

**Réunion d'experts sur les conditions de travail
et de vie des gens de mer à bord de navires
immatriculés sur les registres internationaux**

Genève
6-8 mai 2002

Rapport final

1. La Réunion d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord de navires immatriculés sur les registres internationaux s'est réunie à Genève du 6 au 8 mai 2002. Elle a élu son bureau comme suit:

Président: M. Edmund T. Sommer (membre gouvernemental, Etats-Unis)

*Vice-présidents
et porte-parole:*

M. Roberto Aglieta (membre armateur, Italie)

M. Brian Orrell (membre gens de mer, Royaume-Uni)

M. Rob de Bruijn (membre gouvernemental, Pays-Bas)

2. La secrétaire de la réunion, M^{me} Cleopatra Doumbia-Henry, a prononcé quelques remarques liminaires, tandis que le professeur McConville et le docteur Leggate ont présenté les rapports du Bureau.
3. Le porte-parole du groupe des armateurs a apporté quelques précisions concernant les résolutions de précédentes réunions du BIT, en particulier la résolution de la Commission paritaire maritime (CPM) de 1991 qui invitait le Bureau à se pencher sur les conditions de travail à bord de navires immatriculés sur les registres nationaux. Il a souligné que les gens de mer et les armateurs avaient convenu par la suite que les discussions de la CPM porteraient sur l'évolution des conditions de travail et de vie dans l'ensemble de l'industrie et a ajouté que les rapports du Bureau ne rendent pas suffisamment compte des problèmes qui ont conduit à l'adoption de la résolution de 1991 et semblent orienter le débat dans une autre direction. Il a noté plusieurs failles dans le rapport et cité l'exemple des définitions des «registres internationaux» et d'autres termes connexes qui laissent à désirer. Le rapport général n'étudie que quelques cas de pavillons de complaisance repris dans la liste de la FIOT, qu'il qualifie de «registres d'immatriculation libre», sans tenir compte des autres registres internationaux qui ont également répondu au questionnaire. Il a précisé que l'ISF s'était déjà inquiétée de la complexité du questionnaire à la base des rapports, lesquels ne permettent pas, à son avis, de comparer les conditions sur les navires immatriculés sur les registres internationaux et sur ceux battant pavillon national, mais se limitent plutôt à une comparaison entre les conditions en vigueur à bord de navires battant les pavillons de complaisance répertoriés par la FIOT avec celles des pavillons nationaux et celles d'autres pavillons. Quoi qu'il en soit, il estime que les propositions du document MEWLCS/2002/6 constituent une base acceptable pour la discussion des questions que soulèvent les registres internationaux.

-
4. Le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré que cette réunion aurait dû avoir lieu onze ans plus tôt. Lors de la CPM de 2001, les armateurs avaient refusé d'aborder la question. Il espère que, cette fois, ils condamneront les conditions atroces qui prévalent sur certains navires, et plus spécialement dans certains registres. Il estime regrettable qu'au XXI^e siècle certains armateurs ne respectent toujours pas des principes élémentaires de la Déclaration de Philadelphie, comme celui stipulant que «le travail n'est pas une marchandise». Le rapport de la Commission internationale des armateurs parle d'esclavage en mer, ce qui est trop souvent le cas dans la marine marchande. Tout cela doit être vu à la lumière du programme du BIT pour le travail décent et de ses conventions de base, à savoir les conventions n^{os} 87 et 98. Il espère que la réunion s'intéressera et cherchera une solution aux déficits que l'industrie accuse en la matière. Les rapports du Bureau laissent à désirer parce qu'ils ont tendance à présenter les choses de manière exagérément positive. Il estime que le rapport ne devait pas donner la préséance aux réponses des gouvernements sur celles des partenaires sociaux étant donné que l'OIT est un organe tripartite. Il s'interroge aussi sur l'opportunité d'y faire figurer des réponses de pays non Membres (îles Marshall et Vanuatu), dont les pavillons sont des pavillons de complaisance, et sur l'absence de pondération pour les pays les plus représentatifs, que ce soit en termes de tonnage ou de main-d'œuvre.
 5. Il a toutefois exprimé l'espoir que la discussion s'avérera productive. Il a toutefois attiré l'attention des participants sur l'incidence négative de la loi n^o 8 du Panama et demandé au Bureau des informations sur les plaintes qu'elle a occasionnées en matière de liberté syndicale. Il a également signalé que la FIOT avait préparé à l'intention des participants un document de séance composé d'études de cas et il aurait voulu connaître leurs commentaires à ce propos. Il a aussi exprimé l'espoir que les armateurs témoigneraient de leur sens des responsabilités en condamnant les pratiques inacceptables que dénonce le document.
 6. Le porte-parole du groupe des gens de mer a fait savoir que son groupe n'avait pas le temps de commenter comme il se devait la politique proposée par le Bureau dans le document MEWLCS/2002/6 présenté le jour même. Il a déclaré que son groupe reviendrait plus tard sur ce point et ne prenait pas position pour le moment.
 7. L'expert gouvernemental des Pays-Bas, s'exprimant au nom du groupe gouvernemental, a d'abord déclaré qu'il n'allait pas se prononcer sur le rapport, quoiqu'il ait relevé quelques discordances. Il a proposé que chaque pays envoie ses corrections au Bureau. Il a ensuite fait remarquer que le dernier rapport en date de l'OCDE notait que de plus en plus de gens de mer étrangers seraient utilisés à l'avenir. Ce serait, à ses yeux, une raison supplémentaire de ne pas multiplier les catégories de registres, mais plutôt d'arrêter des critères de bonne gestion d'un registre. Il a également informé les participants que le groupe gouvernemental accepte les lignes directrices et la structure proposées par le Bureau pour les débats de cette réunion d'experts.
 8. L'expert gouvernemental des Philippines a manifesté son désaccord sur plusieurs éléments de fond de l'étude de cas relative à son pays, en particulier les critiques portant sur l'administration maritime, la formation, les conséquences de la corruption et les procédures entamées par des gens de mer philippins. Il ne partage pas non plus les affirmations relatives aux salaires et à la position concurrentielle des Philippines sur le marché du travail du secteur maritime. Il a rappelé que les salaires minimums payés aux gens de mer philippins sont calculés à partir des chiffres du salaire minimum de l'OIT pour les gens de mer valides. Il a demandé la rectification de toutes les déclarations infondées du rapport et a conclu en déclarant que la nouvelle législation en passe d'être adoptée aux Philippines tiendrait compte des normes de l'OIT applicables au secteur maritime qui doivent encore être transposées dans le texte.

-
9. L'expert gouvernemental du Danemark s'est dit satisfait de la tenue de cette réunion ainsi que des études, malgré quelques imperfections. Elle a souligné que l'essentiel est de trouver un juste équilibre entre qualité du pavillon et position concurrentielle, de garantir la protection sociale et un travail décent quelle que soit la nationalité des gens de mer. Un emploi sur cent étant lié à l'activité maritime au Danemark, le maintien de l'emploi dans le complexe industriel maritime danois dépend largement de la marine marchande. Elle a souligné que le Danemark a su conserver sa flotte malgré la souplesse et les conditions offertes par d'autres registres et que le registre danois n'a rien d'un registre d'immatriculation libre puisque plus de 96 pour cent du tonnage enregistré sont la propriété d'armateurs danois. Elle a ajouté que la marine marchande est une industrie mondiale et que les conditions de travail doivent par conséquent être abordées sous un angle mondial. Elle a également noté qu'il a fallu permettre aux armateurs de réduire leurs coûts en engageant des gens de mer non résidents sur la base de conventions applicables dans le pays tout en maintenant l'obligation de qualité des activités au sens de la législation danoise. Des avantages fiscaux ont été accordés tandis que la loi stipule que c'est le régime de protection sociale du pays où le navire est immatriculé qui est d'application, quelle que soit la nationalité. Elle a fait remarquer que, indépendamment du recours à des étrangers, le nombre total des gens de mer danois a augmenté depuis l'entrée en vigueur du nouveau registre. Elle a souligné la nécessité de concentrer la discussion sur la qualité de l'activité maritime, l'application, les voies de recours et les sanctions pour non-respect. Elle a conclu en suggérant que la réunion avance des propositions adéquates pour la révision des normes de l'OIT se rapportant au secteur maritime.
10. L'expert gouvernemental des Bahamas s'est dit favorable à une amélioration des conditions de travail et de vie des gens de mer. Il a signalé que le cadre légal de son pays était adapté au cas des équipages internationaux et que les conditions étaient supérieures aux minima. Il a encore déclaré que le système d'inspection est conforme au droit international comme à la législation bahamienne. S'agissant des rapports du Bureau, il a cité plusieurs exemples montrant qu'en matière de conditions d'existence minimums les auteurs avaient posé des jugements de valeur partant du principe que la pratique de pays développés est bonne et celle des pays en développement mauvaise. De même, a-t-il ajouté, des critères différents sont appliqués pour comparer les registres «libres» et «traditionnels». Il a proposé que la réunion s'efforce d'améliorer l'existence des gens de mer d'aujourd'hui, quelle que soit leur nationalité ou celle du navire.
11. L'expert gouvernemental de l'Inde a évoqué l'importance de son pays sur le plan maritime en convenant que la responsabilité de la formation devrait incomber à l'Etat du pavillon. Il a insisté sur le fait que la responsabilité des conditions de travail et de vie doit incomber sans équivoque aux armateurs, mais qu'une négociation collective dans le pays d'origine de la main-d'œuvre serait plus indiquée. Il a ajouté que les agents recruteurs devraient être responsables du versement des salaires, lesquels devraient refléter la situation du pays d'origine des gens de mer en raison des écarts existant d'un pays à l'autre.
12. L'expert gouvernemental de la Chine a déclaré qu'il attendait beaucoup de la discussion d'un point qui compte beaucoup pour son pays. Selon lui, le problème essentiel est que les normes internationales actuelles sont difficiles à mettre en application. Il faudrait mettre l'accent sur les questions pratiques et l'amélioration du régime juridique. Bien que l'inspection des navires doive se concentrer sur l'aspect pratique, il a souligné la nécessité d'assurer la même protection à tous les gens de mer, qu'il s'agisse de ressortissants ou d'étrangers.
13. L'expert gouvernemental de la Norvège a déclaré tenir pour acquis que la marine marchande de son pays offre des conditions de travail et de vie décentes. Il a dit partager les conclusions du Bureau sur le fait que la volonté de chaque Etat de tenir des registres de qualité doit aller de pair avec des conventions internationales ayant force exécutoire et

