



Réponse du Directeur général à la discussion portant sur son rapport

1. Introduction

Cette 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail s'est distinguée à plus d'un titre. Ses débats ont été pour nous l'occasion de porter un regard rétrospectif sur les commencements de l'Organisation internationale du Travail et sur la clairvoyance et le discernement manifestés par ses Membres en 1920; en même temps, ils nous ont permis de nous projeter dans l'avenir pour trouver un moyen de répondre aux conséquences de la mondialisation pour les employeurs, les travailleurs et les entreprises au XXI^e siècle.

Pendant les trois semaines qu'a duré cette Conférence, je me suis entretenu avec de nombreux délégués. Tous m'ont parlé de leur enthousiasme et de l'intérêt que leur inspirent les efforts déployés par l'OIT en faveur du secteur maritime ainsi que de l'utilité des travaux qu'ils mènent ici pour assurer à tous un travail décent. Tous les groupes de toutes les régions faisaient montre de la même détermination. Et c'est sans aucun doute cette détermination et cet esprit d'initiative qui ont conduit le Comité plénier à présenter le texte final de la *Convention du travail maritime, 2006* à la Conférence. Comme tant d'orateurs l'ont répété, cette Conférence fera date.

Je souscris sans réserve aux nombreux messages de gratitude et aux nombreux hommages adressés au Président de cette session maritime et aux membres de son bureau. Je félicite M. Jean-Marc Schindler pour la manière exemplaire dont il a conduit cette réunion. Son esprit, ses compétences, son tact et ses talents de diplomate sont pour beaucoup dans le succès de cette Conférence. Il a été associé à cette entreprise tout au long des cinq années qu'il a fallu pour élaborer l'instrument. Je tiens également à exprimer ma très profonde gratitude aux Vice-présidents: M. Dierk Lindemann (employeur), M. Brian Orrell (travailleur) et M. Tatsuya Teranishi (gouvernements). Eux aussi ont été des participants de la première heure. Grâce au travail considérable qu'ils ont effectué au cours des trois semaines écoulées, cette session maritime s'est déroulée dans un climat positif et constructif. Cette Conférence a aussi fait l'essai d'une nouvelle méthode de travail qui consistait à se réunir en Comité plénier pendant dix jours pour soumettre à un examen tripartite approfondi le seul point à l'ordre du jour: le projet de convention du travail maritime consolidée. A ce que l'on m'a dit, le dialogue social qui s'est établi au sein de ce comité a été un modèle de tripartisme. Je félicite et remercie le Président du Comité plénier, M. Bruce Carlton, pour son travail. Je tiens aussi à rendre hommage à M. Tomada et à le remercier du vif intérêt et de l'appui que le Conseil d'administration a témoigné au secteur maritime.

Enfin, je voudrais adresser mes remerciements personnels à tous ceux d'entre vous qui ont participé à cette conférence historique. Il est une phrase qui dit que nous sommes

«juchés sur les épaules des géants», autrement dit que le présent bâtit sur le passé. Cette Conférence, dont la tâche était d'examiner en vue de son adoption une convention du travail maritime qui regroupe et met à jour la quasi-totalité des instruments maritimes existants d'une manière qui permettra une ratification et une application étendues, n'aurait pas été possible sans l'immense travail préparatoire auquel bon nombre d'entre vous avez participé durant les cinq dernières années. La Convention du travail maritime, 2006, est votre convention. Votre persévérance et votre détermination ont été remarquables et ont permis aux participants à la session maritime de se consacrer au peaufinage du texte et de présenter une nouvelle grande convention du travail maritime qui a expressément pour but de répondre aux problèmes pressants posés par la mondialisation.

Nous avons aussi eu l'honneur de compter parmi nous plusieurs orateurs invités qui nous ont fait part de leurs observations avisées et nous apporté toute une série de points de vue sur l'évolution du secteur maritime. Le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, M. Efthimios Mitropoulos, a exposé brièvement les travaux menés par son organisation et nous a donné son avis sur le rôle de l'OIT dans le secteur maritime. Il nous a rappelé les nombreux domaines de coopération entre l'OMI et l'OIT. Je lui suis très reconnaissant de son engagement à poursuivre la coopération entre nos deux organisations et de son offre de contribuer à «tous les travaux qui seront nécessaires pour réaliser les objectifs de cette Conférence et de la convention». M^{me} Karin Yrvin, vice-ministre du Commerce et de l'Industrie de la Norvège, nous a assurés de la détermination de son gouvernement à ratifier et à mettre en œuvre la nouvelle convention du travail maritime. Le discours vibrant qu'elle a prononcé en faveur de la convention, ses observations avisées et ses vœux d'avenir pour l'instrument ont donné le ton au débat animé qui a suivi. A son tour, M. Xu, vice-ministre des Communications de la République populaire de Chine, a encore enrichi le débat en nous faisant part de son intéressante réflexion sur l'évolution du secteur maritime et le rôle de la nouvelle convention. Il a souligné que cette convention permettrait de «normaliser les instruments internationaux existants qui régissent les droits au travail et les droits sociaux des gens de mer».

