

CARTOGRAPHIE DES PROFESSIONNELS DE LA MER

Vers un système européen de collecte de données exhaustif

Neil Ellis, Emma Wadsworth
et Helen Sampson



ECSA

European Community Shipowners' Associations



Avec le soutien financier
de l'Union européenne

***Cartographie des professionnels de la mer :
Vers un système européen de collecte de données exhaustif***

Auteurs : Neil Ellis (Cardiff University), Emma Wadsworth (Solent University) et
Helen Sampson (Cardiff University).

Publié en juillet 2021 par la Fédération européenne des travailleurs des transports
(ETF) et l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) avec
le soutien financier de l'Union européenne.

Le rapport complet peut être téléchargé au format PDF via :
<https://www.etf-europe.org/resource/mapmar/>

European Transport Workers' Federation

Galerie Agora
Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11
1000 Brussels
Belgium
Tel: +32 2 285 46 60 – Fax: +32 2 280 08 17
www.etf-europe.org
Facebook: @ETFSeafarers
Twitter: @ETF_Europe

European Community Shipowners' Associations

Boulevard du Régent 43-44
1000 Brussels
Belgium
Tel: +32 2 510 61 20
www.ecsa.eu
Facebook: @ecsashipping
Twitter: @EU_shipping
Email: mail@ecsa.eu

© European Transport Workers' Federation (ETF).

Tous droits réservés, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite,
stockée dans un système de récupération de données ou transmise par
quelque moyen que ce soit, électronique, mécanique, par photocopie ou autre,
sans l'autorisation préalable de la Fédération européenne des travailleurs des
transports (ETF).



Avec le soutien financier
de l'Union européenne



CARTOGRAPHIE DES PROFESSIONNELS DE LA MER

Vers un système européen de collecte
de données exhaustif

Neil Ellis (Cardiff University),

Emma Wadsworth (Solent University)

Helen Sampson (Cardiff University)

TABLE DES MATIÈRES

Résumé analytique	5
Contexte	5
Approche méthodologique	6
Résultats	7
Conclusions	8
Contexte	11
Objectif et buts	14
Covid-19	14
Ce rapport	15
Approche méthodologique	16
Phase 1 : Étude documentaire	16
Tableau 1 : Sources de données potentielles et ressources identifiées et explorées au cours de l'étude documentaire	17
Tableau 2 : Renseignements essentiels des gens de mer pour le projet	19
Phase 2 : Études de cas	19
Tableau 3 : Organisations au sein desquelles un entretien a été réalisé	21
Éthique	22
Résultats	23
Sources de données	23
Systèmes de certification	24
Tableau 4 : Résumé de la couverture de l'ensemble des renseignements essentiels des gens de mer pour le projet dans les sources détenant des données concernant les brevets, identifiées lors de l'étude documentaire et du suivi direct ultérieur	28
Données concernant l'emploi	34
Tableau 5 : Résumé de la couverture de l'ensemble des renseignements essentiels des gens de mer pour le projet dans les sources détenant des données concernant l'emploi, identifiées lors de l'étude documentaire et du suivi direct ultérieur	36

Données concernant la sécurité sociale	45
Tableau 6 : Résumé de la couverture de l'ensemble des renseignements essentiels des gens de mer pour le projet dans les sources détenant des données concernant la sécurité sociale, identifiées lors de l'étude documentaire et du suivi ultérieur	48
Sources de données : messages centraux	50
Limites	51
Incohérences	52
Calendriers variables	52
Sources variables pour les données	53
Ajustement des données	54
Sous-divisions différentes des gens de mer	56
Précision	56
Vérification des brevets	58
Incohérences : messages centraux	59
Lacunes	59
Exclusion de certains groupes de gens de mer	59
Exclusion de certains types de brevets	61
Détails limités quant aux caractéristiques des gens de mer	61
Incapacité à distinguer les différents groupes de gens de mer	64
Lacunes : messages centraux	65
Doubles comptabilisations	66
Doubles comptabilisations : messages centraux	67
Bonnes pratiques	68
Tableau 7 : Résumé des exemples de bonnes pratiques et des contextes / exigences sous-jacentes qui les soutiennent	71
Résumé	75
Tableau 8 : Résumé de la couverture, des forces et des faiblesses des différents types de données	77
Conclusions	79
Tableau 9 : Principales sources de données par pays	83
Références	87

Annexe	89
Tableau A1 : Recherches dans le cadre de l'étude documentaire	89
Tableau A2 : Carte des sources de données existantes et potentielles, de leur couverture des ensembles de données clés du projet sur les gens de mer, et des limitations identifiées lors de l'étude documentaire et du suivi direct ultérieur	90
Figure A1 : E-mail et questionnaire aux détenteurs de données sur les brevets	120
Figure A2 : E-mail et questionnaire aux détenteurs de données sur l'emploi/la population	124
Figure A3 : E-mail et questionnaire aux détenteurs de données sur la sécurité sociale	128
Figure A4 : Lettre de présentation de l'ETF/ECSA accompagnant le questionnaire	132
Figure A5 : Lettre de présentation de l'ETF/ECSA accompagnant le questionnaire relatif à la sécurité sociale	133
Tableau A3 : Organisations contactées lors de la deuxième phase et entretiens organisés	134
Figure A6 : E-mail aux détenteurs de données sur les brevets en vue de demander un entretien virtuel	136
Figure A7 : E-mail aux détenteurs de données sur l'emploi/la population en vue de demander un entretien virtuel	137
Figure A8 : E-mail aux détenteurs de données sur la sécurité sociale en vue de demander un entretien virtuel	138
Figure A9 : E-mail aux détenteurs de données sur les organismes de formation en vue de demander un entretien virtuel	139
Figure A10 : E-mail aux détenteurs de données transnationales en vue de demander un entretien virtuel	140
Figure A11 : Lettre de présentation de l'ETF/ECSA accompagnant la demande d'entretiens	141
Figure A12 : Lettre de présentation de l'ETF/ECSA accompagnant la demande d'entretien avec les mécanismes de sécurité sociale	142
Figure A13 : Fiche d'information sur le projet	143
Figure A14 : Formulaire de consentement	145
Figure A15 : Programme d'entretien utilisé avec les détenteurs de données sur les brevets	146
Figure A16 : Programme d'entretien utilisé avec les détenteurs de données sur l'emploi/la population	149
Figure A17 : Programme d'entretien utilisé avec les détenteurs de données sur la sécurité sociale	152
Figure A18 : Programme d'entretien utilisé avec les détenteurs de données sur les organismes de formation	154
Tableau A4 : Couverture de l'ensemble des renseignements essentiels des gens de mer pour le projet dans les sources détenant des données concernant les brevets, identifiées lors de l'étude documentaire et du suivi direct ultérieur (version complète du tableau 4).	158



RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Contexte

Le secteur du transport maritime est un élément fondamental du développement économique et de la croissance en Europe. Il est également vital pour assurer la survie de centaines de milliers de gens de mer, ainsi que d'innombrables autres personnes impliquées dans le secteur au sens large et dans les industries d'approvisionnement et de soutien auxquelles il est lié. Malgré cela, il n'existe actuellement aucune donnée fiable et normalisée pour décrire et surveiller le marché du travail maritime européen.

Cette lacune, et son importance pour le secteur maritime sont reconnues depuis un certain temps (groupe de travail, 2011). Il est essentiel de disposer de données exactes et fiables pour élaborer des réponses stratégiques appropriées aux problèmes et aux défis auxquels le secteur est confronté. Le plus urgent d'entre eux, dans le contexte européen, est sans doute la rétention des gens de mer. Cependant, la pandémie mondiale de COVID-19, au cours de laquelle l'étude décrite dans ce rapport a été réalisée, a mis en évidence les écueils rencontrés par les gens de mer dans leur vie professionnelle quotidienne, ainsi que les difficultés et les pressions auxquelles sont confrontées les entreprises de transport maritime. L'étude a ainsi insisté sur l'importance d'une compréhension rigoureuse du marché du travail comme base pour soutenir les gens de mer, les entreprises de transport maritime et le secteur maritime en général.

Cela fait maintenant 10 ans que la DG MOVE a créé un groupe de travail chargé d'examiner la relation entre l'emploi dans l'industrie maritime et la compétitivité, en vue de formuler des recommandations sur les aspects sociaux de la politique maritime européenne. Le groupe de travail a rencontré des « difficultés majeures » pour obtenir des chiffres précis, complets et fiables sur l'emploi dans le secteur. Il a souligné « le manque de données disponibles dans la plupart des pays, et pour certains d'entre eux, l'absence totale de données existantes », et a recommandé la mise en place d'un système harmonisé de collecte de données sur l'emploi des gens de mer.

La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) travaillent actuellement ensemble pour examiner comment obtenir des données précises, fiables et normalisées en ce qui concerne la

Il est essentiel de disposer de données exactes et fiables pour élaborer des réponses stratégiques appropriées aux problèmes et aux défis auxquels le secteur est confronté

main-d'œuvre du secteur au niveau européen. Dans le cadre de ce processus, ils ont chargé le Seafarers International Research Centre (SIRC) de l'université de Cardiff de réaliser l'étude décrite dans ce rapport. Son objectif consistait à recenser les sources de données existantes dans l'Union européenne et à examiner les exemples de bonnes pratiques, les limites de la collecte de données actuelle et les questions de transférabilité. Cette cartographie a été élaborée pour servir de base à la création de protocoles pratiques quant à la manière de mettre en place un système de collecte de données solide et fiable à l'échelle de l'Union européenne.

Approche méthodologique

Le projet a été réalisé en deux phases.

La **phase 1** a consisté en une étude documentaire approfondie. Son objectif était d'identifier les ensembles de données existants et les sources possibles de données relatives au nombre de gens de mer, à la fois dans chaque État membre de l'Union européenne (ainsi qu'en Islande, en Norvège et au Royaume-Uni), et aux niveaux européen et international. Chaque source identifiée a été explorée afin de considérer :

- La mesure dans laquelle ses données couvraient un ensemble de renseignements essentiels concernant les gens de mer, notamment :
 - le sexe, l'âge, la nationalité, le rang, les détails des brevets, les brevets multiples, le travail en mer et le fait d'être un marin actif.
- Toute limitation des données par rapport à leur capacité à fournir une image détaillée et précise de la main-d'œuvre maritime.

Les recherches et l'exploration des sources potentielles ont été effectuées en ligne. Lorsque celles-ci ne donnaient pas suffisamment d'informations pour examiner les points ci-dessus, un contact direct était pris avec les détenteurs des données.

La **phase 2** a consisté en des études de cas dans six États membres : l'Allemagne, l'Espagne, la Grèce, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède. Ces pays ont été sélectionnés en consultation avec les ECSA et l'ETF et visaient à refléter à la fois l'équilibre géographique et les principaux fournisseurs de capitaines et d'officiers, postes actuellement en pénurie sur le marché du travail maritime européen (AESM, 2018). Des entretiens approfondis ont été menés avec des représentants des organisations identifiées au cours de la phase 1 comme détentrices de données pertinentes au sein de chacun des six pays concernés par les études de cas. L'objectif de ces entretiens était de développer une compréhension plus approfondie des organisations participantes et des données qu'elles détenaient.

Ensemble, les phases 1 et 2 étaient conçues pour « cartographier » les données

Son objectif consistait à recenser les sources de données existantes dans l'Union européenne et à examiner les exemples de bonnes pratiques, les limites de la collecte de données actuelle et les questions de transférabilité

existantes sur le nombre de gens de mer dans l'Union européenne et pour mieux comprendre les limites et les exemples de bonnes pratiques des sources de données identifiées.

Résultats

L'étude a identifié et exploré 93 sources de données dans 30 pays. Celles-ci se répartissent en trois grandes catégories :

- Les systèmes contenant les détails des brevets des gens de mer.
- Les systèmes plus larges destinés à collecter des données sur l'emploi dans différents secteurs (souvent basés sur les enquêtes sur les forces de travail et disponibles auprès des agences nationales de statistique).
- Les systèmes de sécurité sociale qui gèrent les prestations de revenu, d'invalidité et de retraite et certaines contributions fiscales.