auxquelles souscrit la communauté des armateurs. A ses yeux, ce critère devrait être la référence d'une marine marchande de qualité dans laquelle les différents Etats assumeraient leurs responsabilités en matière de pavillon, de services portuaires et de fourniture de main-d'œuvre. Il s'est dit favorable à la structure de la discussion proposée par le Bureau.

14. L'expert gouvernemental de Chypre a approuvé les déclarations des experts des Bahamas et de l'Inde. Il a évoqué les efforts entrepris par son pays pour la protection des gens de mer, soulignant que les actes comptent davantage que les paroles. Il s'est prononcé pour une solution internationale à la question des conditions de travail et de vie des gens de mer.
15. Pour l'expert gouvernemental de la Grèce, les rapports du Bureau ne reflétaient pas les points de vue exprimés conjointement par le gouvernement, les armateurs et les gens de mer dans la réponse de son pays. Il a indiqué qu'il appuyait les orientations politiques données par le Bureau et estimait que la procédure de révision des normes en cours permettrait de résoudre bon nombre des points soulevés.
16. L'expert gouvernemental de Malte s'est félicité de la possibilité de discuter de ces questions, le suivi, le contrôle et l'exécution forcée étant selon lui essentiels au succès des futures normes.
17. L'expert gouvernemental des Pays-Bas a rectifié quelques commentaires erronés des rapports du Bureau concernant son pays. Il a souligné son attachement au concept d'une marine marchande de qualité auquel, a-t-il noté, sont liées des conditions de travail et de vie décentes ou minimums pour les officiers et les équipages ainsi qu'une protection sociale adéquate pour tous les gens de mer et leurs familles.
18. L'expert gouvernemental de l'Égypte a indiqué que l'administration de son pays était consciente de ses responsabilités en matière de sécurité maritime, de sécurité sociale, de conditions de travail et de vie décentes, de versement des salaires, d'inspections et de réglementation des contrats d'emploi, et qu'elle s'était dotée de mécanismes d'application adéquats.
19. L'expert gouvernemental du Nigéria a recommandé l'adoption de normes adéquates pour les conditions de vie de tous les gens de mer. Il a exprimé l'espoir que cette réunion arrête des lignes directrices qui présentent une utilité pour le GTTHN et son sous-groupe. Le futur instrument devra être acceptable et comporter des clauses offrant une certaine souplesse aux pays en développement. Il a assuré les participants de la détermination de son gouvernement à appliquer le nouvel instrument.
20. Pour l'expert gouvernemental du Royaume-Uni, la prévalence de conditions de vie et de travail décentes à bord des navires est une priorité. Il a signalé aux participants que son pays est en voie de ratifier la convention n° 178. Il s'est associé aux propositions formulées dans le document d'orientation du Bureau et s'est engagé à rechercher un consensus sur ce point.
21. L'expert gouvernemental de l'Italie a exprimé le soutien de son gouvernement à l'action du GTTHN et constaté la profonde pertinence des lignes directrices publiées par le Bureau dans son document d'orientation.
22. Le porte-parole du groupe des gens de mer, qui avait demandé aux armateurs de condamner les pratiques infâmes avérées, a reconnu que cette demande devait aussi s'adresser aux gouvernements, car certains devraient être gênés des conditions effroyables ayant cours sur des navires battant pavillon de leur pays. Il a aussi constaté que le terme discrimination apparaît fréquemment dans le rapport alors qu'il n'en a jamais été question.

lors de la présentation orale. Le fait qu'il y ait discrimination sur les navires de nombreux Etats pavillon ne devrait pas réduire à néant les éléments positifs constatés à propos de ces pavillons. L'incidence très négative du processus de mondialisation sur les conditions de travail et de vie des gens de mer ne fait aucun doute. A ses yeux, cette réunion n'est pas uniquement en rapport avec le GTTHN, elle est également liée au Programme pour un travail décent du BIT et à la discussion sur une marine marchande de qualité.

- 23.** Le porte-parole du groupe des armateurs s'est dit conscient des difficultés de la recherche dans ce domaine. Il pense que les conditions horribles décrites par les gens de mer font plutôt exception dans cette industrie. Il y aurait lieu de procéder à une analyse méthodique mettant l'accent sur l'application et sur une large ratification du futur instrument. Constatant que la mondialisation est un fait incontournable, il a souligné la nécessité d'une réglementation pour éviter les abus et invité tous les partenaires à faire montre de coopération au cours de la réunion.
- 24.** L'expert du groupe des gens de mer de l'Inde a attiré l'attention sur certaines inexactitudes du rapport du Bureau concernant son pays. Il a tout d'abord indiqué que, en 1953 comme aujourd'hui, le problème majeur de la marine marchande indienne était le chômage. Le gouvernement a commencé à laisser plus de latitude à l'industrie pour le recrutement des gens de mer. Il a critiqué la pratique consistant, sur des navires battant pavillon étranger, à embaucher sur la base du passeport plutôt que de recourir à des professionnels titulaires d'un livret d'engagement. Cette pratique pose des problèmes d'emploi supplémentaires pour les véritables gens de mer. Il a également demandé la création d'un registre des agents recruteurs en espérant une prompt ratification de la convention n° 179. Enfin, il a proposé d'exempter tous les gens de mer indiens de l'impôt sur le revenu.
- 25.** L'expert du groupe des gens de mer du Danemark a souligné que l'étude de cas relative à son pays signalait que seuls les problèmes des armateurs avaient été pris en considération pour l'adoption de la loi instaurant le RID, et il a rappelé le combat mené par son syndicat contre les entraves à la liberté d'association ainsi que les plaintes adressées à l'OIT à ce propos. Le rapport passe sous silence une bonne partie de ce qui avait été discuté avec les auteurs à Copenhague. On ne peut accepter une discrimination entre des personnes effectuant un même travail, sur le même navire, en raison de la nationalité ou du lieu de résidence. Il a formulé des critiques quant aux possibilités théoriques offertes aux gens de mer non domiciliés (protection sociale, hospitalisation, service de médiation, juridiction du travail, etc.), alors qu'en réalité ces personnes ne sont pas matériellement en mesure de bénéficier de ces prestations en raison de l'éloignement géographique de leur pays de résidence par rapport au Danemark. Il a affirmé avec vigueur que l'industrie devait accorder autant d'importance à la dimension humaine qu'aux intérêts commerciaux.
- 26.** Dans sa réponse, l'expert gouvernemental du Danemark a évoqué l'étude de cas relative à son pays ainsi que la réponse au questionnaire qui donne d'amples informations sur le registre international danois de la marine marchande. Quoiqu'elle ne veuille pas entrer dans le détail, les remarques d'un des syndicats danois présents à la réunion appelaient des précisions du côté gouvernemental.
- 27.** Elle a tout d'abord précisé que la législation instituant le registre international danois était entrée en vigueur après que syndicats et employeurs eurent conclu de nouvelles conventions collectives. Une des raisons était le régime fiscal particulier qui, en fait, exemptait les gens de mer de l'impôt.
- 28.** S'agissant des salaires minimums recommandés par l'OIT, dans le système danois, ceux-ci sont laissés aux partenaires sociaux et le gouvernement n'intervient pas. Il n'existe pas de salaire minimum obligatoire au Danemark et les marins danois sont au même régime que le reste de la population active. S'agissant de l'étude de cas relative au Danemark, et des

salaires moyens en particulier, elle a souligné que les équipages philippins, par exemple, perçoivent de deux à deux fois et demie le salaire en vigueur aux Philippines, ce qui est égal, voire supérieur aux normes de la FIOT.

