



## Sixième séance

Mardi 21 février 2006, 15 h 15

Présidence de M. Schindler

**ALLOCUTION DE M. XU, VICE-MINISTRE  
DES COMMUNICATIONS,  
RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE**

**Le PRÉSIDENT**

Notre Conférence a le privilège d'accueillir M. Xu, Vice-ministre des Communications de la République populaire de Chine, grande nation maritime qui a occupé une place importante tout au long du processus de négociation de ce projet de convention consolidée.

J'ai donc le plaisir de lui donner la parole.

*Original chinois: M. XU (Vice-ministre des Communications, République populaire de Chine)*

C'est pour moi un honneur que de participer à la 94<sup>e</sup> session (maritime) de la Conférence internationale du Travail. C'est une excellente occasion d'échanger des points de vue avec tous les délégués sur les questions relatives à la protection sociale des marins.

Le transport maritime se trouve face à des opportunités sans précédent avec la rapide croissance de l'économie mondiale et du commerce international. En tant que l'un des modes de transport les plus sûrs, les plus rentables et les plus respectueux de l'environnement pour le transport de grosses quantités sur les grandes distances, le transport maritime a contribué de façon sensible à la prospérité économique des pays dans le monde entier. La communauté internationale est donc de plus en plus consciente de son rôle essentiel pour la prospérité des économies des pays du monde. Toutefois, cette industrie fait face également à de nouveaux défis avec la montée de la mondialisation économique. Dans le contexte d'une campagne pour un développement durable de l'économie mondiale, il est impératif pour nous d'analyser et de chercher des solutions pour le développement d'une industrie maritime durable.

L'objet de mon discours aujourd'hui est une approche axée sur l'homme pour le développement d'une industrie maritime durable. Et j'aimerais faire valoir qu'une industrie maritime durable exprimant pleinement sa sécurité, son efficacité et son potentiel de développement ne peut pas exister sans la contribution et le dévouement de marins compétents et correctement protégés.

J'en viens au rôle important du transport maritime et des gens de mer dans le développement économique mondial. Le Secrétaire général de l'OMI a dit un jour que, en fait, nous vivons dans une société

mondiale soutenue par une économie mondiale et cette économie ne pourrait absolument pas fonctionner sans les navires et le secteur des transports maritimes. En fait, le transport maritime joue un rôle sans précédent dans les échanges internationaux. Il représente 90 pour cent du volume total mondial des transports par mer, et cela permet un bon fonctionnement de l'industrie commerciale. Mais l'industrie maritime permet également d'avoir une économie mondiale qui se développe sans heurt grâce au fret. Avec la restructuration constante du marché des transports maritimes internationaux, le transport maritime joue un rôle de plus en plus grand dans le développement économique des pays en développement. Nombre de ces pays ont bénéficié, au plan économique, du renforcement de leur flotte nationale et du développement d'industries connexes tels les chantiers navals, les réparations, les services portuaires et la fourniture de marins. Le transport maritime et les industries connexes sont devenus la clé de voûte du développement économique de certains pays et régions.

Nous pouvons être fiers des contributions du transport maritime au développement économique mondial, mais n'oublions pas que, derrière ces contributions, il y a des hommes, à savoir 1,2 million de marins dans le monde qui vivent et travaillent à bord de navires dans des espaces restreints et qui sillonnent des mers turbulentes.

Ce sont ces marins qui, grâce à leur dévouement et à leur contribution, ont apporté la sécurité à bord des navires et la protection de la vie des passagers qui s'y trouvent. Ils ont lutté contre la pollution marine et assuré des activités commerciales qui permettent d'accélérer le processus de mondialisation économique. J'apprécie l'observation populaire faite au sujet des marins selon laquelle, sans l'apport des marins, la moitié du monde serait immobilisée et l'autre moitié serait affamée. En tant que marin ayant passé plus de douze années à bord de navires, je dois dire que j'éprouve de la fierté en entendant cela.