J'ai indiqué que les travaux de la Conférence ont été exécutés en grande partie dans le cadre d'un Comité plénier, qui comportait pourtant un assez grand nombre de membres (104). La Conférence a pris là une sage décision en parfaite adéquation avec le fait que l'examen du projet de convention était la seule question inscrite à l'ordre du jour par le Conseil d'administration. C'est néanmoins dans ce cadre que presque toutes les questions relatives au travail décent dans le secteur maritime ont été examinées. Il n'est donc pas étonnant que la discussion de mon rapport et les observations des invités spéciaux aient surtout porté sur l'importance que pourrait revêtir cette nouvelle convention et sur les prochaines mesures à prendre pour en assurer une ratification et une application larges et rapides. Cela dit, mon rapport a aussi soulevé plusieurs autres questions spécifiques à l'industrie maritime telles que la nécessité, d'une part, d'assurer une ratification et une application accrues de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, et, d'autre part, de se pencher sur les préoccupations qui sont les nôtres à tous, à savoir la situation dramatique des gens de mer abandonnés, l'importance du traitement équitable des marins, les dangers que représentent les actes de piraterie et la volonté permanente d'assurer l'égalité sur le lieu de travail. De nombreux orateurs ont répondu à ces préoccupations concrètes et ont insisté sur la nécessité de réaliser de nouveaux progrès dans ces domaines. Tous les commentaires formulés pendant la discussion ont été instructifs et ont permis de renforcer le sentiment de cohésion au niveau mondial et le désir commun d'équité dans ce secteur. Ma réponse ne saurait rendre compte de la qualité, ni du volume de ces discours. Je voudrais néanmoins vous communiquer brièvement les réactions que m'ont inspirées certaines des idées exprimées ces derniers jours. Comme le projet de nouvelle convention, les commentaires formulés par les orateurs étaient bien entendu intégrés mais, comme je viens de l'indiquer, ils s'articulaient en général autour de deux grands thèmes: l'importance de la convention du travail maritime

dans le contexte de la mondialisation et la nécessité de réaliser des progrès dans les domaines critiques pour l'industrie que j'ai évoqués dans mon rapport.

2. L'importance du projet de convention du travail maritime, 2006

Dans les remarques que j'ai prononcées avant que ne débute la discussion de mon rapport, je me suis efforcé de placer les travaux de cette session de la Conférence et les développements survenus dans le secteur dans le contexte plus large des pressions et tensions, ainsi que des perspectives inhérentes au phénomène que nous appelons mondialisation. Je suis particulièrement préoccupé par la dimension sociale de la mondialisation. J'ai avancé l'idée que la nouvelle convention du travail maritime pourrait donner au secteur maritime les moyens d'accomplir des progrès et peut-être aussi fournir une approche pour d'autres domaines. A mon sens, des normes internationales du travail efficaces et largement appliquées peuvent aider à faire face à l'impact social et économique de la mondialisation et peuvent contribuer à promouvoir un développement durable. J'ai aussi évoqué l'importance qu'il y a à obtenir une ratification large et rapide de la convention et vous ai demandé votre avis sur la façon d'y parvenir. Je souhaitais vivement entendre vos réflexions sur ces idées.