29. Elle a souligné que les gens de mer non domiciliés peuvent s'affilier à un syndicat danois mais qu'ils ne sont pas couverts par les conventions collectives du pays. Le critère de résidence a été retenu comme critère objectif. Par la même occasion, elle a précisé que des conventions collectives peuvent être négociées pour les gens de mer non domiciliés par des syndicats du pays où ils résident, ceux-ci connaissant bien leur situation ainsi que les conditions locales.
30. S'agissant de la protection sociale des gens de mer, elle a indiqué que la loi reconnaît à tous, quels que soient leur nationalité ou leur lieu de résidence, le droit à la gratuité des soins hospitaliers, non seulement en cas de maladie professionnelle, mais dans toutes les situations courantes sans rapport avec l'emploi. Il existe aussi des mécanismes garantissant le versement des prestations en espèces pendant la période de maladie. Tout cela est gratuit et pris en charge par le gouvernement. En cas de rapatriement de gens de mer dans leur pays de résidence, la législation danoise met les soins à la charge de ce pays, sauf en cas de maladie résultant d'un accident du travail. Dans ce cas, les pouvoirs publics danois prévoient une poursuite des soins hospitaliers ainsi qu'un revenu de substitution. Ce revenu de substitution est versé jusqu'à ce que les autorités danoises statuent sur le degré d'invalidité et sur l'indemnisation correspondante.
31. Elle a également évoqué l'information communiquée aux gens de mer s'agissant des droits que leur reconnaît la législation danoise.
32. S'agissant des voies de recours et de la juridiction du travail danoise, elle a souligné que le cadre légal et les procédures nécessaires étaient en place et que c'est aux syndicats et aux gens de mer d'y avoir recours si besoin est.
33. Enfin, l'expert gouvernemental du Danemark a dit être à la disposition des délégués et représentants qui souhaitaient des précisions sur le registre international danois.
34. L'expert du groupe des gens de mer du Royaume-Uni a relevé que l'île de Man avait entamé la révision de sa législation sur le contrat d'engagement d'équipage en s'écartant de la réglementation britannique qui n'offre guère de protection sociale ni de protection de l'emploi aux gens de mer non domiciliés. Il a cependant ajouté que les Etats pavillon doivent exercer effectivement leur juridiction et traiter les recours introduits par des gens de mer. Il a fait remarquer que l'étude de cas relative à l'île de Man n'insistait pas suffisamment sur les pertes d'emplois en puissance pour les gens de mer britanniques, qui sont passées de 65 pour cent en 1990 à 29 pour cent en 1999 et environ 21 pour cent aujourd'hui. Il a également signalé une situation similaire dans le cas de la flotte britannique, l'accroissement du tonnage ne s'étant pas accompagné d'une hausse du nombre d'emplois pour les gens de mer britanniques. De même, les efforts de formation n'ont pas été suivis d'une augmentation du nombre des places de stagiaires à bord des navires. Il a fait remarquer que les organisations de gens de mer souhaitent travailler de concert avec l'administration et les armateurs pour assurer à la fois la qualité des registres et la pérennité de l'emploi. Il s'est félicité des propositions visant à encourager le dialogue social par le biais de discussions tripartites formelles. Il espère qu'elles permettront un élargissement des conventions collectives qui assureront des conditions de travail décentes à tous les gens de mer employés sur des navires battant pavillon de l'île de Man.
35. L'expert du groupe des armateurs des Philippines a déploré les propos de l'expert des gens de mer au sujet du manque d'attention porté aux gens de mer philippins ainsi que la conclusion de l'étude de cas selon laquelle les gens de mer philippins dépendent de plus en

plus d'organisations internationales. Elle a apporté des précisions sur les mécanismes de protection des gens de mer administrés par les autorités de son pays, comme le contrat d'emploi type inspiré des dispositions minimums des instruments de l'OIT. Selon elle, toute négociation de convention collective prévoyant un relèvement du niveau des prestations profite aux gens de mer. Elle a ajouté que la Philippine Overseas Employment Administration (POEA) exerce la surveillance des agences de recrutement qui sont contrôlées tous les deux ans. Les gens de mer peuvent porter plainte et toutes les infractions sont sanctionnées. Elle a fait état d'une récente convention liant le gouvernement, les syndicats et le secteur privé et qui instaure un système d'arbitrage libre auquel peuvent recourir les gens de mer. Les doléances doivent d'abord être soumises au syndicat et tout employeur reconnu coupable d'infraction aux dispositions d'une convention collective ou de la POEA peut être condamné par cette dernière. Elle estime injustifié de dire qu'un marin philippin employé à bord d'un navire danois serait «déchargé» à son retour aux Philippines. Au contraire, a-t-elle fait remarquer, conformément au contrat type de la POEA, le travailleur recevra tous les soins médicaux qu'il requiert ou, suivant le cas, l'indemnisation qui s'impose en cas d'invalidité. L'expert des armateurs philippins a conclu à l'existence des mécanismes nécessaires à la protection de l'emploi des gens de mer philippins et à l'absence de fondement des propos accusant les armateurs de négliger le bien-être de leurs salariés.

- 36.** L'expert du groupe des armateurs du Danemark a noté qu'il était important de souligner que la création du registre international danois de la marine marchande (RID) avait entraîné une hausse de l'emploi pour les gens de mer danois. Elle a cité le chiffre de 6 000 en plus depuis 1998 tandis que 70 pour cent des 14 000 gens de mer employés sur des navires danois sont des Danois. Les 4 000 autres sont principalement des Philippines couverts par des conventions collectives signées par des syndicats philippins et qui répondent à des normes et des conditions arrêtées dans un accord-cadre avec les syndicats danois. Elle a ensuite ajouté que les conventions collectives en vigueur en 1988 ne s'appliquaient pas aux navires immatriculés au Danemark parce que le RID comporte un système de rémunération nette. Cependant, elle a ajouté que les armateurs et les syndicats danois avaient conclu d'autres conventions collectives applicables aux navires immatriculés sur le RID conformément à la loi de 1988 instaurant celui-ci. La troisième remarque de l'expert portait sur les conditions d'emploi des ressortissants étrangers. Elle a signalé qu'en 1997 avait été négociée une convention collective arrêtant les procédures de négociation avec des syndicats étrangers. Ensuite est venue, en 1999, une convention sur l'information mutuelle, la coordination et la coopération relatives aux navires immatriculés sur le RID. Cette convention, a-t-elle précisé, traite de la signature de conventions collectives avec des organisations syndicales étrangères, et il existe un accord-cadre précisant les conditions applicables aux gens de mer étrangers et qui impose aux armateurs d'aviser les syndicats danois qu'ils envisagent d'entamer des négociations avec des syndicats étrangers. Il stipule encore que les syndicats danois peuvent participer aux négociations entre armateurs danois et syndicats étrangers s'ils le souhaitent. Elle a ensuite fait référence à un commentaire du rapport qualifiant la convention de 1999 de fragile, ce qui, à ses yeux, aurait été le cas si elle était arrivée à expiration sans possibilité de reconduction. Or elle a révélé qu'une nouvelle convention avait été signée en mars 2002 par tous les syndicats de marins traditionnels, à une exception près.
- 37.** Revenant sur les questions soulevées à propos de l'île de Man, l'expert gouvernemental du Royaume-Uni a souligné la nécessité d'une approche internationale des normes applicables à la marine marchande. Il espère des avancées sur les questions soulevées dans les rapports.
- 38.** L'expert du groupe des gens de mer des Philippines a constaté, comme son homologue gouvernemental, que le rapport recèle de nombreuses inexactitudes à propos de son pays, l'image qu'il en donne n'étant pas un reflet fidèle de l'ensemble de cette industrie. Il a souligné que son pays fut un des premiers à ratifier la convention n°179 qui a eu une