Aucune des sources de données détenant des informations sur les gens de mer au niveau des États membres n'a pour fonction principale la production d'une carte détaillée de la main-d'œuvre maritime

L'examen détaillé de ces sources a abouti sur une image contrastée et complexe. Les trois types de sources de données diffèrent largement en termes d'accessibilité publique, de couverture, de détail et de spécificité. Toutefois, la contribution de chaque type de source de données à une description claire et précise de la main-d'œuvre du secteur maritime est également limitée, dans une mesure plus ou moins grande. Dans l'ensemble :

- Les systèmes détenant les données des brevets collectent une série de renseignements sur les gens de mer, mais, pour la plupart, ne sont pas en mesure de distinguer si un marin est actif en mer ou non.
- Les sources de données basées sur l'emploi contiennent rarement des données spécifiques aux gens de mer.
- Les systèmes de sécurité sociale spécifiques aux gens de mer détiennent souvent des données pertinentes, mais ces dispositifs ne sont pas communs à tous les États membres, détiennent des données particulièrement sensibles et peuvent ne pas couvrir tous les gens de mer du pays.

Par ailleurs, lorsque des informations détaillées sont disponibles au niveau national, elles dépendent souvent de contextes, de situations et d'accords particuliers au sein de l'État membre concerné. Outre les contextes, traditions et situations nationaux plus spécifiques, ainsi que les arrangements et accords transnationaux, ces contextes fondamentaux relèvent principalement de deux ordres :

- De fortes traditions de navigation
 - Les pays dans ce cas ont généralement mis en place des dispositions spécifiques qui

permettent une collecte de données particulièrement complète et pointue sur une base continue.

- De fortes traditions de coopération entre les partenaires sociaux et/ou d'autres parties prenantes majeures
 - Les pays dans ce cas ont plus fréquemment mis en place des accords de collaboration qui permettent une collecte et un suivi détaillés des données, rassemblant souvent des informations provenant de diverses sources pour dresser un portrait plus approfondi et plus précis.

Cette spécificité contextuelle rend le transfert global des dispositions relatives à la collecte de données d'un État membre à l'autre particulièrement difficile à accomplir de manière efficace.

Dans la lignée de travaux antérieurs (groupe de travail, 2011 ; Sulpice, 2011), nos résultats suggèrent donc que les données disponibles publiquement ne peuvent pas être utilisées telles quelles pour dresser une carte détaillée de l'emploi dans le secteur maritime à travers l'Union européenne, en raison de la série de restrictions inhérentes aux différents accords conclus.

Ces restrictions sont principalement dues à leur accessibilité très variable et au fait qu'aucune des sources de données détenant des informations sur les gens de mer au niveau des États membres n'a pour fonction principale la production d'une carte détaillée de la main-d'œuvre maritime. En outre, les données sont souvent collectées, classées, stockées, ajustées et vérifiées d'une manière qui rend difficile, voire impossible, toute comparaison entre sources, groupes de gens de mer ou pays, ou dans le temps, ainsi que tout regroupement de données provenant de différentes sources.

La planification stratégique et l'élaboration de politiques nécessitent des données solides et comparables entre les pays et dans le temps

Néanmoins, cette connaissance des sources de données existantes et de leurs limites, ainsi que l'exploration d'exemples de bonnes pratiques et des contextes dans lesquels ces pratiques se développent, constituent la base à partir de laquelle des protocoles pour le développement d'un système de collecte de données robuste et fiable à l'échelle de l'Union européenne pourraient être élaborés.

Conclusions

La planification stratégique et l'élaboration de politiques nécessitent des données solides et comparables entre les pays et dans le temps. L'évolution rapide du secteur maritime nécessite par ailleurs absolument des données aussi actuelles que possible. Nos résultats indiquent que les données relatives aux brevets doivent servir de base à tout système européen. Ils suggèrent également qu'un ensemble convenu de renseignements sur les gens de mer, présentés de manière cohérente et mis à la disposition du public par toutes les administrations, permettrait d'effectuer des comparaisons dans le temps qui ne sont pas possibles actuellement. Toutefois, cet ensemble de données présenterait une autre limite : il inclurait tous les gens de mer possédant un brevet en cours de validité, que ces personnes travaillent activement en mer ou non. La

présente étude suggère deux approches possibles pour éliminer cette limitation. D'une part, un ajustement pourrait être effectué pour tenir compte du nombre estimé de personnes dans ce cas dans l'ensemble de données de chaque administration. Cet ajustement devrait être effectué sur une base cohérente, transparente et fiable dans l'ensemble de l'Union européenne, et devrait être régulièrement révisé pour veiller à ce qu'il continue à refléter la situation actuelle. D'autre part, les détails du brevet pourraient être liés aux dossiers fiscaux ou de sécurité sociale, donnant ainsi une indication actuelle et précise quant au fait que les gens de mer travaillent activement en mer ou non. La seconde de ces approches serait, bien sûr, plus précise, mais aussi plus difficile à réaliser.

Nos résultats suggèrent également que pour assurer à la fois l'adéquation, l'utilité et la durabilité d'un système de collecte de données à l'échelle de l'Union européenne, il est essentiel de donner aux partenaires sociaux du secteur un rôle central dans sa planification et son développement, et de disposer du soutien des principales parties prenantes. Leur participation serait notamment fondamentale pour veiller à ce que les trois critères sous-jacents à un système pleinement opérationnel et efficace soient remplis et maintenus. Ces critères consistent à trouver un accord sur les définitions des termes « gens de mer » et gens de mer « actifs », sur un ensemble fondamental de détails des brevets accessibles au public et sur une approche méthodologique visant à ajuster ou à compléter ces données afin qu'elles reflètent plus précisément les personnes qui travaillent activement en mer. Il s'agit également d'assurer une collecte et une agrégation cohérentes des données, ainsi que leur publication rapide, régulière et complète.

Un tel système permettrait d'évaluer et de surveiller les tendances et les changements sur un éventail d'aspects essentiels du secteur, notamment :

- la durabilité de la main-d'œuvre maritime de l'Union européenne dans l'ensemble de l'industrie ;
- les besoins des gens de mer en matière d'éducation et de formation ;
- la durabilité de la profession de marin, y compris en ce qui concerne les jeunes et les femmes marins.