J'en viens aux problèmes rencontrés par les marins dans l'exercice de leur métier. Nous sommes certes fiers, mais il ne faut pas pour autant taire les problèmes rencontrés par la profession. Travailler sur mer était dans le temps un métier relativement bien payé, avec de longues vacances. On voyageait dans le monde entier, on connaissait l'aventure et on bénéficiait d'un statut social correct. Aujourd'hui, on ignore la pénibilité de ce travail: les lourdes charges de travail, le mal du pays et, bien

souvent, les risques de maladies et de lésion importants. On oublie également les dures conditions imposées par certains armateurs peu nombreux, mais aussi peu scrupuleux, qui ne respectent pas les droits des marins à bord, la vie et le travail dans des conditions malsaines, les retards dans les paiements, le non-paiement des salaires, l'absence de structure médicale et les excès et les abandons à terre.

Ces dernières années, le progrès technologique et la restructuration constante de l'industrie maritime ont fait que les cycles opérationnels des navires sont plus rapides et que les périodes d'escale sont devenues plus courtes. La législation sur la sécurité maritime et la protection de l'environnement a également imposé davantage d'obligations et de responsabilités aux marins. Ceci a diminué l'attrait de la profession. Qui plus est, certains armateurs à la recherche de profits ne veulent pas offrir des conditions de vie correctes à bord, ce qui profite bien à ces dernières années, il existe encore des accidents maritimes qui provoquent souvent des décès, des pertes de biens matériels et énormément de dommages pour l'environnement et pour le milieu marin. La perte de vies et de biens lors d'accidents maritimes est un critère essentiel pour juger de la durabilité des activités maritimes, mais l'amélioration de la qualité des équipages est la clé même de la réduction des accidents en mer. Toutefois, seuls les marins expérimentés, bien formés et enthousiastes peuvent garantir un développement durable de l'industrie maritime. A cet égard, nous devons nous entretenir avec les responsables de ce secteur industriel et mettre surtout l'accent sur des questions qui intéressent les marins, faire des analyses, chercher des solutions, sous l'angle d'une politique de développement de l'industrie et élaborer des principes d'orientation des activités économiques.

Nous sommes heureux de constater qu'au fil des ans, l'Organisation internationale du Travail a déployé sans cesse des efforts pour protéger les droits fondamentaux des gens de mer et pour améliorer leurs conditions de travail et de vie. Le grand nombre de conventions maritimes et de recommandations maritimes adoptées par l'OIT a permis de promouvoir sensiblement la protection des droits et des intérêts fondamentaux des gens de mer, et exercer une influence profonde sur le développement de l'industrie maritime. Le programme international pour la promotion du travail décent dans l'industrie maritime, lancé par l'OIT, a fait prendre conscience dans les pays soucieux de la protection sociale pour les gens de mer, a renforcé la mise en œuvre des normes maritimes et a également contribué positivement à attirer des gens de haut niveau dans le secteur maritime. Je crois que l'adoption prochaine d'une convention maritime consolidée permettra de normaliser les lois et les pratiques internationales qui régissent la protection et la gestion des gens de mer, ce qui constituera un avancement révolutionnaire en vue d'un secteur d'une industrie maritime durable.

Toutefois, il faut souligner une question fondamentale dans la législation du travail maritime. Le droit à l'emploi est un des droits fondamentaux des gens de mer dans les pays en développement. Le droit à l'emploi est le socle même des autres droits. Le développement des normes internationales du travail maritime devrait se faire pas à pas, en tenant compte des déséquilibres entre les différents pays et les différentes régions au plan économique. Il est

souvent au travail à terre. Qui plus est, le droit de descendre à terre est influencé négativement par les prescriptions sécuritaires dans certains pays et par une criminalisation grandissante des marins provoquée par certaines catastrophes écologiques qui donnent une image négative de l'industrie maritime et qui font que les jeunes hautement qualifiés ne sont plus attirés par le travail à bord. Il est facile de prévoir que ces problèmes que vivent les marins nuiront au développement futur de l'industrie maritime.