incidence bénéfique sur les pratiques de recrutement, quoique les systèmes en vigueur ne soient pas parfaits. Il a ajouté que la Philippine Overseas Employment Administration (POEA) procède à la révision des règles relatives à l'emploi et au recrutement et qu'il faut y voir une démarche extrêmement positive. Il a signalé que la Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT) et la POEA avaient amorcé un dialogue en vue d'offrir des conditions décentes à tous. Il a ensuite déclaré que le taux de syndicalisation des gens de mer philippins n'était pas aussi faible que cela puisque l'Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP-PTGWO-ITF) compte à lui seul plus d'adhérents que le chiffre cité dans l'étude de cas. Il a noté que cette étude ne mentionne pas les syndicats «jaunes» qui n'apportent pas de réelle protection aux gens de mer. Il a ajouté que la proposition des Philippines Seafarers' Promotion Council (PSPC) de créer un syndicat asiatique des gens de mer appelle la plus grande circonspection parce que le PSPC est sous la coupe des armateurs et que son programme de guichet unique pour les gens de mer est devenu un projet prioritaire du ministère philippin du Travail. L'expert du groupe des gens de mer des Philippines a également noté que, malgré que son pays soit le premier pourvoyeur de gens de mer au monde, sa législation et sa politique envers les gens de mer étrangers laissent à désirer. Il a estimé que la nouvelle loi sur les gens de mer étrangers, actuellement devant le parlement, remédie à cette situation. Il a ajouté que la situation devrait s'améliorer sensiblement, le Président de la République ayant appelé de ses vœux l'adoption de cette loi. Quoique le rapport mette en exergue plusieurs éléments négatifs, il a fait remarquer que la plupart ont depuis fait l'objet de mesures concrètes et positives qui devraient régler les problèmes actuels.

39. L'expert gouvernemental de l'Inde a donné des éclaircissements sur la question des livrets d'engagement. Il a expliqué que les autorités ne délivrent ces documents qu'aux personnes habilitées, comme par exemple aux titulaires de qualifications STCW95. Il a précisé que son gouvernement n'entendait pas faire de la marine marchande un club fermé. Il sait que des cas de fraude dans la délivrance de ce qu'on appelle les «certificats de non-objection» ont été portés à la connaissance des autorités maritimes. Il a aussi le sentiment que le fait de limiter le recrutement aux adhérents d'un syndicat en particulier pourrait constituer une violation de la liberté d'association.
40. Le secrétaire du groupe des gens de mer a rappelé la pertinence du principe de «lien substantiel», fondamental en matière de travail décent en mer. Il a rappelé le bilan atroce du Panama en matière d'abandon de gens de mer, par exemple, dont la preuve a été faite lors d'une réunion du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT, ainsi que les vices de fond dont est entachée sa loi n° 8, l'exposant ainsi à des plaintes pour violation de la liberté syndicale. Il a accusé le Panama, entre autres, de ne pas respecter les obligations résultant de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). Selon lui, ces pays sont dans l'impossibilité de répondre aux critères du travail décent, en matière de dialogue social surtout, les rapports ayant montré que le Panama ne compte pas d'organisations représentatives des armateurs ou des gens de mer. Il a souligné que l'absence de lien substantiel aux termes de l'article 91 de l'UNCLOS et l'absence de partenaires sociaux dans l'Etat du pavillon signifient que les pavillons de complaisance sont incompatibles avec le travail décent et la cause d'un déficit grave en la matière.
41. L'expert gouvernemental du Panama a évoqué plusieurs points des rapports, rectifiant le passage relatif aux voies de recours en précisant que la procédure suivie au Panama exige d'instruire toutes les plaintes et que c'est sur cette base qu'il est statué. Il a ajouté que la loi sur le salaire minimum est appliquée, que c'est aux armateurs et aux gens de mer qu'il appartient de déterminer ensemble les salaires, et qu'au Panama le salaire minimum des gens de mer est supérieur à ceux des autres catégories et probablement le salaire minimum le plus élevé de toute l'Amérique latine, quel que soit le type d'emploi. S'agissant de la responsabilité, il a ajouté que l'armateur doit rapatrier les gens de mer à l'endroit que ceux-

ci déterminent. Il a encore ajouté que le droit panaméen reconnaît les syndicats de gens de mer qu'armateurs et gens de mer ont négocié collectivement.

42. Bien qu'il comprenne qu'on tienne à corriger les erreurs des rapports, l'expert gouvernemental de la France invite instamment les participants à consacrer le temps restant à rechercher des solutions à proposer au groupe de travail tripartite. C'est pour lui le plus important.
43. Le président a appuyé les propos de l'expert du gouvernement français demandant de faire abstraction du rapport pour s'intéresser davantage aux droits des gens de mer. Il a souligné l'extrême complexité de cette industrie internationale; le compte rendu de cette réunion doit se justifier et aborder les problèmes concrets.
44. L'expert du groupe des gens de mer de l'Inde a répondu aux remarques de l'expert gouvernemental de son pays. Il a déclaré que, si les livrets d'engagement sont délivrés à des personnes ayant reçu une formation technique, elles aboutissent souvent sur des navires en qualité de stagiaires (grades inférieurs) et pas à des postes pour lesquels elles sont agréées. Il a également parlé de l'existence d'un accord bipartite entre armateurs et gens de mer sur les prestations.
45. L'expert du groupe des gens de mer du Danemark a eu l'impression d'avoir été mal compris. Les armateurs danois ont le mérite d'avoir passé des accords avec les syndicats alors que la loi ne les y obligeait pas et ils font donc preuve de coopération pour combler les lacunes de la législation danoise. Il a expliqué aux armateurs philippins qu'il ne devrait y avoir aucune discrimination fondée sur la nationalité mais que, hélas, une fois rentrés chez eux, les gens de mer philippins ne bénéficient pas du même traitement que leurs homologues danois.
46. Pour l'expert gouvernemental de la Grèce, il est essentiel de se concentrer sur les points nécessitant que des mesures soient prises. Il a ajouté qu'il communiquerait ses commentaires sur le rapport par écrit au secrétariat et que le ministère de la Marine marchande avait répondu au questionnaire avec le Syndicat des armateurs grecs et la Fédération panhellénique des gens de mer. La marine marchande ayant toujours été considérée comme un secteur à part, des textes de loi particuliers ont été adoptés à l'intention des gens de mer. Il a aussi précisé que, si les conventions collectives ne s'appliquent effectivement qu'aux nationaux, les ressortissants étrangers peuvent être couverts par des conventions collectives distinctes. Par ailleurs, la Grèce a institué à l'échelon national un système de sécurité sociale propre aux gens de mer. Enfin, sa dernière remarque a porté sur le fait que les rapports décrivent la Grèce comme un pays pourvoyeur de main-d'œuvre. Il a fait remarquer qu'ils n'ont pas répondu aux questions se rapportant à ce point et qu'il n'y a pas lieu de considérer la Grèce comme un pays pourvoyeur de main-d'œuvre.
47. L'expert gouvernemental de l'Inde a répondu aux commentaires du représentant des gens de mer de son pays. Il a déclaré en avoir pris note puis a cité une convention collective stipulant que tous les hommes d'équipage doivent être affiliés au National Union of Seafarers of India (NUSI). Il a précisé que la réglementation impose au syndicat de délivrer un certificat de congé pour tout marin souhaitant travailler pour un employeur étranger. Il a révélé que des gens de mer ont dû payer jusqu'à 2 000 dollars pour obtenir ce certificat.
48. L'expert gouvernemental de l'Angola a rappelé que son pays avait ratifié 33 conventions de l'OIT, dont neuf sur le travail à bord des navires. L'inspection des navires est confiée au ministère de l'Administration publique, du Travail et de la Sécurité sociale. Cependant, ses inspecteurs ne sont pas suffisamment formés aux questions maritimes, ce qui réduit leur

efficacité. C'est pourquoi l'Angola voudrait demander au BIT d'envisager la possibilité d'organiser des séminaires sur la question. L'âge minimum pour le travail est 14 ans et il suppose qu'il s'applique également aux gens de mer. L'Angola a ratifié les conventions de l'OIT correspondantes, dont la convention n°182. Il a ajouté que des étrangers peuvent adhérer à des syndicats angolais. Par contre, il n'existe pas de salaire minimum en Angola. La création d'une commission interministérielle chargée de réviser le droit maritime angolais est à l'étude.

