire maritime l'adoption éventuelle de mesures appropriées, en tenant compte du fait que bon nombre d'accidents surviennent à la suite de négligences ou de pressions des armateurs (souvent invisibles) qui ne fournissent pas à leurs navires les ressources nécessaires.