

A B A N D O N N É S E N M E R



À gauche, les marins de la région de l'ANASE fournissent l'essentiel de la main-d'oeuvre dans le Sud-Est asiatique, mais leurs conditions de travail demeurent sujettes à caution.

Ci-haut, le port de Bangkok. Avec une économie dont la croissance est la plus rapide au monde, le commerce est florissant et les zones portuaires animées.

Pour bien des marins d'Asie, la vie en mer aujourd'hui est beaucoup moins attirante qu'elle ne l'était. Avec les cargos modernes qui opèrent dans le contexte compétitif d'un marché mondial, le sens de l'aventure de la vie du marin a disparu. Pour leur part, les salaires et les conditions de travail n'ont pas beaucoup évolué.

Selon une étude récente *Seafarers in the ASEAN Region* [Les marins dans la région de l'ANASE], les marins sont parmi les principales victimes de l'exploitation du travail.

Toujours selon l'étude, bien des compagnies de navigation n'observent pas les législations sur le travail, et les gouvernements ne s'intéressent pas particulièrement à les appliquer.

«Il semble que les marins soient victimes d'abus de la part d'un peu tout le monde», de dire Mary Brooks, qui a rédigé l'étude. «Ils perdent leurs droits dès qu'ils quittent leur port d'attache.»

M^{me} Brooks, professeur de commerce international à l'Université Dalhousie au Canada, a étudié l'industrie mondiale de la navigation et son impact sur les marins en Indonésie, en Malaisie, aux Philippines, à Singapour et en Thaïlande dans le cadre d'une étude de deux ans financée par le CRDI.

Coordonnée par l'*Institute of Southeast Asian Studies* et par le Programme d'études sur les océans de l'Université Dalhousie au Canada, l'étude découle d'un projet plus ambitieux sur la gestion des océans, intitulé SEAPOL (*Southeast Asian Project on the Law of the Sea*).

Selon M^{me} Brooks, certaines implications ont une portée particulièrement vaste en ce qui concerne le Sud-Est asiatique qui est l'une des régions où la navigation est la plus intense dans le monde et qui est un réservoir traditionnel de marins mal rémunérés.

Une équipe d'experts, animée par Chia Lin Sien de l'Université Nationale de Singapour, a examiné les législations du travail et les politiques de navigation qui touchent les marins dans le Sud-Est asiatique. Bien que les conditions se soient légèrement améliorées au cours des années, l'étude démontre que la situation globale des marins des pays de l'ANASE n'est pas prometteuse.

Les emplois sont rares, les lois du travail sont faibles, et les modalités de formation sont dépassées. L'Indonésie et les Philippines ont plus de travailleurs que d'emplois et elles sont confrontées à la dure concurrence de marins encore moins payés de Chine, de Corée du Sud et de Sri Lanka.

L'étude a constaté que l'attitude des pays de l'ANASE à l'égard de l'adoption de lois internationales du travail «n'est pas très convaincante».

Singapour, «l'État le plus progressiste de la région en ce qui concerne l'acceptation des conventions de l'Organisation internationale du travail (OIT), n'a adopté que 6 des 34 conventions dans ce domaine. En outre, Singapour n'a adopté aucune des conventions promulguées depuis 1932. La feuille de route des autres États de l'ANASE est encore moins reluisante», toujours selon l'étude. L'Indonésie, comme bien d'autres pays, n'a adopté qu'une seule des conventions.

Une des législations les plus critiques, la Convention 147 de l'OIT de 1978, qui définit les normes sur l'âge minimum de l'emploi, les examens médicaux, les salaires, la nourriture et le logement, n'a été adoptée par aucun des pays de l'ANASE.

La Malaisie n'a pas de législation sur les échelles salariales, et quant aux marins thaïlandais, ils ne sont pas en position de force pour négocier puisqu'ils n'ont pas de syndicat. Seuls les marins indonésiens ont un minimum de droits protégés par des contrats de travail.

Seuls Singapour et les Philippines émettent des lignes directrices salariales plus ou moins analogues aux conventions internationales.

Aujourd'hui, l'industrie mondiale de la navigation requiert une main-d'oeuvre de plus en plus spécialisée pour exploiter des équipements de haute technologie.

Dans une mise en garde, M^{me} Brooks déclare que l'avenir des nouvelles générations de marins pourrait être en péril si leurs compétences n'étaient pas actualisées pour leur permettre de répondre aux exigences de la navigation qui ne cessent d'évoluer.

Une des principales plaintes des compagnies de navigation qui engagent des marins dans le Sud-Est asiatique est que «les recrues représentent la lie parmi les décrocheurs scolaires», déclare Chia Lin Sien.