49. L'expert gouvernemental de la France a formulé deux remarques sur le contenu du rapport. Premièrement, les conventions collectives existantes s'appliquent à tous les gens de mer, quelle que soit leur nationalité. Mais, dans certains cas, lorsque le marin est rémunéré par un agent recruteur, la convention peut ne pas être appliquée. Ensuite, les ressortissants étrangers employés à bord de navires battant pavillon français ont toute possibilité d'être représentés par des syndicats français.
50. L'expert gouvernemental de l'Italie a fait remarquer que son pays figurait par erreur dans la liste de ceux qui exigent que les équipages soient exclusivement composés de leurs ressortissants. Il a cité l'article 318 du Code de navigation, amendé par la loi de 2001, qui stipule que les membres des équipages des navires de ce pays ne doivent pas nécessairement avoir la nationalité italienne ou une nationalité européenne conformément aux conventions collectives.
51. Le porte-parole du groupe des gens de mer a déclaré qu'il était temps de passer aux questions de fond. Il s'est dit déçu de la direction prise par les débats. En dehors des erreurs du rapport, il a souligné que les gens de mer n'avaient pas été consultés dans les délais quant à l'organisation de cette réunion. Quoiqu'il comprenne que le président souhaite accélérer les choses, il estime que certains points sont trop graves pour être abordés sommairement.
52. Il a dit avoir l'impression que son groupe se démarque des deux autres car ni les armateurs ni les gouvernements n'ont condamné les pratiques atroces auxquelles il a fait allusion. Les premiers ont jugé que ses propos étaient trop empreints d'émotion tandis que les gouvernements, vers lesquels les gens de mer se tournent naturellement pour obtenir la protection de la loi contre les pires pratiques, ont gardé le silence. On a l'impression que certains voudraient justifier le système du pavillon de complaisance et considèrent les registres comme une activité commerciale plutôt qu'un moyen de conférer une nationalité aux navires, comme le prévoit le droit international.
53. A son avis, le Bureau devrait y réfléchir car il donne l'impression de pencher en faveur des autres groupes. Contrairement à la veille, il lui semble maintenant que cette réunion ne pourra déboucher sur un dialogue productif parce que les gens de mer n'accepteront jamais les tentatives de légitimation des pavillons de complaisance. Il a aussi contesté le caractère positif du document d'orientation proposé par le Bureau.
54. Le porte-parole du groupe des gens de mer a ensuite exposé le point de vue de son groupe qui pourrait, à son avis, servir de base pour la suite des discussions. Le groupe des gens de mer est arrivé à la conclusion que cette réunion d'experts est un exercice qui semble avoir pour unique objet la réhabilitation des pavillons de complaisance et l'apaisement de tous ceux qui ont dénoncé le déficit de travail décent qu'on ne peut que constater chez de nombreux Etats pavillon. Dans les remarques liminaires, le Bureau avait expliqué que cette réunion avait été convoquée à la suite d'une résolution adoptée par la CPM en 1991. Cette résolution a déjà donné lieu à la publication par le BIT d'un rapport intitulé *Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer*, qui a été discuté à la 29^e session de la CPM. Le compte rendu de cette réunion (JMC/29/2001/14) aurait donc dû être cité dans les conclusions de la

présente réunion puisqu'il est riche d'informations sur le thème qui en fait l'objet. Les participants ont notamment été invités à prendre connaissance des résolutions de la CPM approuvées par le Conseil d'administration et des commentaires du groupe des gens de mer figurant à l'annexe 16.

55. Le groupe des gens de mer a aussi jugé utile de rappeler le résumé qu'a donné le président des discussions du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les aspects essentiels du travail décent dans le secteur maritime et qui se présentait comme suit:

- les droits de l'homme au travail;
- l'emploi et le revenu;
- la protection sociale et la sécurité sociale;
- le dialogue social.

56. Le groupe des gens de mer ne peut accepter que des pays abritant des pavillons de complaisance manifestent un attachement au dialogue social et au tripartisme et, par conséquent, au concept de travail décent. Comme l'a fait la délégation danoise, il faudrait que la réunion reconnaisse que le système des pavillons de complaisance a eu un impact négatif dans tous les Etats pavillon.

57. Le groupe des gens de mer a demandé que plusieurs points soient actés à propos des rapports préparés par le Bureau en prévision de la présente réunion:

- Le fait que 65 pour cent des pays ayant répondu appliquent une politique discriminatoire est significatif et témoigne d'un déficit grave de travail décent dans le secteur maritime. Cette situation a une forte incidence économique en termes de concurrence déloyale. Les rapports font état de graves problèmes de discrimination envers les marins étrangers sur les navires de la plupart des Etats pavillon sans que ceux-ci fassent grand-chose pour y apporter remède. L'OIT devrait étudier la question dans l'optique de la Déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail et de la convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958.
- Le fait que beaucoup de marins ne soient pas couverts par la législation nationale, qu'il s'agisse de nationaux ou de ressortissants étrangers non domiciliés, est une constatation majeure. L'absence de couverture par la législation nationale est très importante dans le cas des gens de mer non domiciliés parce que les Etats pavillon ne s'acquittent pas des obligations que leur confère la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui leur impose d'exercer effectivement leur juridiction et leur contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant leur pavillon (art. 94).
- Le secteur maritime accuse incontestablement un déficit de travail décent considérable et l'OIT doit prendre d'urgence des mesures pour remédier à cette situation. Les pavillons de complaisance sont, par définition, incompatibles avec le travail décent puisque ni les gens de mer ni les employeurs ne sont dans l'Etat du pavillon et qu'il n'existe donc pas de partenaires sociaux avec lesquels promouvoir le dialogue social et le tripartisme.
- L'utilisation du terme «registres» est regrettable parce qu'elle suggère l'absence de lien avec l'Etat, ce qui n'est pas le cas. Les gens de mer vivent et travaillent à bord de navires, et le droit international stipule qu'un navire a la nationalité du pavillon qu'il

arbore. Les conséquences sont importantes pour l'équipage, en matière de juridiction civile et pénale ainsi que pour l'exercice de leurs droits humains et syndicaux.

58. Le groupe des gens de mer a proposé que le groupe d'experts convienne:

- de l'existence d'un déficit considérable de travail décent dans le secteur maritime et de la nécessité, pour l'OIT, de prendre des mesures urgentes afin d'y remédier. Seul un dialogue social digne de ce nom entre les gouvernements, les gens de mer et les armateurs permettra de surmonter ce déficit;
- que les pavillons de complaisance sont, par définition, incompatibles avec le travail décent;
- que le «lien substantiel» conserve une importance fondamentale;
- d'inviter le Conseil d'administration à charger le Bureau de dresser un inventaire des carences des pavillons de complaisance aux fins d'exercer un contrôle efficace dans le domaine social et du travail sur les navires battant ces pavillons et de le communiquer à une future réunion des Etats parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer;
- que la solution aux carences du système sera uniquement recherchée par la voie d'une réglementation internationale et de la mise en vigueur d'un mécanisme d'application faisant en sorte que les Etats pavillon honorent leurs obligations internationales. A cet effet, la présente réunion devrait inviter le Conseil d'administration à charger le Directeur général du BIT d'écrire au Secrétaire général de l'OMI afin de mettre en œuvre la décision de la Commission des Nations Unies sur le développement durable (CSD 7) demandant l'adoption, sous forme contraignante si les membres de l'OMI le jugent utile, de mesures forçant les navires de tous les Etats pavillon à respecter les règles et normes internationales afin d'obtenir la mise en pratique sans réserve de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en particulier son article 91 (nationalité des navires) ainsi que des dispositions d'autres conventions correspondantes et, en coopération avec la FAO, de définir la notion de lien substantiel, conformément à la résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies. Le Directeur devra aussi signaler à l'OMI l'intérêt que l'OIT porte à ses travaux et lui faire part de son souhait d'y être associé, conformément à l'accord de coopération liant les deux organisations;
- qu'il incombe aux armateurs d'assurer des conditions de travail sûres et décentes aux gens de mer qu'ils emploient ou engagent et que ce facteur devrait être pris en considération pour déterminer quel pavillon doit battre un navire;
- d'inviter le Conseil d'administration à demander aux Nations Unies, par le truchement de son Département des affaires maritimes et du droit de la mer, et en collaboration avec le BIT, de réviser la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires;
- de prendre note des recommandations du Comité de la liberté syndicale du BIT relatives au Danemark et à l'ingérence de son gouvernement dans le droit des gens de mer de négocier collectivement à l'occasion de la loi instaurant le RID, et d'inviter le gouvernement danois à appliquer ces recommandations sans délai et le Bureau à prendre note de cette situation dans le cadre de son Programme pour le travail décent;
- qu'une marine marchande de qualité ne doit pas se limiter à respecter les instruments internationaux et les normes minimums qu'ils contiennent. Une marine marchande de

qualité exige une amélioration permanente et la mise en pratique de toutes les obligations de l'Etat du pavillon, ce qui nécessite des institutions efficaces;

- que la présente réunion condamne la pratique des «listes de surveillance» et «listes noires» tenues par les armateurs et invite l'OIT à concevoir des politiques et des programmes destinés à éliminer ces pratiques;
- que l'OIT devrait promouvoir l'application des conventions fondamentales énoncées dans la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail dans le secteur maritime;
- que la présente réunion demande à l'OIT de prendre acte de l'étude de cas sur le Panama, en particulier de l'absence de partenaires sociaux dans ce pays, dans le cadre de son Programme pour le travail décent et de soulever les questions évoquées auprès de son administration;
- que la proposition de l'étude de cas sur les Philippines demandant que les Philippines Seafarers' Promotion Council s'efforce de créer un syndicat asiatique des gens de mer irait à l'encontre de la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, et demande que l'OIT examine l'étude de cas sur les Philippines dans le cadre de son Programme pour le travail décent et soulève immédiatement les questions évoquées auprès de son administration par les canaux appropriés.