J'en viens maintenant à la protection des marins et au développement d'une industrie maritime durable. Les technologies modernes ont permis de naviguer de façon plus sûre, d'avoir des capacités de transport plus grandes et de protéger plus efficacement l'environnement marin. Toutefois, la navigation en haute mer est toujours une profession extrêmement risquée. Malgré une tendance à la irrationnel de poursuivre aveuglément des normes élevées, des conditions de bien-être et de luxe à bord qui ne tiennent pas compte des situations de développement de chaque pays. L'objet fondamental de l'élaboration de normes internationales du travail est de garantir le droit à un travail décent pour tous les travailleurs, et non pas de compromettre les moyens de subsistance des travailleurs des pays en développement, à cause d'un développement économique déséquilibré et un ordre international injuste, héritage du passé.

Les tendances de l'industrie maritime moderne montrent que ces pratiques ne sauraient appuyer le développement d'une industrie durable.

J'en viens maintenant au développement de l'industrie maritime et de la protection des marins en Chine. La Chine est un grand pays maritime, et ce secteur joue un rôle fondamental dans son développement économique. Après des décennies de développement rapide, nous comptons à présent plus de 2 600 navires qui représentent mille tonnes de jauges brutes, soit 57 millions de tonnes de port en lourd. Le volume des échanges de la Chine a atteint 1 250 000 tonnes en 2005.

En tant que pays avec une des flottes marchandes les plus importantes du monde, la Chine a fait un apport important au commerce mondial, et l'industrie maritime chinoise a soutenu le développement économique national.

En outre, la Chine est un des pays du monde qui comptent le plus grand nombre de marins. Elle compte désormais quelque 400 000 matelots qualifiés, dont 135 000 officiers supérieurs.

Au cours des dernières années, pour assurer la qualité et le niveau de formation de nos marins, le gouvernement chinois a fait un apport important pour mettre en place un système complet de formation, d'examen et de brevets pour les marins. Il a honoré d'une manière complète et efficace ses engagements en tant que partie à la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) de l'OMI.

Le gouvernement chinois a aussi attaché beaucoup d'importance à la protection des droits légitimes des marins et à l'amélioration constante des conditions de vie et de travail, des salaires et du bien-être des marins, sur la base de son développement économique national. Il a amélioré la législation, renforcé sa fonction de régulateur et étendu la portée de la protection sociale des marins.

Selon la théorie économique classique, tout le monde cherche à accumuler de la richesse; par conséquent les êtres humains, et notamment les travailleurs, ne sont considérés que comme un facteur productif de l'accumulation de richesses. En fait, la pratique a montré que le concept de développement qui ne vise que la seule poursuite des biens matériels est erroné, et qu'il provoque un développement déséquilibré de toute la société et des problèmes sociaux. Le concept correct du développement devrait se fonder sur une approche «axée sur l'homme» du développement durable généralisé, visant notamment l'amélioration des conditions de travail des gens, le plein emploi et le progrès général de l'économie et de la société. L'approche «axée sur l'homme» est le fondement et la condition préalable au développement d'une industrie maritime durable.

Le gouvernement chinois poursuit cette approche du développement durable «axé sur l'homme» d'une manière harmonieuse; ce concept est mis en exergue dans l'administration nationale et le souci de l'intérêt des personnes et d'une bonne gouvernance est reflété dans ses politiques, ses règles et réglementations.

D'une façon générale, le développement économique est considéré comme une approche plutôt que comme un but ultime. En fait, notre but ultime est de réaliser la prospérité de toute la population et le bien-être de la société, plutôt que la recherche du plus grand enrichissement possible.

Dans l'industrie maritime, ce concept de développement «axé sur l'homme» rend le gouvernement responsable de la protection des droits des armateurs, d'une part, et des droits à l'emploi et autres droits fondamentaux des gens de mer, de l'autre, afin de réaliser un maximum de profits en parfaite équité.