L'étude révèle que, à mesure que les navires s'automatisent, «il pourrait être difficile pour les marins du Sud-Est asiatique de rester dans la course contre des marins formés en occident, où les subventions des gouvernements peuvent atteindre des niveaux extrêmement élevés».

Tous les pays de l'ANASE, sans doute à l'exception de Singapour, ont des besoins de formation spécialisée en navigation par ordinateur et en communication par satellite.

Pour M^{me} Brooks, l'un des aspects effrayants de cette étude est qu'elle ne touche «que la pointe de l'iceberg» en ce qui concerne les droits des marins des pays de l'ANASE. Toutefois, elle espère que certaines de ses recommandations inspireront de futures politiques gouvernementales. Elle ne peut s'empêcher d'ajouter que «l'avenir n'est pas rose... Les législations relatives aux marins dans le Sud-Est asiatique sont dans un état lamentable».

Par Huguette Young.



Institute of Southeast Asian Studies
Heng Mui Keng Terrace
Pasir Panjang
Singapour 0511.



"Seafarers in the ASEAN Region"
édité par Mary Brooks
publié par The Institute of Southeast
Asian Studies, 1989.

ILS TRACENT LA CARTE DE LEUR AVENIR

En matière de cartographie, peu de pays en développement disposent de la technologie ou des fonds pour fabriquer leur propre atlas. Mais le nouvel atlas de l'Éthiopie fait à présent l'orgueil du pays. Il s'agit du premier guide d'information produit localement au sujet de l'Éthiopie et de ses habitants. Avant la publication de l'Atlas national de l'Éthiopie, le seul moyen d'en savoir plus sur ce pays africain était de se procurer un document européen.

Grâce à des fonds du CRDI et du gouvernement éthiopien, l'EMA (*Ethiopian Mapping Authority*), la régie cartographique éthiopienne, a publié en 1989 un atlas couleur de 160 pages, qui a ouvert la voie à d'autres pays du Sud.

L'atlas est plus qu'une simple carte géographique. Il traite d'utilisation du sol, de distribution de la population, d'éducation, de production des récoltes vivrières, d'histoire, et de commerce, tous des outils éducatifs essentiels à la souveraineté et à la prospérité d'un pays.

«Cet atlas est un contribution aux efforts continus en vue d'établir une base de données en bonne et due forme sur l'information socio-économique et les richesses naturelles du pays», écrit Asfaw Fanta, directeur général d'EMA, dans l'avant-propos de l'atlas.

L'atlas couvre divers aspects de la vie éthiopienne, qu'il s'agisse de géographie, de culture ou d'histoire. L'illustration sur la couverture reflète cette approche diversifiée: deux scènes de la campagne éthiopienne, un village rural, et une région agricole montagnaise. La couverture arrière montre un autre aspect de la vie éthiopienne: une illustration d'une ancienne église copte-orthodoxe.

L'atlas de 38 X 38 cm, rédigé en anglais, est en train d'être distribué aux organisations nationales et étrangères, à des bibliothèques, à des sociétés et à des particuliers, au coût de 126 \$ US.

En 1981, l'EMA avait produit une version préliminaire de l'atlas, en noir et blanc, mais la forte demande (les 600 exemplaires ayant été vendus en quelques mois) a incité l'agence à créer une édition couleur.

La production de l'atlas est le résultat le plus manifeste de 35 années de travail de la part du personnel de l'EMA. En tant qu'organisme gouvernemental, l'EMA a à son service plus de 300 personnes, dont la plupart sont engagées à des activités professionnelles et techniques de cartographie. À présent que le travail sur l'atlas est achevé, le personnel continuera à faire des levés topographiques, de la photographie aérienne, de la cartographie et à fournir de l'information sur l'agriculture, les ressources en eau, les forêts et les autres secteurs du développement.

La participation du CRDI à la production de l'atlas remonte à 1983. Geoffrey Mathews, cartographe de l'Université de Toronto, a visité l'Éthiopie comme représentant du CRDI. Il a collaboré aux cartes et à la recherche, examinant l'information issue des dossiers internationaux, des ministères, des levés topographiques de l'EMA, et des universités.

Le gouvernement éthiopien espère que l'information précieuse contenue dans l'atlas aidera le pays à atteindre son objectif d'autosuffisance alimentaire. Toutefois, les difficultés de regroupement du matériel révèlent également la nécessité d'améliorer les méthodes de cueillette des données et de publication en Éthiopie.

Par Jennifer White.



Pour commander :
M. Fikre Selassie Awoke
Head of Central Records and Coordination
Ethiopian Mapping Authority
PO Box 597
Addis Ababa
Éthiopie.