Nombre d'orateurs ont réaffirmé que l'industrie maritime est une industrie mondiale. Plusieurs d'entre eux comme M^{me} Magdalena Schleegeer, cheffe de la Division des questions relatives à l'OIT et aux Nations Unies du ministère fédéral du Travail et des Affaires sociales, Allemagne, a estimé que la convention est une contribution importante à la dimension sociale de la mondialisation. Elle a ajouté que les marins sont les travailleurs qui savent depuis le plus longtemps que la composante purement économique de la mondialisation doit être complétée par une dimension sociale également forte. M. Pierre, représentant des travailleurs d'Haïti, a fait observer que «le secteur maritime est le premier secteur réellement mondialisé». Et cela est vrai non pas seulement à cause de la mobilité de ses actifs, les navires, mais aussi du fait de sa structure transnationale. De plus en plus souvent, les équipages des navires sont multinationaux, et ils ont besoin d'une protection à l'échelle mondiale, de normes du travail mondiales, applicables à l'ensemble du secteur. De telles règles mondiales protégeraient les droits, le bien-être et la dignité humaine des gens de mer. M^{me} Sulistyaningsih, représentante du gouvernement de l'Indonésie, a estimé que le projet de convention du travail maritime est le résultat de l'effort commun pour assurer une mondialisation économique équitable par le biais de l'emploi décent des gens de mer. M^{sr} Silvano Tomasi, représentant du Saint-Siège, a rendu hommage à ces délégués qui voient loin, qui ont fait observer que l'industrie maritime est la première industrie mondialisée dans le monde et qu'elle a besoin de normes du travail globales applicables à l'ensemble du secteur et susceptibles de préserver les droits, le bien-être et la dignité humaine des gens de mer. M. Larcher, ministre délégué à l'Emploi, au Travail et à l'Insertion professionnelle des jeunes, France, a dit ceci: «tous les participants, ensemble, vous avez démontré votre sens des responsabilités». M. Larcher a également mentionné un certain nombre de leçons apprises au cours de ce processus, à savoir que l'évolution et l'actualisation des normes sont possibles, qu'une approche intégrée est possible, et que la certification des normes sociales globales peut être introduite dans une convention.

Vous avez été très nombreux à dire que cette convention est une porte ouverte sur l'avenir. M. Lindemann, Directeur général, Association des armateurs allemands, et Vice-président de la Conférence, a dit que la nouvelle convention est une codification précise qui permet d'assurer des bonnes pratiques de travail dans le secteur maritime. Plusieurs orateurs ont également lié cette convention aux travaux de l'OMI, et réitéré qu'avec les Conventions SOLAS, STCW et MARPOL elle constitue le «quatrième pilier» de la réglementation maritime internationale. Dans son discours, M. Mitropoulos a fait observer

que la convention «représente beaucoup plus qu'un simple accord sur du papier», et qu'elle est plutôt «une confirmation officielle de ce que nous reconnaissons tous comme étant des droits de l'homme fondamentaux» et qu'elle «va compléter parfaitement ces conventions essentielles de l'OMI en introduisant l'élément social».

Des déclarations convoyant un appui très ferme sont venues de toutes les régions de l'OIT. Pour l'Afrique, l'ambassadeur Amina Mohamed du Kenya a dit que la convention permettait de concrétiser l'objectif longtemps recherché par l'OIT d'une certaine cohérence politique dans un secteur qui a connu de grands bouleversements au cours des années; qu'elle nous permettra de relever les défis qui surgiront et de profiter des occasions offertes par le processus de la mondialisation; l'ambassadeur a complimenté les rédacteurs du texte pour la clarté, la structure et le langage unique qu'ils ont employés. Pour l'Asie, M. Abeyrathne Banda, Directeur adjoint, Division de la marine marchande, ministère des Postes et de l'Aviation de Sri Lanka, a dit que la convention est orientée vers l'avenir tout en abordant des préoccupations actuelles; pour les Amériques, l'ambassadeur Carlos Antonio de Rocha Paranhos du Brésil a dit que cette convention consolidée offre une excellente occasion d'étendre à tous les continents, et particulièrement à la région des Amériques, les avantages découlant de l'existence de règles claires et équitables dans ce secteur. Pour l'Europe, M^{me} Karin Yrvin, ministre adjointe du Commerce et de l'Industrie de la Norvège, a noté que les conditions de travail sont devenues un élément essentiel de l'avantage concurrentiel pour certains exploitants de navires. Elle a suggéré que «l'adoption et le suivi du projet de convention devraient rendre le secteur plus attrayant pour les gens de mer». M^{me} Schleegeer, de l'Allemagne, a également mentionné l'inclusion d'une clause relative à un traitement «qui ne soit pas plus favorable» afin d'assurer que les armateurs des Etats qui n'ont pas ratifié la convention ni les principales dispositions de mise en vigueur, y compris celles qui concernent le contrôle par l'Etat du port, ne bénéficient pas d'avantages concurrentiels.

J'espère aussi que ces innovations aboutiront et que nous pourrons appliquer à d'autres secteurs l'expérience normative qui a été acquise. Je suis convaincu que le Conseil d'administration souhaitera être tenu informé de la situation à propos de ces questions.