En outre, un système de collecte de données en continu pourrait aisément être adapté pour répondre à d'autres besoins et permettre des recherches indépendantes. La pandémie de COVID-19 a mis en évidence la rapidité avec laquelle le secteur doit être capable de réagir aux changements et aux évolutions inattendues pour protéger le bien-être et les moyens de subsistance de sa main-d'œuvre. Les résultats décrits dans ce rapport jettent les bases potentielles de protocoles pour un système qui contribuerait aux approches stratégiques et aux politiques des partenaires sociaux pour le secteur, et qui les mettrait en position favorable pour répondre de manière résolue et appropriée aux développements futurs, et même aux crises, au sein de l'industrie.

Cette publication ne reflète que l'opinion des auteurs et la Commission européenne n'est pas responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations qu'elle contient.

La pandémie de COVID-19 a mis en évidence la rapidité avec laquelle le secteur doit être capable de réagir aux changements et aux évolutions inattendues



Selon la Commission européenne¹, il existe plus de 300 ports maritimes majeurs en Europe, qui contrôlent également environ un tiers de la flotte marchande mondiale. Environ trois quarts du commerce extérieur européen transitent par les ports de l'Union européenne, tandis que le transport maritime représente environ un tiers du commerce intra-Union européenne et qu'environ 400 millions de passagers utilisent les ports de l'Union européenne chaque année. L'Europe est ainsi l'un des principaux centres maritimes du monde, tandis que le secteur du transport maritime constitue une composante essentielle du développement et de la croissance économiques de l'Europe, et par conséquent du monde.

Étant donné que les activités maritimes et les emplois à terre qui y sont associés revêtent une importance capitale pour l'économie européenne, il peut être surprenant de constater qu'il n'existe actuellement aucune donnée fiable et normalisée sur le nombre de personnes disponibles pour un emploi sur le marché du travail maritime européen.

Le dernier rapport du Baltic and International Maritime Council et de l'International Chamber of Shipping (BIMCO/ICS) a estimé l'offre mondiale de gens de mer en 2015 à 1 647 500, dont 774 000 officiers et 873 500 matelots (BIMCO/ICS, 2015). Bien que ce chiffre représente une augmentation globale par rapport à 2010, le rapport indique également un excédent de matelots et une pénurie d'officiers par rapport à la demande mondiale, et suggère que cette tendance à une pénurie globale de l'offre d'officiers va probablement se poursuivre.

Les derniers chiffres européens de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) (2020) montrent qu'à la fin de l'année 2018, 209 192 capitaines et officiers étaient titulaires de brevets d'aptitude valides délivrés par les États membres de l'Union européenne, et 106 334 autres étaient titulaires de brevets d'aptitude originaux délivrés par des pays non membres de l'Union européenne, avec des visas délivrés par les États membres de l'Union européenne attestant leur reconnaissance. Globalement, cela suggère qu'en 2018, 315 526 capitaines et officiers étaient disponibles pour servir sur des navires battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne.

Toutefois, ces chiffres phares sont tirés d'une série de sources disparates et, dans certains cas au moins, sont basés sur un ensemble d'hypothèses, d'estimations et d'extrapolations. Bien

¹ https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/maritime-transport_en

que cette méthode convienne pour établir une vue d'ensemble, elle ne suffit pas à identifier et à comprendre pleinement les tendances et les changements plus détaillés et permanents sur le marché du travail maritime.

En 2010, la DG MOVE a mis sur pied un groupe de travail chargé d'examiner la relation entre l'emploi dans l'industrie maritime et la compétitivité, afin de formuler des recommandations sur les aspects sociaux de la politique maritime européenne. Cependant, le groupe de travail a rencontré des « difficultés majeures » pour obtenir des chiffres précis, complets et fiables sur l'emploi dans le secteur, et est même allé jusqu'à demander à la Commission européenne de nommer un consultant externe pour « rassembler, agréger et mettre à jour les statistiques et autres données existantes sur les gens de mer et sur les emplois à terre liés au transport maritime » (groupe de travail, 2011 ; voir aussi Sulpice, 2011). Néanmoins, le groupe de travail a tiré les conclusions suivantes :

Une analyse générale du nombre de gens de mer dans les pays de l'Union européenne et de leur tendance à la baisse largement admise en faveur de gens de mer de pays tiers a permis de constater que les données détaillées sur l'emploi maritime étaient rares, parfois dépassées et souvent peu fiables. De plus, les différences majeures entre les pays dans la collecte des données et la présentation des résultats empêchent toute analyse sérieuse de la structure et de l'évolution de l'emploi.

(Groupe de travail, 2011)

Soulignant « le manque de données disponibles dans la plupart des pays, et pour certains d'entre eux, l'absence totale de données existantes », le groupe de travail a recommandé la mise en place d'un système harmonisé de collecte de données sur l'emploi des gens de mer en Europe.

Actuellement, les données sur les brevets et les visas dans le système d'information sur les normes de formation, de certification et de veille (Standards of Training, Certification and Watchkeeping Information System, STCW-IS) de l'AESM sont ce qui ressemble le plus à un tel système. Conformément à l'article 25 bis modifié de la directive 2008/106/CE², les États membres sont tenus de fournir à la Commission européenne des informations pour l'année précédente, sur une base annuelle et dans un format électronique ; ce sont ces données qui sont enregistrées dans le STCW-IS. Néanmoins, les données fournies par les pays participants continuent d'être recueillies à l'aide d'une série d'approches, de systèmes d'information et de sources qui ne sont pas toutes comparables ou pas obligatoirement entièrement validées. Des données fiables, précises et normalisées font donc toujours défaut.

Ces données sont pourtant essentielles à l'élaboration de réponses stratégiques aux problèmes et aux défis auxquels le secteur est aujourd'hui confronté – notamment la question urgente de la rétention des gens de mer, comme le montrent clairement les rapports de BIMCO/ICS (2015) et du groupe de travail (2011) :

La situation actuelle de la main-d'œuvre maritime et les perspectives d'avenir indiquent que le secteur et les parties prenantes concernées ne doivent pas s'attendre à une offre abondante de gens de mer qualifiés et compétents à l'avenir sans efforts et mesures concertés visant à résoudre les principaux problèmes de main-d'œuvre. Il est crucial de

2 <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/106/2019-08-01>

promouvoir les carrières en mer, d'améliorer l'éducation et la formation maritimes dans le monde entier, de s'attaquer à la rétention des gens de mer et de continuer à surveiller régulièrement l'offre et la demande globales de gens de mer.