Il faut donc reconnaître le rôle majeur et le statut des marins dans le secteur maritime, respecter leurs droits et lutter contre les abus commis dans ce domaine par certaines compagnies, qui ne recherchent que le profit.

J'en viens maintenant aux mesures que doit prendre la Chine pour protéger ses marins. Actuellement, la Chine est toujours confrontée à d'importants défis dans son processus de développement économique et social, comme le montrent d'ailleurs la faiblesse de la productivité et l'inégalité du développement entre zone urbaine et zone rurale.

S'agissant de la protection sociale des travailleurs, le gouvernement chinois s'engage à promouvoir un développement harmonieux de la société, à créer des offres d'emplois par tous les moyens possibles, à accélérer l'amélioration du système de sécurité sociale et à réglementer la répartition nationale de la richesse sociale. Ces stratégies fournissent en fait une ligne d'orientation claire en matière de protection sociale des gens de mer.

En premier lieu, on se centre sur le développement économique et on accélère le développement de l'industrie maritime de façon à donner un élan au

développement économique national et à multiplier les offres d'emplois en mer.

En deuxième lieu, on protège les droits fondamentaux des marins en mettant au point un régime réglementaire pour la protection sociale des marins, et particulièrement en mettant en place un système d'inspection maritime efficace. Des efforts particuliers viseront à prévenir toute infraction, à lutter contre le non-respect des droits des gens de mer et leur fournir de véritables profits pour assurer l'efficacité et la justice.

En troisième lieu, on renforce l'orientation professionnelle et la planification pour améliorer le niveau d'éducation et de formation des gens de mer pour qu'ils soient qualifiés et compétitifs.

En quatrième lieu, nous participons activement à la coopération internationale en matière de protection des gens de mer et nous tirons les leçons de l'expérience acquise par d'autres pays.

Pour être durable, l'industrie maritime doit avoir une assise juridique, être équitable et se développer de manière à protéger les droits fondamentaux des gens de mer. Cette approche permet de satisfaire aux besoins de développement actuels, tout en préservant le potentiel de développement futur.

Des marins bien formés, de grande qualité, sont indispensables pour assurer le développement futur de l'industrie maritime, et ce n'est qu'en leur accordant respect, protection, compréhension et soins que nous parviendrons à assurer le développement durable de l'industrie maritime.

Je vous remercie de votre attention.

---

Le PRÉSIDENT

Au nom de la Conférence, je vous remercie, Monsieur le Vice-ministre.

Hier, nous avons eu le privilège d'écouter l'intervention de la vice-ministre du Commerce et de l'Industrie de la Norvège, qui a souligné la nécessité de fournir des emplois sûrs et décents dans le secteur maritime. Votre propos va dans le même sens et il prend un relief particulier venant d'un pays dans lequel le secteur maritime, déjà important, connaît une croissance rapide.

Le gouvernement de la République populaire de Chine a apporté un appui soutenu à nos travaux et j'aimerais exprimer ma gratitude pour le rôle que la Chine a joué dans l'élaboration de cette convention destinée à protéger les marins du monde entier notamment avec la contribution éminente de M. Zhang à la présidence du groupe gouvernemental.

**RAPPORTS DU PRÉSIDENT DU CONSEIL  
D'ADMINISTRATION ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL:  
DISCUSSION (SUITE)**

---

Le PRÉSIDENT

Nous reprenons maintenant la discussion générale sur les rapports du Président du Conseil d'administration et du Directeur général.

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

*(La séance est levée à 17 h 05.)*

## TABLE DES MATIÈRES

*Page*

### *Sixième séance*

Allocution de M. Xu, Vice-ministre des Communications,  
République populaire de Chine ..... 1

*Orateurs:* le Président, M. Xu

Rapports du Président du Conseil d'administration et du Directeur général:  
Discussion (*suite*) ..... 3

*Orateur:* le Président