Beaucoup ont rappelé le caractère particulier du secteur maritime et le besoin, de longue date, de moderniser les normes du travail maritime de l'OIT. Ils ont aussi souligné que, pour avancer réellement, élaborer des lois ne suffit pas. M. Pdraig Crumlin, vice-président travailleur et secrétaire national du Syndicat maritime de l'Australie, a donné quelques exemples de conditions qui, à bord de navires, ne satisfont pas aux normes et d'accidents maritimes. Il a souligné l'aspect individuel et moral de ces questions et précisé que, ce que l'on veut moins que tout, c'est un tour de force rhétorique qui ne serait pas assorti d'une aide pratique aux gens de mer dont le sort dépend des progrès réalisés ici. Il a estimé que les nations riches ont l'obligation morale d'aider les nations dont les économies ou les institutions sont moins solides, ou moins développées, et qui, malgré toute leur volonté, ne sont guère en mesure de mettre en œuvre les conventions internationales et de veiller à leur application.

Il a raison. Bien sûr, nos travaux ne s'achèvent pas avec l'adoption de la convention. Comme Dierk Lindemann l'a rappelé, c'est le début d'un nouveau voyage vers l'ample ratification, l'entrée en vigueur et la pleine application de la convention. Beaucoup reste à faire.

A cet égard, j'ai été heureux d'entendre M. Joseph Keller, directeur général de la Liberian International Shipping & Corporate Registry (Libéria), qui s'est dit convaincu que la convention pourra être largement ratifiée et qu'un important Etat du pavillon, le Libéria, est tout à fait décidé à ratifier la convention. Il a aussi fait observer que, pour être efficace, la convention doit être largement ratifiée, par les Etats du pavillon, par les Etats du port et par les Etats qui fournissent de la main-d'œuvre. M^{me} Patricia Sto. Tomas, secrétaire du

Département du travail et de l'emploi (Philippines), a aussi appuyé une ratification rapide de la convention. Cela étant, je crois comprendre que les Philippines, comme beaucoup de pays, devront surmonter des difficultés pour faire appliquer la convention dans les navires de leur flotte. Il a été très encourageant que M^{me} Karin Yrvin (Norvège) ait déclaré que son pays s'efforcera d'agir aussi vite que possible, et que l'on n'attend pas moins de toutes les personnes présentes ici.

Pour beaucoup de membres gouvernementaux, la coopération technique aidera beaucoup leurs pays à progresser plus vite. L'ambassadeur Sameh Shoukry (Egypte) s'est dit convaincu qu'une action conjointe en matière de coopération technique permettra d'agrandir vite le cercle des pays qui ont ratifié la convention. Je suis tout à fait d'accord avec lui sur ce point. Beaucoup d'autres intervenants ont souligné l'importance de la coopération technique, qu'elle soit fournie par l'OIT ou par ses Etats Membres. M. Ziheng Wu, président du Syndicat des gens de mer et des travailleurs de la construction de la Chine, a souligné que les pays en développement ont besoin d'une assistance technique et de formation pour parvenir au degré de développement technologique du secteur maritime à l'échelle mondiale, et pour satisfaire aux prescriptions techniques de la convention. L'ambassadeur Alfred Rambelison (Madagascar) a fait observer qu'il faut que le Bureau intensifie ses activités de coopération technique sur les normes du travail maritime. M. Rubén Arosemena Valdés, Vice-président de la République du Panama et administrateur de l'Autorité maritime du Panama, a déclaré que, conscient de la portée de la convention, son pays avait lancé des programmes à l'échelle nationale qui portent sur la formation et le recrutement des gens de mer, la réglementation des agences de placement, le barème des rémunérations en fonction des risques professionnels, et l'inclusion des conditions de travail dans le domaine d'action de l'inspection de la sûreté maritime.

Plusieurs intervenants ont appelé de leurs vœux une coopération entre les Etats Membres en vue de l'élaboration de matériels didactiques et d'une formation. L'ambassadeur Amina Mohamed (Kenya), comme d'autres intervenants, a attiré l'attention sur la nécessité d'une coopération plus étroite entre les Etats Membres pour faire appliquer la convention.

3. Nécessité de progresser dans certains domaines présentant un intérêt pour l'industrie maritime

Comme je l'ai indiqué dans l'introduction, de nombreux orateurs ont également formulé des commentaires et des observations perspicaces sur un certain nombre d'autres questions traitées dans mon rapport. Celles-ci, par exemple la nécessité d'accroître le nombre de ratifications et la mise en œuvre de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, le sort des marins abandonnés, la nécessité d'assurer aux gens de mer un traitement équitable, les dangers de la piraterie et la recherche permanente de moyens propres à assurer l'égalité sur le lieu de travail ainsi que la nécessité d'attirer et de retenir les travailleurs dans le secteur maritime, doivent être examinées.

Comme M. Dierk Lindemann nous l'a rappelé, nous ne devons pas oublier «que notre industrie est également confrontée à d'autres problèmes qui doivent être examinés et résolus de manière responsable».