(BIMCO/ICS, 2015)

Le groupe de travail a analysé les facteurs qui détournent les gens de mer de l'Union européenne de la profession, qu'il s'agisse de la vie quotidienne à bord, des mauvaises conditions de travail et de vie, de la menace de piraterie, des problèmes liés aux congés à terre, de l'abandon et de la crainte de la criminalisation. Il a recommandé de faire des efforts pour remédier à ces problèmes, notamment en fournissant un accès facile à de meilleures technologies de communication, en facilitant les congés à terre, en réduisant et en contrôlant la charge administrative, ainsi qu'en assurant une protection proportionnelle contre les risques de piraterie et en garantissant un traitement équitable afin de réduire les craintes de criminalisation.

(Groupe de travail, 2011)

La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA), les partenaires sociaux du transport maritime européen, travaillent dès lors ensemble pour examiner comment obtenir des données précises, fiables et normalisées en ce qui concerne la main-d'œuvre du secteur au niveau européen. Dans le cadre de ce processus, ils ont chargé le Seafarers International Research Centre (SIRC) de l'université de Cardiff de réaliser l'étude décrite dans ce rapport.



OBJECTIF ET BUTS

L'étude avait pour objectif de servir de base pour élaborer des propositions quant au développement d'un système de collecte de données exhaustif au niveau européen sur les professionnels européens de la mer. Un tel système permettrait d'évaluer et de surveiller les tendances et les changements sur un éventail d'aspects essentiels du secteur, notamment :

- la durabilité de la main-d'œuvre maritime de l'Union européenne dans l'ensemble de l'industrie ;
- les besoins des gens de mer en matière d'éducation et de formation ;
- la durabilité de la profession de marin, y compris en ce qui concerne les jeunes et les femmes marins.

En plus de fournir des données vitales et la possibilité d'identifier et de suivre les tendances dans le temps, un système pleinement opérationnel et permanent pourrait, à plus long terme, être facilement adapté pour répondre à d'autres besoins de collecte de données, et ainsi contribuer davantage au développement des approches et politiques stratégiques des partenaires sociaux pour le secteur. Un tel système devrait veiller à ce que les données soient collectées de manière cohérente et selon une méthodologie clairement définie.

L'objectif de ce projet consistait ainsi à recenser les sources de données existantes dans l'Union européenne et à examiner les exemples de bonnes pratiques, les incohérences et les limites de la collecte de données actuelle, ainsi que les questions de transférabilité. Cette cartographie a été élaborée pour étayer l'élaboration de protocoles pratiques qui définissent la manière de mettre en place un système de collecte de données solide et fiable à l'échelle de l'Union européenne.

COVID-19

Les ECSA et l'ETF ont commandé ce projet dans le contexte décrit ci-dessus d'incertitude quant à l'exactitude des mesures de l'emploi dans le secteur maritime, associé à l'inquiétude d'un surplus de matelots et d'une pénurie d'officiers pour répondre à la demande. Cependant, quelques semaines après le début des travaux, la COVID-19 a été découverte en Chine et a commencé à se

répandre dans le monde entier. Notre approche de la collecte de données a dès lors été modifiée, comme nous le décrivons dans la section Approche méthodologique ci-dessous. Mais il convient surtout de préciser que la pandémie a eu des répercussions sans précédent sur le secteur maritime. Dans l'Union européenne, l'AESM (2020)³ estime que :

- le nombre de navires faisant escale dans les ports de l'Union européenne a diminué de 15 % au cours des 37 premières semaines de 2020 par rapport à la même période en 2019 ;
- les secteurs les plus touchés ont été les navires de croisière, les navires à passagers et les transporteurs de véhicules ;
- les pays les plus touchés sont la Croatie, l'Espagne, l'Islande et la Slovaquie ;
- par rapport aux 37 premières semaines de 2019, les semaines 1 à 37 de 2020 ont montré des diminutions du trafic maritime de l'Europe vers la Chine de 51 % et de l'Europe vers les États-Unis de 31 %.

Les gens de mer ont également été largement touchés par cette situation. Le Parlement européen⁴ a récemment indiqué que des dizaines de milliers de gens de mer étaient restés bloqués sur les navires en raison des retards dans la rotation des équipages dus aux restrictions sur la circulation des personnes, à la réduction des vols et à la fermeture de ports. Il a ajouté que certains gens de mer devaient continuer à travailler alors qu'ils auraient dû rentrer chez eux, tandis que d'autres risquaient d'être licenciés, car les compagnies modifiaient radicalement leurs opérations et prenaient des mesures de grande envergure afin de réduire leurs coûts.

Nous ne sommes pas encore en mesure de mesurer, ni même de prévoir, les effets à long terme de cette pandémie mondiale sur les gens de mer et leurs familles. Toutefois, la COVID-19 a mis en évidence de manière encore plus flagrante la nécessité de disposer de données précises et fiables sur la main-d'œuvre maritime. Ces données sont essentielles à l'élaboration d'une stratégie suffisamment solide pour planifier à moyen et à long terme, tout en étant assez souple et réactive pour répondre à des crises aiguës comme celle à laquelle nous sommes actuellement confrontés.

Ce rapport

Ce rapport est présenté en trois sections principales. Tout d'abord, nous décrivons l'approche adoptée pour atteindre les objectifs du projet. Ensuite, nous présentons nos résultats en décrivant d'abord les sources de données identifiées au cours du projet, puis en explorant leurs limites par rapport aux objectifs du projet. Dans la section Résultats, nous examinons également quelques exemples de bonnes pratiques et décrivons les points de vue de nos participants sur la collecte de données au niveau de l'Union européenne. Le rapport se termine par un bref résumé et la présentation de nos conclusions sur les implications des résultats de l'étude pour le développement d'un système de collecte de données à l'échelle de l'Union européenne.