59. Le porte-parole du groupe des armateurs a déclaré que son groupe n'était pas en mesure d'accepter les propositions des gens de mer puis il a proposé une formule de compromis fondée sur les propositions suivantes:

- 1) Malgré les réserves qu'ils ont exprimées à propos du contenu des rapports du Bureau et du questionnaire sur lequel ils reposent, les armateurs considèrent que ces documents renferment beaucoup d'informations pertinentes sur le thème des conditions de travail et de vie à bord des navires immatriculés sur les registres internationaux.
- 2) Le groupe a noté que les rapports révèlent une série de problèmes et de carences dans l'administration de certains registres maritimes s'agissant de l'absence de textes légaux adéquats dans certains domaines et, en particulier, un manque d'application des réglementations nationale et internationale. Le groupe considère qu'une législation nationale s'appliquant à tous les grands aspects des conditions du travail en mer, fondée sur des normes internationales et mise en pratique sans réserve, est le critère d'un registre maritime de qualité.
- 3) Le groupe des gens de mer a déposé des rapports relatifs à des violations des droits et conditions des gens de mer en matière d'emploi. Le groupe des armateurs a reconnu l'existence d'abus et réaffirmé son désir de trouver les moyens d'éliminer ces abus partout où c'est possible. Le groupe considère que l'élaboration, l'adoption et l'application de la nouvelle convention amendée faciliteraient la réalisation de cet objectif.
- 4) Le groupe a relevé dans les rapports que les modalités des inspections destinées à vérifier le respect de la législation et l'adoption de mécanismes permettant aux gens de mer de dénoncer auprès des autorités les infractions en matière de législation nationale et de prestations contractuelles sont des moyens importants dont disposent les administrations pour garantir l'observance des prescriptions.
- 5) Le groupe des armateurs considère que les rapports mettent également en lumière les difficultés qui se posent lorsqu'une administration veut adopter une législation

destinée à protéger ses ressortissants qui travaillent essentiellement à bord de navires immatriculés dans un autre pays et, à l'inverse, les difficultés rencontrées par l'administration d'un Etat pour protéger les gens de mer employés sur des navires battant son pavillon lorsque ceux-ci sont en majorité des ressortissants étrangers. Le groupe estime que les conflits de compétence susceptibles de se poser et l'absence totale de couverture sont des problèmes nécessitant une intervention.

- 6) S'agissant de l'élaboration de normes relatives aux conditions de travail et de vie, le groupe des armateurs considère que les administrations doivent faire en sorte que celles-ci reposent sur les normes internationales minimums les plus rigoureuses assorties, le cas échéant, de dispositions reflétant la législation et la pratique nationales. Les textes de loi doivent être clairs et univoques, afin d'être compréhensibles et facilement applicables, et les gens de mer doivent pouvoir s'informer sur les possibilités de recours pour non-respect de leurs dispositions.
 - 7) Le groupe des armateurs considère que les rapports soulignent le rôle crucial du contrôle et de la mise en application pour l'efficacité des registres maritimes. A cet égard, les éléments indispensables sont des dispositions écrites et claires, des procédures d'inspection adéquates de la part de l'Etat du pavillon ou des autorités portuaires suivant le cas, une bonne formation des inspecteurs, une comptabilisation des inspections, des manquements et des sanctions à imposer aux contrevenants. De même, il y aurait lieu d'envisager un mécanisme rendant compte du bon fonctionnement des registres.
- 60.** Les experts gouvernementaux, ayant connaissance des rapports du Bureau et des points de vue des experts des groupes des gens de mer et des armateurs, ont conclu que le secteur maritime n'est pas parfait et constaté un certain nombre de déficits de travail décent. Ils ont convenu de la nécessité de prendre des dispositions pour remédier à ces déficits et améliorer les conditions de travail et de vie des gens de mer. Les experts gouvernementaux ont convenu à l'unanimité de la nécessité d'une déclaration du groupe gouvernemental prenant position sur l'évolution future des conditions de travail et de vie de tous les gens de mer, indépendamment de leur nationalité, de leur domicile ou du pavillon du navire sur lequel ils travaillent. Ils ont conclu à l'unanimité à l'inanité de se reporter au passé, que ce soit pour la présente réunion ou dans l'intérêt des gens de mer. Il est essentiel d'anticiper afin d'améliorer les conditions de travail et de vie et d'empêcher l'apparition de déficits à bord de navires tout en combattant ceux qu'on peut constater sur d'autres.
- 61.** Les experts gouvernementaux ont convenu à l'unanimité que tous les Etats pavillon et toutes les autorités portuaires doivent disposer de moyens et de mécanismes puissants pour faire respecter le droit à des conditions de vie et de travail décentes. Chaque Etat dont dépend une agence de recrutement doit également veiller à ce qu'elle soit contrôlée et assume ses responsabilités envers les gens de mer. Les experts gouvernementaux ont également souligné l'importance d'une amélioration des conditions de vie et de travail des gens de mer pour rendre le secteur maritime attrayant pour les jeunes et les inciter à opter pour une carrière maritime.
- 62.** Les experts gouvernementaux espèrent que les propositions qui suivent seront acceptables pour les partenaires sociaux et qu'ils leur conféreront le caractère tripartite qui est l'essence même de l'OIT:
- Les experts gouvernementaux voient dans la présente réunion d'experts l'occasion de poursuivre l'action déjà entreprise par les gouvernements, les gens de mer et les armateurs afin d'améliorer les conditions de vie et de travail de tous les gens de mer, indépendamment de leur nationalité ou de leur domicile.

-
- Les experts gouvernementaux ont souligné la nécessité d’adopter, aux niveaux national et international, les mesures les plus strictes contre les entraves illégales au droit au travail et les obstacles à des conditions de vie et de travail décentes.
 - Les experts gouvernementaux considèrent également qu’il est urgent de résorber efficacement les déficits de travail décent existant dans le secteur maritime. Ils sont conscients que la protection sociale, la sécurité sociale et le dialogue social, ainsi que la négociation collective, nécessitent une attention particulière.
 - Les experts gouvernementaux ont convenu de la nécessité d’envisager la mise en place d’un mécanisme qui permettrait de dresser le bilan de chaque Etat pavillon.
 - Les experts gouvernementaux considèrent que, au niveau de l’application, les dispositions correspondantes du Code ISM devraient également être prises en compte.
 - Les experts gouvernementaux ont souligné l’importance des principes suivants:
 - 1) afin d’exercer effectivement sa juridiction dans le domaine social, chaque Etat doit disposer d’une bonne administration des questions maritimes dotée d’un cadre législatif solide conforme aux normes internationales du travail, et de mécanismes d’application rigoureux;
 - 2) l’Etat du pavillon assume l’entière responsabilité du respect des droits des gens de mer en service à bord de ses navires;
 - 3) chaque Etat pavillon doit disposer des moyens d’imposer des conditions de vie et de travail décentes sur ses navires, où qu’ils soient dans le monde;
 - 4) chaque Etat doit s’assurer que les agences de recrutement de gens de mer exerçant dans sa juridiction sont soumises au contrôle du gouvernement et que les droits des gens de mer sont respectés;
 - 5) chaque Etat doit disposer des mécanismes nécessaires au contrôle des conditions de vie et de travail sur les navires visitant ses ports, conformément aux instruments internationaux en vigueur;
 - 6) tous les inspecteurs chargés du contrôle des conditions de vie et de travail doivent être suffisamment qualifiés et formés et disposer de termes de référence clairs;
 - 7) chaque Etat pavillon doit obliger les armateurs à communiquer aux gens de mer les textes de lois, réglementations et conventions collectives applicables à leurs conditions de vie et de travail;
 - 8) chaque Etat doit instaurer des procédures simples et peu onéreuses permettant à tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité ou leur domicile, d’introduire facilement des recours pour violation de la législation nationale régissant les conditions de vie et de travail ou pour non-respect d’un contrat d’emploi ou d’une convention;
 - 9) chaque armateur doit assurer des conditions de travail sûres et décentes aux gens de mer qu’il emploie ou embauche et en assumer la responsabilité;
 - 10) les agences de recrutement doivent être solidairement responsables avec les armateurs, où qu’ils soient domiciliés, en cas de non-respect d’un contrat d’emploi ou d’une convention.