Abandon des gens de mer

Un certain nombre d'orateurs se sont exprimés sur les points examinés par le Groupe de travail ad hoc mixte d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer.

M. Sigismund Buckman, délégué travailleur du Ghana, a dépeint la situation déplorable dans laquelle se trouvent les marins abandonnés qui «tentent de survivre, parfois dans des températures extrêmes, sans combustible, sans eau, vivant de poissons capturés de leur bateau ou de la charité d'autres personnes». Cette situation, comme il nous l'a confirmé, ne touche pas seulement les marins, mais également leurs familles restées au pays. Celles-ci, faute de revenus, doivent retirer les enfants de l'école. Elles sont contraintes d'emprunter auprès d'usuriers qu'elles ne pourront peut-être pas rembourser. Faisant référence aux avis exprimés par certains membres du secteur maritime selon lesquels, en chiffres absolus, seul un petit pourcentage de marins est abandonné dans le monde entier, M. Sigismund Buckman a ajouté que «certains persistent à soutenir que le fléau de l'abandon est un problème mineur n'affectant qu'un petit pourcentage de la flotte mondiale et qu'il ne vaut donc pas la peine de s'en préoccuper. Nous disons que, quel que soit le nombre de marins abandonnés, ce phénomène est un scandale absolu». Il a poursuivi en soulignant les mesures que le groupe des gens de mer juge nécessaire: «Il faut que les armateurs soient tenus d'instaurer un système de garantie financière permettant de couvrir les frais d'entretien et les dépenses des marins en cas d'abandon.» Il a expliqué que «nous ne voulons pas imposer la manière dont cette protection devrait être assurée, ce que nous voulons c'est un instrument ayant force obligatoire – garantissant des conditions égales dans l'industrie – qui puisse être effectivement mis en pratique». L'appel lancé aux délégués par la ministre, M^{me} Patricia Santo Tomas, en faveur d'un «soutien tripartite pour la base de données sur les cas d'abandon» semblerait être un pas en avant dans la solution de ce problème.

M. Mitropoulos, Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, a souligné que «même s'il est vrai que la grande majorité des gens de mer travaillent dans de bonnes conditions et peuvent compter sur le soutien de leur employeur lorsque les choses tournent mal à bord du navire, d'autres subissent des conditions très difficiles et véritablement déplorables». Il a fait référence aux travaux du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT, dont le mandat est de «mettre en avant un programme de travail qui nous tient tous à cœur, à savoir aider à améliorer la vie et à protéger les droits et le bien-être des gens de mer». Il a signalé que même si la nouvelle convention maritime du travail de l'OIT permettra de progresser dans la recherche de solutions à de nombreux problèmes dont est saisi le groupe de travail mixte, ce dernier poursuivra ses travaux.

Comme je l'ai indiqué dans mes remarques liminaires, la semaine dernière M. Mitropoulos et moi-même avons signé des lettres conjointes adressées à dix Etats du pavillon dont des navires sont enregistrés dans cette base de données comme étant abandonnés de longue date, pour appeler leur attention sur la situation des marins concernés. Notre initiative conjointe ne résoudra pas le problème de fond mais j'espère qu'elle permettra d'améliorer la situation des marins concernés.

Traitement équitable des gens de mer

Un grand nombre d'orateurs ont souligné la nécessité d'assurer aux gens de mer un traitement équitable après un incident maritime. M. Marcos Castro, délégué travailleur de l'Argentine, a déclaré que «fréquemment, le capitaine d'un navire impliqué dans un incident est pratiquement automatiquement poursuivi». Il a signalé que «la criminalisation croissante des marins aggravera la pénurie de gens de mer qualifiés, en particulier des officiers possédant une bonne formation». M^{me} Veronica Mesatywa, déléguée travailleur

de l'Afrique du Sud, nous a rappelé que «les gens de mer ne sont pas des criminels, ils contribuent à la richesse du monde, respectons-les».

M. George Koltsidopoulos, délégué employeur de la Grèce, a mentionné un cas particulier dans lequel la manière dont le capitaine avait été traité constitue «une atteinte aux droits de l'homme fondamentaux». Il a également souligné que «la criminalisation ternit l'image de la profession de marin alors même que l'on enregistre une pénurie de marins qualifiés». Il a également fait référence aux préoccupations des Etats côtiers signalant que «les transports maritimes ont besoin d'un climat de compréhension, de coopération et de respect envers les gens de mer compte tenu de la difficulté et de la complexité de leur travail. Et, dans ce climat, nous devrions coopérer pour prendre le plus grand soin et respecter au maximum l'environnement marin». Il s'est félicité de la résolution du Conseil d'administration et de l'Assemblée de l'OMI concernant le traitement équitable des gens de mer et demandé que «la question reste inscrite à l'ordre du jour des deux organisations pour un examen plus approfondi».