3 Disponible sur : <http://emsa.europa.eu/newsroom/covid19-impact/download/6296/4038/23.html>

4 [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2020/651907/EPRS_ATA\(2020\)651907_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2020/651907/EPRS_ATA(2020)651907_EN.pdf)



APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

Le projet a été réalisé en deux phases. La phase 1 a consisté en une étude documentaire, et la phase 2 en des études de cas dans six États membres. Le début des travaux a été consacré à l'étude documentaire, qui a servi de base pour développer les études de cas. Cependant, les phases se sont quelquefois chevauchées, quelques ajouts ayant été apportés aux sources prises en compte dans l'étude documentaire à la suite des entretiens menés au cours des études de cas. Les sous-sections suivantes décrivent les approches adoptées dans chaque phase du projet.

Phase 1 : Étude documentaire

Pendant la phase 1 des recherches, une étude documentaire approfondie a été réalisée dans le but d'identifier les ensembles de données existants et les sources possibles de données relatives au nombre de gens de mer, à la fois dans chaque État membre de l'Union européenne (ainsi qu'en Islande, en Norvège et au Royaume-Uni), et aux niveaux européen et international.

Dans un premier temps, la base de données en ligne STCW-IS de l'AESM⁵, accessible au public, a été examinée afin de déterminer quelles informations étaient disponibles en ce qui concerne le nombre de gens de mer par pays, et si les organisations détenant ces informations au sein des États membres pouvaient être identifiées. Trois pages pertinentes donnaient :

- 1 des informations générales sur chaque pays, y compris les coordonnées (et les adresses Internet) d'organismes tels que les organisations gouvernementales, les administrations maritimes et les entités qui publient des documents juridiques (généraux et spécifiques aux gens de mer) ;
- 2 les coordonnées des administrations maritimes et des autres services concernés ;
- 3 des informations sur le nombre de brevets, par type, délivrés par les différents établissements d'enseignement et de formation maritimes.

D'autres sources de données potentielles ont également été identifiées pour chaque pays par le biais de recherches en ligne, ainsi qu'en demandant des conseils à nos propres contacts, aux ECSA

5 Disponible sur : <https://portal.emsa.europa.eu/web/stcw>

et à l'ETF. En outre, comme indiqué ci-dessus, d'autres sources ont été suggérées au cours des entretiens réalisés pour les études de cas (cet aspect est décrit plus en détail ci-dessous).

Les sources identifiées étaient des sources spécifiques au secteur maritime, notamment les sites Web des administrations maritimes et des entités qui tiennent les registres des gens de mer, ainsi que des sources plus générales, notamment les sites Web des ministères des Transports, des organisations nationales de statistique et des agences de sécurité sociale. Des rapports et des ensembles de données transnationaux sur le nombre de gens de mer (à la fois pour l'Union européenne et plus largement) ont également été identifiés.

Tableau 1 : Sources de données potentielles et ressources identifiées et explorées au cours de l'étude documentaire

Source	Nature de la source
Système d'information STCW (STCW-IS) de l'AESM – Niveau national (Section des informations générales)	Coordonnées (adresse physique et adresse Internet) des agences gouvernementales des pays publiant les lois nationales (générales et spécifiques aux gens de mer), sites Internet de vérification des brevets, administrations maritimes, ministère des Transports/agences en charge des transports, États du pavillon et agences nationales de statistique
Système d'information STCW de l'AESM (STCW-IS) – Niveau administratif (Structures)	Coordonnées (adresse physique et adresse Internet) des services concernés au sein des administrations
Système d'information STCW de l'AESM (STCW-IS) – Niveau institutionnel d'enseignement et de formation maritimes (Diplômes délivrés)	Nombre de brevets/diplômes délivrés par les établissements de formation par type de brevet
Administration nationale / Site Web gouvernemental	Principal site Web gouvernemental du pays
Sites Web de l'administration maritime	Site Web de l'administration maritime (qui relève souvent de l'un des ministères du gouvernement)
Registres des gens de mer	Recherche générale en ligne d'un registre des gens de mer dans chaque pays
Autorités nationales tenant des registres de brevets et de visas	Liste publiée par l'OMI (http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Documents/rptPartyAddresses.pdf) des entités qui tiennent des registres de brevets et de visas
Vérification des brevets en ligne	Site Web de l'OMI répertoriant les bases de données de vérification des brevets (en ligne et hors ligne) pour les pays de l'Union européenne et d'autres pays (http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/CertificateVerification.aspx) Si le site Web de l'OMI ne donnait pas la liste des organisations qui vérifient les brevets pour un pays spécifique, des recherches sur Internet étaient effectuées pour essayer de trouver de telles organisations
Ministère des Transports	Site Web du ministère des Transports
Agences nationales de statistique	Site Web de l'agence nationale de statistique du pays
Agences de sécurité sociale	Agence nationale de sécurité sociale du pays (bien que la majorité d'entre elles ne couvrent que la population générale, dans certains cas, il existe des régimes de sécurité sociale spécifiques aux gens de mer)
Recherches générales en ligne (Google)	Recherche générale en ligne de données et de sources possibles de données, sur le nombre de gens de mer pour chaque pays
Rapports et ensembles de données transnationaux	Rapports et ensembles de données transnationaux contenant le nombre de gens de mer et des informations connexes

Le tableau 1 énumère tous les types de sources identifiés. Celles-ci se divisent en trois grands groupes, et détiennent :

- des données concernant les brevets ;
- des données concernant l'emploi ;
- des données concernant la sécurité sociale.

Chaque source a fait l'objet d'une recherche de données, ou de sources possibles de données, sur le nombre de gens de mer. Lorsqu'un site Web comportait un champ de recherche, des recherches par mots-clés ont été effectuées (voir tableau A1 en annexe).⁶ En cas d'absence de boîte de recherche, le site Web était examiné manuellement. Dans chaque cas, les détails de la source de données, ainsi que des indications relatives à sa disponibilité publique, à l'étendue et à la couverture des données, et à leurs éventuelles limites ou lacunes, ont été ajoutés à une feuille de calcul. Cette feuille de calcul est ainsi devenue une « carte » des sources existantes et potentielles de données sur le nombre de gens de mer. La version finale complète de cette carte est présentée dans le tableau A2 de l'annexe.