-
- 63.** Le président, notant les différents points de vue exprimés par les experts, les a résumés dans un texte figurant en annexe et qu'il a proposé de présenter comme une déclaration commune des experts.
- 64.** Les experts des groupes des gens de mer et des armateurs ont donné leur accord sur le contenu de la déclaration commune.
- 65.** Les experts gouvernementaux ont accepté à l'unanimité le document dans son ensemble tout en formulant les commentaires suivants qu'ils ont demandé de faire acter dans le compte rendu:
- pour les experts gouvernementaux, le deuxième paragraphe de la déclaration commune évoquant les violations de la liberté syndicale et du droit d'organisation et de négociation collective n'est pas censé viser un gouvernement en particulier;
 - pour les experts gouvernementaux, la référence à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer figurant dans le cinquième paragraphe de la déclaration commune se rapporte à la mise en application des conditions de travail et de vie à bord des navires relevant de la compétence de l'OIT.
- 66.** Un expert du groupe des gens de mer a noté que l'Assemblée générale des Nations Unies avait réaffirmé tout récemment, dans un document portant la référence A/Res/56/12, l'indivisibilité de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et souligné son caractère universel. Il a formulé l'espoir que rien dans les commentaires des experts gouvernementaux ne peut être interprété comme une remise en cause de leur acceptation des résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies.
- 67.** Les experts ont convenu que le compte rendu sera approuvé par le bureau de la réunion au nom des experts. Une fois traduit et imprimé, il sera ensuite envoyé à tous les participants.
- 68.** Le porte-parole du groupe des armateurs a ajouté qu'ils n'étaient pas entièrement d'accord avec tous les éléments de la réunion, notamment avec les rapports qui ont été présentés, avec les propositions déposées par le groupe des gens de mer et certains passages de la déclaration commune. Quoi qu'il en soit, ils se satisfont de sa conclusion et remercient les participants pour le travail réalisé pendant ces trois jours.
- 69.** Le porte-parole du groupe des gens de mer a qualifié ces trois journées de très difficiles et fort décevantes, au début surtout. Les gens de mer avaient beaucoup attendu du document du groupe gouvernemental supposé constituer un point de départ, ce qui n'est pas pratique courante. Quoi qu'il en soit, il a précisé qu'un compromis satisfaisant a finalement été atteint et il a remercié tous les participants pour ce résultat.
- 70.** Le président a clos la réunion en remerciant tous les participants pour leur contribution et il a fait remarquer que l'esprit de coopération et de bonne volonté qui a prévalu au cours de ces trois jours lui a donné confiance en l'avenir.

Annexe

Déclaration commune de la réunion d'experts

Les experts gouvernementaux voient dans la présente réunion tripartite l'occasion de poursuivre l'action déjà entreprise à plusieurs niveaux par les gouvernements, les gens de mer et les armateurs en vue d'améliorer les conditions de vie et de travail de tous les gens de mer, indépendamment de leur nationalité ou de leur domicile.

Les experts insistent sur la nécessité d'adopter, aux plans national et international, les mesures les plus rigoureuses contre les violations des normes internationales du travail, y compris les violations de la liberté syndicale et du droit d'organisation et de négociation collective qui font obstacle à des conditions de vie et de travail décentes pour les gens de mer.

Les experts gouvernementaux considèrent qu'il est urgent de résorber efficacement les déficits de travail décent existant dans le secteur maritime. Ils sont conscients que les conditions d'emploi, la protection sociale, la sécurité sociale et le dialogue social, ainsi que la négociation collective, nécessitent une attention particulière. A ce propos, les experts reconnaissent l'importance du Programme pour le travail décent en mer et invitent le Conseil d'administration à charger le Bureau de poursuivre cette action en concertation avec les mandants.

Les experts ont convenu de la nécessité d'envisager la mise en place d'un mécanisme qui permette de dresser le bilan de chaque Etat pavillon par rapport aux instruments de l'OIT.

Les experts gouvernementaux considèrent que, au niveau de l'application, les dispositions correspondantes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et celles du Code ISM devraient également être prises en compte.

Les experts gouvernementaux soulignent l'importance des principes et droits suivants:

- 1) Afin d'exercer effectivement sa juridiction dans le domaine social, chaque Etat doit disposer d'une bonne administration des questions maritimes dotée d'un cadre législatif solide conforme, au minimum, aux normes internationales du travail et de mécanismes d'application rigoureux.
- 2) L'Etat du pavillon doit assumer l'entière responsabilité du respect des droits des gens de mer en service à bord des navires battant son pavillon.
- 3) Chaque Etat pavillon doit disposer des moyens d'imposer des conditions de vie et de travail décentes sur les navires battant son pavillon, où qu'ils soient dans le monde.
- 4) Chaque Etat doit s'assurer que les agences de recrutement de gens de mer exerçant légalement dans sa juridiction sont soumises au contrôle du gouvernement et que les droits des gens de mer sont respectés.
- 5) Chaque Etat doit disposer des mécanismes nécessaires au contrôle des conditions de vie et de travail sur les navires visitant ses ports, conformément aux instruments internationaux en vigueur.
- 6) Tous les inspecteurs chargés du contrôle des conditions de vie et de travail doivent être suffisamment qualifiés, formés et disposer de termes de référence clairs.
- 7) Chaque Etat pavillon doit obliger les armateurs à communiquer aux gens de mer les textes de lois, réglementations et conventions collectives régissant leurs conditions de vie et de travail et veiller, conformément à la législation et à la pratique nationales, à ce qu'ils soient appliqués.
- 8) Chaque Etat doit instaurer des procédures simples et peu onéreuses permettant à tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité ou leur domicile, d'introduire facilement des recours pour violation de la législation nationale régissant les conditions de vie et de travail ou pour non-respect d'un contrat d'emploi ou d'une convention.
- 9) Chaque armateur doit assurer des conditions de travail sûres et décentes aux gens de mer qu'il emploie ou embauche et en assumer la responsabilité.
- 10) Dans les Etats où des agences de recrutement sont légalement établies, celles-ci doivent être solidairement responsables avec les armateurs, où qu'ils soient domiciliés, en cas de non-respect d'un contrat d'emploi ou d'une convention.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Government representatives
Représentants des gouvernements
Representantes de los gobiernos

ANGOLA

M. Joao Pedro Gongo, responsable des activités de l'OIT, ministère du Travail, Luanda

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

M. Mbizi Mbunga, chef de la section des gens de mer et normes, ministère des Transports/DNMMP, Luanda

BAHAMAS

Captain Douglas Bell, Deputy Director (Maritime Affairs), Bahamas Maritime Authority, London

BENIN BÉNIN

M^{me} Rahanatou Anki Dosso, directrice adjointe, Direction de la marine marchande, Cotonou

Adviser/Conseillère technique/Consejero técnico

M^{me} Gertrude Gayard, administrateur du travail, ministère du Travail et de la Fonction publique, Cotonou

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

Sr. Paulo Sérgio de Almeida, Labour Inspector, Ministério do Trabalho e Emprego, Rio de Janeiro

CHINA CHINE

Mr. Zhang Xiaojie, Deputy Director, Department of International Cooperation, Ministry of Communications, Beijing

CÔTE D'IVOIRE

M. K. Coulibaly, chargé d'études, cabinet du ministre, ministère des Transports, Abidjan

CYPRUS CHYPRE CHIPRE

Captain Andreas A. Constantinou, Senior Marine Surveyor, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Lemesos

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Chryso Demetriou, Merchant Shipping Officer A, Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works, Lemesos

DENMARK DANEMARK DINAMARCA

Ms. Birgit Sjølling Olsen, Director of Shipping Policy, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Frantz Miller, Head of Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

Mr. Philippe Bauchy, Special Adviser, Centre for Seafarers and Fishermen, Education and Register of Shipping, Danish Maritime Authority, Copenhagen

EGYPT EGYPT EGIPTO

Ms. Fatma Abdel Hamid Le Saied, General Manager of Maritime Transport, Ministry of Transport, Maritime Sector, Alexandria

Adviser/Conseillère technique/Consejero técnico

M^{me} Nadia El Gazzar, conseillère des affaires du travail, mission permanente d'Égypte à Genève