Ces commentaires sont tous utiles et je puis vous assurer que l'OIT continuera à examiner ces questions; le Groupe de travail mixte OMI/OIT se réunira de nouveau en mars prochain.

Piraterie

J'ai été très touché par les déclarations relatives à la piraterie. Certains orateurs ont souligné que c'est une préoccupation très réelle pour les gens de mer de leur pays. M^{me} Amina Mohamed, déléguée gouvernementale du Kenya, nous a indiqué qu'en dépit des efforts de son gouvernement, des marins kenyans non seulement ont été pris en otages et kidnappés, mais ont aussi été blessés, voire tués.

Comme je l'ai indiqué dans mon rapport, la piraterie constitue une intolérable atteinte à la liberté et à la dignité des personnes qui en sont victimes, et met en péril la vie et la santé des gens de mer. Il est clair qu'il reste encore beaucoup à faire sur ce point. J'entends donner une réponse appropriée à M. Lindemann, qui a exhorté le Bureau à travailler en étroite collaboration avec d'autres institutions des Nations Unies pour que des mesures diplomatiques soient prises afin de faire en sorte que les gens de mer puissent travailler dans un environnement sûr sans craindre pour leur vie.

Egalité entre les sexes et femmes marins

L'égalité entre les hommes et les femmes fait à l'évidence partie intégrante de l'objectif fondamental du travail décent. Le mandat de l'OIT dans le domaine de l'égalité entre les sexes est de promouvoir les politiques d'égalité des chances et de traitement. Les femmes déléguées ne représentent que 13,9 pour cent du nombre total de délégués, mais 17,5 pour cent des délégués et conseillers. C'est une amélioration sensible par rapport à la précédente session maritime de la Conférence, en 1996, où 9,8 pour cent des délégués et conseillers étaient des femmes.

Beaucoup d'orateurs ont demandé que soient créées davantage de possibilités pour les femmes dans le secteur maritime. Comme M. Lindemann l'a souligné, «si nous voulons relever le défi consistant à augmenter le nombre d'officiers dans la profession, il nous faudra être imaginatifs pour trouver le moyen de recruter davantage de femmes». Toutefois, comme l'ont fait observer un certain nombre d'orateurs, plusieurs aspects font encore obstacle à l'objectif d'accroître l'emploi des femmes dans le secteur maritime. Les femmes continuent d'être victimes de discrimination en matière de recrutement, de perspectives d'emploi et de rémunération. M^{me} Mesatywa, déléguée travailleuse de

l'Afrique du Sud, a soulevé «le déprimant problème du harcèlement sexuel qui retient beaucoup de femmes désireuses de travailler en mer» et elle a attiré l'attention sur la nécessité d'élaborer un code de conduite pour combattre le harcèlement sexuel dans le secteur. J'estime aussi qu'il y a lieu d'élaborer des politiques explicitement antiharcèlement au niveau tant de l'Etat du pavillon qu'à celui de l'entreprise. A l'évidence, il reste encore beaucoup à faire pour attirer et retenir les femmes marins dans l'industrie maritime. Le BIT continuera de jouer un rôle de premier plan dans les efforts déployés à cette fin. Je partage l'espoir exprimé que la ratification du projet de convention améliorera les conditions à bord des navires et suscitera davantage de vocations maritimes parmi les femmes.

Recruter et retenir les travailleurs dans le secteur maritime

Beaucoup d'orateurs ont insisté sur la nécessité, vu la pénurie de qualifications, de promouvoir les carrières et de recruter davantage de jeunes dans le secteur, en particulier à des postes d'officiers. Je conviens que cela est fondamental. Toutefois, comme l'a fait remarquer le vice-président travailleur, M. Pdraig Crumlin, comment le secteur peut-il répondre à l'intensification des demandes adressées à sa main-d'œuvre s'il n'existe pas de cadre encourageant le développement des compétences? Je suis convaincu, compte tenu des conditions de travail et de vie non conformes à l'objectif du travail décent qui règnent à bord des navires, que nous ne serons pas à même de maintenir le moral de la profession ni de rendre celle-ci plus attrayante sur ce marché concurrentiel qu'est le marché international de l'emploi. L'entrée en vigueur et l'application rapide de la nouvelle convention enverraient un message fort aux marins en activité et aux éventuelles nouvelles recrues, à savoir que le monde maritime est déterminé à améliorer la qualité de la vie en mer.