Lorsque ces recherches n'ont pas permis d'obtenir suffisamment de détails sur les données détenues par une source quant au nombre de gens de mer, mais qu'il semblait s'agir d'une source potentiellement pertinente, des demandes directes ont été faites pour obtenir des informations supplémentaires. Une personne de contact appropriée au sein de l'organisation concernée a été identifiée et jointe par e-mail (voir figures A1 à A3 en annexe), chaque e-mail étant accompagné d'une lettre d'introduction et de soutien des ECSA et de l'ETF (voir figures A4 à A5 en annexe). Les personnes contactées ont été invitées à fournir des informations en remplissant et en renvoyant un questionnaire électronique (voir figures A1 à A3 en annexe). Ce questionnaire a été conçu pour recueillir des informations sur la nature et l'étendue des données détenues, ainsi que sur la couverture, dans l'ensemble de données, d'une série de renseignements fondamentaux sur les gens de mer. Ces renseignements ont été identifiés et convenus au sein de l'équipe de recherche, en consultation avec les ECSA et l'ETF. Ils ont été sélectionnés pour représenter l'ensemble des caractéristiques essentielles des gens de mer qui soutiendraient le développement d'une politique et d'une stratégie appropriées et efficaces au niveau de l'Union européenne, ainsi qu'au niveau des États membres – et qui seraient donc également d'une importance capitale dans l'élaboration d'un système de collecte de données à l'échelle de l'Union européenne. Les renseignements choisis sont notamment le sexe, l'âge, la nationalité, le rang, les détails du brevet, les brevets multiples, le travail en mer et l'activité en tant que marin ; ils sont décrits dans le tableau 2.

En outre, le questionnaire a permis de recueillir d'autres renseignements spécifiques à chacun des trois principaux types de sources de données identifiés dans le projet (voir le tableau A2 en annexe et la sous-section sur les Sources de données dans la section Résultats du présent rapport). Par exemple, pour les sources détenant des données concernant les brevets, le questionnaire couvrait également les types de brevets, les contrôles d'exactitude et la vérification ; pour les sources détenant des données concernant l'emploi, le questionnaire a recueilli des détails sur l'enquête sous-jacente dont les données ont été tirées ; et pour les sources détenant des données concernant la sécurité sociale, le questionnaire a posé des questions sur tout arrangement spécifique aux gens de mer.

6 En raison des ressources et du calendrier du projet, il a uniquement été possible d'effectuer des recherches en anglais.

Tableau 2 : Renseignements essentiels des gens de mer pour le projet

Principales données incluses	Description
Sexe	Le sexe est-il repris ?
Âge	L'âge est-il repris ? Si oui, est-il présenté sous forme de groupes (ex. : moins de 25 ans, 25-35 ans, etc.) ou s'agit-il de la date de naissance ?
Nationalité	La nationalité est-elle reprise ? Si oui, est-elle présentée sous forme de groupes (ex. : UE, non-UE) ou s'agit-il de la nationalité individuelle ?
Rang	Le rang est-il repris ? Si oui, est-il présenté sous forme de groupes (ex. : officiers supérieurs, officiers subalternes, matelots, etc.) ou s'agit-il du rang STCW (par exemple, officier chargé du quart à la passerelle) ? Est-il possible de déterminer si un marin travaille à un rang inférieur à celui pour lequel il est qualifié ? ⁷
Détails du brevet	Les restrictions du brevet (ex. : officier chargé du quart de navigation sur les navires de moins de 500 tjb effectuant des voyages à proximité du littoral) sont-elles reprises ? Les documents de référence du brevet STCW actuel sont-ils repris ?
Brevets multiples	Est-il possible de déterminer si un marin dispose de plusieurs brevets ? Si oui, tous les brevets sont-ils répertoriés, ou seulement le niveau de brevet le plus élevé ? Est-il possible de distinguer le nombre de gens de mer parmi ceux qui détiennent plusieurs brevets (autrement dit, les données peuvent être utilisées pour compter les gens de mer plutôt que les brevets) ?
Travail en mer	Est-il possible de déterminer si un marin travaille sur des navires de commerce international ou uniquement sur des navires de commerce intérieur ?
Actif⁸ en tant que marin	Est-il possible de déterminer si un marin (titulaire d'un brevet STCW valide) travaille activement en mer ou à terre (par exemple, dans une entreprise de transport maritime, dans un institut d'enseignement et de formation maritimes, en dehors du secteur, etc.) ?

Les approches initiales par e-mail ont fait l'objet d'un suivi, par e-mail ou par téléphone, jusqu'à trois reprises. Au total, des questionnaires ont été envoyés à 45 organisations, et 36 questionnaires complétés ont été renvoyés (soit un taux de réponse de 80 %). Vingt des questionnaires retournés ont été remplis par des organisations détenant des données sur les brevets, 14 par celles détenant des données sur l'emploi, et deux par celles détenant des données sur la sécurité sociale. Les réponses aux questionnaires ont été intégrées dans la carte (tableau A2 en annexe).

Phase 2 : Études de cas

Pour des raisons pratiques, il n'a pas été possible de réaliser des études approfondies dans chacun des 30 pays qui ont fait l'objet de ce projet. Par conséquent, six États membres ont été sélectionnés pour une étude de cas et ont fait l'objet d'un travail de terrain plus approfondi. Ces pays ont été choisis en consultation avec les ECSA et l'ETF. L'objectif était de refléter l'équilibre géographique ainsi que les principaux fournisseurs de capitaines et d'officiers (pour lesquels il existe, comme indiqué ci-dessus, actuellement une pénurie (AESM, 2018)). Selon ces critères, les

7 Il convient de noter ici que les gens de mer servent souvent à des rangs inférieurs à ceux pour lesquels ils sont qualifiés, notamment en attendant qu'un poste correspondant à leur véritable rang se libère. Les rangs certifiés et les rangs occupés peuvent dès lors différer.