FRANCE FRANCIA

M. Jean-Marc Schindler, administrateur en chef des affaires maritimes, chargé de mission au ministère des Affaires étrangères, Direction des affaires économiques et financières, Paris

Advisers/Conseillers techniques/ Consejeros técnicos

M. Alain Moussat, directeur du travail, chef du bureau de l'Inspection du travail maritime, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris

M. Xavier Marill, administrateur des affaires maritimes, adjoint au chef du bureau de l'Inspection du travail maritime, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris

M^{me} Bernadette Fougerouse, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris

GREECE GRÈCE GRECIA

Mr. George Boumpopoulos, Head of Seamen's Labour Relations, Commander H.C.G, Ministry of Mercantile Marine, Seamen's Labour Division, Piraeus

INDIA INDE

Mr. Vinod Kumar, Assistant Director-General of Shipping, Directorate General of Shipping, Ministry of Shipping, Mumbai

ITALY ITALIE ITALIA

Sr. Luigi Trento, Direzione Generale della Tutela delle Condizioni di Lavoro, Divisione IIa – Affari Internazionali, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Roma

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sra. Stefania Moltoni, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma

Sr. Guisepppe Alati, Direzione Generale per la Navigazione e il Trasporto Marittimo, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma

REPUBLIC OF KOREA RÉPUBLIQUE DE CORÉE REPÚBLICA DE COREA

Mr. Sung-Ki Yi, Labour Attaché, Permanent Mission of the Republic of Korea in Geneva

LIBERIA LIBÉRIA

Mr. Jeremy M.S. Smith, Maritime Policy Advisor, Liberian International Ship and Corporate Registry, New York

MALTA MALTE

Mr. Anthony Mangion, Registrar of Ships, Malta Maritime Authority, Valletta

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Gordon Cutajar, Assistant Registrar, Malta Maritime Authority, Valletta

MOROCCO MAROC MARRUECOS

M^{me} Siham Bouassa, conseillère, mission permanente du Maroc à Genève

NETHERLANDS PAYS-BAS PAÍSES BAJOS

Mr. Rob de Bruijn, Senior Policy Adviser, Directorate for Transport and Infrastructure, Ministry of Transport and Waterworks, Maritime Division, The Hague

Adviser/Conseillère technique/Consejero técnico

Ms. Ingeborg Van Gasteren, Senior Policy Adviser, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Division for Maritime Transport, The Hague

NIGERIA NIGÉRIA

Mr. Wali Mansoon Kurawa, Director, Maritime Services, Federal Ministry of Transport, Abuja

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Ahmed Tijjani Ramalan, Executive Chairman, Joint Dock Labour Industrial Council, Lagos

Mr. O. Clement Illoh, Chief Labour Officer, Inspectorate Department, Federal Ministry of Labour and Productivity, Abuja

Mr. Kunle Folarin, Director, Joint Dock Labour Industrial Council, Lagos

Mr. Abdullah Ahmad, Permanent Mission of Nigeria in Geneva

NORWAY NORVÈGE NORUEGA

Mr. Georg T. Smefjell, Assistant Director-General, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Haakon Storhaug, Adviser, Norwegian Maritime Directorate, Oslo

PANAMA PANAMÁ

Sr. Juan Antonio Ledezma, Secretario General, Embajador ante la OIT, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. Roman Ernesto Jaen Ramírez, Jefe del Departamento de Asuntos Laborales Marítimos, Asesor Legal, Dirección de la Gente de Mar, Autoridad Marítima de Panamá, Panamá

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr. Roy Señeres, Chairman and Presiding Commissioner, National Labour Relations Commission, Las Piñas.

RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA

Mr. Alexander Frolov, Deputy Head, Department of Shipping Policy and Merchant Fleet Production Regulation, Ministry of Transport, Moscow

SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA

Ms. Lindiwe Lusenga, Counsellor – Labour, Permanent Mission of South Africa in Geneva

SWEDEN SUÈDE SUECIA

Mr. Rolf Gotare, Principal Administration Officer, Swedish Maritime Administration, Norrköping

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

Ms. Aynur Gunes, Deputy General Manager, Ministry of Labour and Social Security, Ankara

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Sinan Binbir, Labour Inspection Board, Ministry of Labour and Social Security, Ankara

Mr. Okay Kilic, Maritime Expert, Undersecretariat for Maritime Affairs, Ankara

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr. Alexander Steele, Administrator for Survey Policy, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

Mr. Paul Sadler, Head of International Liaison Branch, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Desmond Howell, Director, Isle of Man Marine Administration, Douglas

Mr. Jan Colligan, Health and Hygiene Inspector, Maritime and Coastguard Agency, Southampton

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr. Edmund T. Sommer, Chief, Division of General and International Law, U.S. Maritime Administration, Washington, DC

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Robert S. Hagen, Labor Attaché, United States Permanent Mission in Geneva

Shipowners' representatives
Représentants des armateurs
Representantes de los armadores

Mr. Roberto Aglieta, Executive, Confederazione Italiana Armatori, Roma
Mr. Arthur Bowring, Managing Director, Hong Kong Shipowners' Association, Wanchai
Mr. Joe Cox, President, Chamber of Shipping of America, Washington, DC
Mr. Sabyasachi Hajara, Director, Indian National Shipowners' Association Director, The Shipping Corporation of India Ltd., Mumbai
Ms. Carla Limcauco, Senior Vice-President, Filipino Shipowner's Association, Manila
Mr. Dierk Lindemann, Managing Director, German Shipowners' Association, Hamburg
Captain Frank Preece, Isle of Man Shipping Association, Douglas
Ms. Pia Voss, Danish Shipowners' Association, Copenhagen

Shipowners' advisers
Conseillers techniques des armateurs
Consejeros técnicos de los armadores

Captain Koichi Akatsuka, General Manager, Japanese Shipowners' Association, London
Mr. David Dearsley (Secretary of the Shipowners' group), Deputy Secretary General, International Shipping Federation, London
Mr. Richard Guy, Executive Assistant, International Shipping Federation, London
Mr. George Koltsidopoulos, Legal Adviser, Union of Greek Shipowners, Piraeus
Ms. Edith Midelfart, Attorney at Law, Norwegian Shipowners' Association, Oslo
Mr. Eduardo Rossel, Ingeniero en Prevencion de Riesgos, Coordinador Programa Pesquero, Asociacion Chilena de Seguridad, Santiago
Mr. Tim Springett, Manager, Marine Personnel, Chamber of Shipping, London

Seafarers' representatives
Représentants des gens de mer
Representantes de la gente de mar

Mr. H. Berlau, Head of Maritime Section, Specialarbejderforbund i Danmark (SiD), Copenhagen
Mr. Thulani C. Dlamini, Collective Bargaining Secretary, South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU), Johannesburg
Sr. Severino Almeida, Presidente Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), Rio de Janeiro
Mr. Jose Raul V. Lamug, Assistant to the President, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (AMOSUP), Manila
Mr. Brian Orrell, General Secretary, NUMAST, London
Mr. Abdulgani Serang, General Secretary, National Union of Seafarers of India, Mumbai
Mr. Thomas Tay, General Secretary, Singapore Maritime Officers' Union (SMOU), Singapore
Mr. Agapios Tselentis, Director International Department, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus

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

Mr. Mark Dickinson, Executive Officer, NUMAST, London

Mr. Leif Dolleris, President, Danish Engineers' Association, Copenhagen

Mr. Göran Hansson, National Officer, Swedish Union for Services and Communication, SEKO Seafarer's Branch, Göteborg

Mr. Tony Santamera, National Secretary, Rail Maritime Transport Union, London

Mr. Konstantin Makarov, Seafarers Section, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Mr. Jon Whitlow (Secretary of the Seafarers' group), Acting Secretary Seafarers Section, International Transport Workers' Federation (ITF), London

Representatives of United Nations, specialized agencies and other official
international organizations

Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées
et d'autres organisations internationales officielles

Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados
y de otras organizaciones internacionales oficiales

European Union (EU)

Union européenne

Unión Europea

Ms. Christina Vartsos Tzannetakis, Official Administrator, Brussels

Representatives of non-governmental international organizations

Représentants d'organisations internationales non gouvernementales

Representantes de Organizaciones Internacionales no Gubernamentales

International Christian Maritime Association

Association maritime chrétienne internationale

Asociación Marítima Cristiana Internacional

Mr. Berend Van Dijken, General Secretary, International Christian Maritime Association, Rotterdam

International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)

Confédération internationale des syndicats libres

Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres

Ms. Anna Biondi, Assistant Director, ICFTU, Geneva