Plusieurs pays en développement ont soulevé la question de la formation à bord, déplorant, selon les termes de M. Abeyrathne Banda, directeur adjoint de la Division de la marine marchande du ministère des Postes et de l'Aviation de Sri Lanka, «l'inadéquation et le manque de coordination entre l'offre et la demande de main-d'œuvre dans le secteur». Beaucoup de pays qui ont la capacité d'offrir une formation à terre pour les gens de mer semblent dans l'incapacité d'offrir une formation adéquate à bord parce qu'ils ont des flottes trop limitées. Un appel a été lancé aux armateurs pour qu'ils augmentent le nombre de places de formation à bord. Dans ce contexte, j'ai particulièrement apprécié l'appui dont a fait l'objet la recommandation prônée dans mon rapport, à savoir que chaque navire de commerce devrait compter au moins 1,5 stagiaire en moyenne. Je sais que l'industrie maritime forme un nombre important de gens de mer chaque année et je suis convaincu, comme M. Pieter Sprangers, le délégué employeur de la Suède, que l'industrie maritime aujourd'hui est tout à fait consciente de l'effort qu'elle doit produire pour se doter d'une nouvelle génération de marins qualifiés et bien formés dans les années à venir.

Convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003

Nombre d'orateurs ont souligné la nécessité de veiller au bien-être des gens de mer du monde entier en défendant leur droit à prendre des congés à terre et ont appelé l'attention sur le fait que les mesures prises pour renforcer la sécurité – comme les restrictions apportées à ces congés à terre – ont rendu la vie des intéressés encore plus pénible. M. Hanafi Rustandi, délégué des travailleurs de l'Indonésie, a noté que les gens de mer de nombreux pays perdent leur emploi lorsque l'armateur éprouve des craintes quant aux répercussions des mesures de sécurité et que, selon un rapport de l'ITF, il arrive souvent qu'on refuse aux intéressés le droit de prendre un congé à terre. M. Zia-Ur-Rehman,

s'exprimant au nom du ministère des Ports et de la Navigation du Pakistan, a souligné les difficultés considérables auxquelles se heurtent les gens de mer de son pays pour quitter ou rejoindre leur navire, en raison des mesures extrêmement restrictives prises de manière injustifiée par certains pays.

Un lien a été établi entre cette question et la recherche des moyens propres à stimuler la ratification et la mise en œuvre rapide de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003. J'ai été particulièrement satisfait d'entendre tant de voix faire l'éloge de cet instrument, par exemple celle de l'ambassadeur Sameh Shoukry, représentant permanent de la Mission permanente de l'Égypte, qui a déclaré que la convention n° 185 était une étape importante sur la voie du travail décent dans le secteur maritime. Il apparaît clairement aujourd'hui que nombre de pays accordent une grande attention à cette convention, certains d'entre eux (comme l'Inde) prenant des mesures pour appliquer ses dispositions, d'autres (comme Madagascar) faisant connaître leur intention de la ratifier.

Vu les difficultés qu'entraîne la situation actuelle pour les gens de mer, notamment en ce qui concerne les possibilités d'obtenir du travail, j'invite vivement les Etats Membres à ratifier la convention n° 185 dans les meilleurs délais et à appliquer aux gens de mer les procédures simplifiées prévues par cette convention.

4. Activités futures dans le secteur maritime: fonçons ensemble à toute vapeur

Nombre d'idées importantes et d'observations intéressantes et utiles ont été présentées au cours du large débat qu'à suscité mon rapport. Soyez sûrs que je les ai toutes prises «à bord» avec moi.

M. Brown Harcourt, représentant des Bahamas, a souligné qu'il convenait de renforcer encore la qualité des services offerts par l'OIT au secteur maritime. J'entends veiller à ce que le Bureau continue à fournir à ce secteur l'appui dont il a besoin, ainsi qu'à promouvoir la convention et, plus généralement, à poursuivre la réalisation des objectifs liés au travail décent. J'invite les donateurs à coopérer avec nous au renforcement de nos activités dans ce domaine.

Dans mon rapport, j'ai présenté le programme maritime futur du BIT comme un partenariat. Le Bureau, les gouvernements et les organisations d'armateurs et de gens de mer doivent œuvrer ensemble à une large ratification de la convention et à sa mise en œuvre rapide et effective.

Bien évidemment, ce sont les gouvernements qui sont responsables au premier chef des mesures à prendre en vue de la ratification. Cependant, en raison de l'ampleur des efforts à accomplir pour réaliser cette ratification, ainsi que de la nature du secteur et de la convention elle-même, un niveau de coopération sans précédent s'impose entre les pays. M. Da Rocha Paranhos, représentant du gouvernement du Brésil, a appelé l'attention sur la détermination sans faille dont il faudra faire preuve pour assurer une mise en œuvre effective des normes adoptées. Certains des mécanismes relatifs à la coopération sont déjà en place. Par exemple, les Etats Membres de l'ensemble des régions devront coopérer dans le cadre des mécanismes régionaux relatifs au contrôle de l'Etat du port, qui devraient inclure la nouvelle convention dès que possible. A cet égard, il serait extrêmement utile que les Membres s'aident mutuellement dans le cadre de dispositions spéciales prévoyant l'échange d'experts juridiques et d'instructeurs spécialisés. M. Da Rocha Paranhos a ajouté que la délégation brésilienne, consciente de l'ampleur de la tâche qui nous attend, invite tous les pays qui ratifieront le nouvel instrument à élargir et à renforcer la coopération dans

le secteur, en s'engageant fermement à respecter les droits, étant toutefois entendu que chaque pays doit disposer d'une certaine latitude dans la mise en œuvre de ceux-ci. Il serait également utile de procéder à des échanges d'informations juridiques. M^{me} Mohamed, représentante du gouvernement du Kenya, s'est déclarée favorable à la diffusion des résultats des recherches, ainsi que des autres travaux et textes de référence, ce qui pourrait faciliter la promulgation du droit maritime, ajoutant qu'il faudra renforcer la coopération entre les Etats Membres pour pouvoir régler les difficultés qui se posent dans le secteur.

Les organismes de bien-être et les autres ONG œuvrant avec les gens de mer ont également un rôle à jouer dans la promotion de cette convention. M^{gr} Tomasi, observateur du Saint-Siège, a appelé l'attention sur le réseau mondial des organisations à but non lucratif regroupées au sein de l'Association maritime chrétienne internationale qui possède «526 foyers pour gens de mer et 927 aumôniers relevant de 126 pays». Ces organisations ont clairement un rôle à jouer dans la promotion et la mise en œuvre de la convention. La coopération avec ces organisations, par exemple, avec la Commission internationale sur le bien-être des gens de mer sera poursuivie.

Les travaux du Bureau dans le domaine de l'industrie maritime continueront à avoir pour objectif de donner un travail décent aux marins. A cet égard, j'aimerais tout particulièrement mettre en relief le Programme international pour la promotion du travail décent dans l'industrie maritime qui a reçu un soutien généreux de la part de la Fédération internationale des ouvriers du transport et du gouvernement de la France, à qui j'exprime la gratitude de l'Organisation.

Comme de nombreux orateurs l'ont souligné, la mise en œuvre de la convention passera par un renforcement sensible de la coopération avec un certain nombre d'organisations internationales. Il semble tout à fait évident que la coopération avec l'OMI, déjà assez étroite, sera renforcée dans un grand nombre de domaines.

Enfin, je dois dire que nous avons tous une grande dette à l'égard de l'Union européenne pour l'importante contribution financière qu'elle a bien voulu apporter à la tenue de cette conférence. Cette contribution démontre clairement l'adhésion de l'Union européenne aux objectifs de l'OIT et son soutien à des normes minimales concernant les conditions de travail dans l'industrie des transports maritimes. J'attends avec intérêt la poursuite de la coopération entre l'Union européenne et l'OIT dans le cadre du suivi de la convention. M. Barrot, Vice-président de la Commission européenne en charge des transports, prononcera un discours au cours de la session de clôture de la Conférence, et confirmera certainement que la Commission européenne a l'intention de jouer un rôle actif dans la promotion et la mise en œuvre de la convention en Europe. J'espère que les principales nations maritimes de l'Union européenne seront des partenaires actifs, et qu'elles aideront les pays en développement à appliquer la convention.

Enfin, je me réjouis que la Conférence ait pleinement approuvé les travaux de l'Organisation internationale du Travail visant à parvenir à une rapide entrée en vigueur de la nouvelle convention du travail maritime 2006, et à poursuivre son action dans un certain nombre de domaines importants pour l'industrie. Comme vous l'avez fait remarquer, il s'agit d'une tâche présentant de multiples facettes qui exigera l'engagement de tous les mandants de l'OIT. Le Bureau mettra tout en œuvre pour coordonner l'action de l'ensemble des parties concernées afin de répondre aux demandes d'assistance présentées par les mandants. J'invite donc les Etats Membres et toutes les organisations pertinentes à coopérer à la mise en œuvre de cette convention, et à apporter leur contribution au programme d'assistance technique afin de répondre aux besoins les plus pressants.