8 Aux fins de notre enquête, un marin « actif » a été défini comme un marin travaillant à bord d'un navire et possédant à la fois un brevet STCW et des états de service en mer. Les personnes qui travaillent à terre, par exemple dans une entreprise de transport maritime, et qui ne cherchent pas d'emploi à bord ne sont pas considérées comme des gens de mer actifs, même si elles possèdent un brevet STCW valide (pour une définition complète, voir Glen (2008)).

pays sélectionnés pour effectuer des études de cas étaient : l'Allemagne, l'Espagne, la Grèce, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède.

L'objectif de la phase 2 était de mener des entretiens approfondis avec les représentants des organisations identifiées au cours de la phase 1 du projet, l'étude documentaire, comme détenant des données pertinentes dans chacun des six pays étudiés. En outre, comme indiqué ci-dessus, à mesure que les études de cas avançaient, les participants ont identifié d'autres sources potentielles de données et, le cas échéant, celles-ci ont également été incluses sur la carte et, dans certains cas, contactées pour un entretien. Ces entretiens avaient pour but de mieux comprendre les organisations participantes et les données qu'elles détenaient, et de développer et d'améliorer la carte afin de mieux comprendre les données existantes sur le nombre de gens de mer dans l'Union européenne.

Comme indiqué ci-dessus, l'étude a identifié trois groupes principaux de sources d'information : les organisations détenant des données sur les brevets, celles détenant des données sur l'emploi, et les systèmes de sécurité sociale ; ces groupes étaient tous représentés parmi les entités qui ont participé aux entretiens. Les deux premiers groupes étaient des sources de données attendues avant le début de la phase 1. Le dernier groupe, quant à lui, est apparu au cours de l'enquête, à la fois dans le cadre de l'étude documentaire et, surtout, des entretiens des études de cas. Ainsi, en consultation avec les ECSA et l'ETF, il a été convenu que des entretiens supplémentaires devraient être menés avec des représentants de ces systèmes. Afin de faciliter la réalisation de ces entretiens dans les délais impartis, des contacts ont été pris dans trois des pays concernés par les études de cas – l'Allemagne, l'Espagne et la Suède – ainsi qu'en Belgique et en France.

Le tableau 3 présente les organisations dans lesquelles les entretiens ont été menés (voir le tableau A3 en annexe pour la liste complète des personnes contactées pour un entretien). Il s'agit d'un éventail d'organismes de contrôle tels que les autorités maritimes, les autorités des transports, les organismes de sécurité sociale, les associations d'armateurs, les organismes de statistique et les établissements d'enseignement et de formation maritimes.

Lorsque le projet a été conçu et lancé, l'idée était d'envoyer les chercheurs dans chacun des pays étudiés et afin d'y réaliser les entretiens en face à face. Cependant, comme indiqué plus haut, la COVID-19 est apparue au cours des premières semaines de la recherche, rendant impossibles les déplacements et les entretiens en personne. Dès lors, lorsque nous prenions contact avec des personnes de l'organisation que nous souhaitions visiter, nous leur demandions s'ils étaient prêts à réaliser un entretien virtuel. Les e-mails d'approche étaient renvoyés avec une lettre d'introduction et de soutien des ECSA et de l'ETF (voir figures A6 à A12 en annexe), et une date et une heure qui leur convenaient étaient fixées avec les entités qui acceptaient l'entretien. Avant l'entretien, chaque personne interrogée a reçu une fiche d'information et un formulaire de consentement (voir figures A13 et A14 en annexe), qu'elle devait remplir et renvoyer. Comme au cours de la phase 1, jusqu'à trois rappels par e-mail ou par téléphone ont été envoyés après l'invitation initiale à participer à un entretien.

Tableau 3 : Organisations au sein desquelles un entretien a été réalisé

Pays	Organisation ⁹	Remarques	Durée
Belgique (entretien avec la Sécurité sociale uniquement)	Office national de Sécurité sociale	Entretien effectué	42:07
Allemagne	Agence fédérale maritime et hydrographique (BSH)	Entretien effectué	54:22
	Knappschaft-Bahn-See (KBS) – Agence pour la sécurité sociale	Entretien effectué (par e-mail)	s/o
Grèce	Ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire – Garde côtière hellénique – Direction de la formation des gens de mer	Entretien effectué (par e-mail)	s/o
	Ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire – Garde côtière hellénique – Direction du travail des gens de mer	Entretien effectué	59:01
Pays-Bas	Kiwa Licensing	Entretien effectué	52:01
	Ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau	Entretien effectué	43:18
Espagne	Direction générale de la Marine marchande (ministère du Développement)	Entretien effectué	39:31
	Direction générale de la Marine marchande (ministère du Développement) – Sécurité sociale de l'Institut social de la marine	Entretien effectué (par e-mail)	s/o
	Association des expéditeurs espagnols	Entretien effectué	41:18
Suède	Agence suédoise des transports (Transportstyrelsen)	Entretien effectué	40:39
	Statistics Sweden	Entretien effectué	44:08
Royaume-Uni	Agence maritime et des garde-côtes	Entretien effectué	44:31
	École de science et d'ingénierie maritimes de Warsash	Entretien effectué	41:09
Organisations transnationales	Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)	Entretien effectué	01:17:30
	Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail (Eurofound)	Entretien effectué	39:56

Les entretiens ont été réalisés à l'aide de guides élaborés au cours de la phase 1 du projet et destinés à être utilisés avec chacun des trois principaux types de détenteurs de sources de données (voir figures A15 à A18 en annexe). Il est important de souligner qu'il s'agissait de guides plutôt que de programmes d'entretien fixes, ce qui a permis aux enquêteurs qualifiés d'adapter chaque entretien au participant, à l'organisation qu'il représentait et à la nature des données détenues par cette organisation. Tous les entretiens portaient toutefois sur un ensemble d'informations de base, notamment : la source et la couverture des données, y compris la couverture de l'ensemble de renseignements essentiels des gens de mer pour le projet (voir tableau 2 ci-dessus), les lacunes, les doubles comptabilisations et les incohérences, les autres sources potentielles de données, et le développement d'un système européen exhaustif de collecte de données. Chaque entretien a été enregistré avec l'autorisation de la personne interrogée.

Dans certains cas, un entretien virtuel a été refusé, et remplacé par un échange d'e-mails. Le guide d'entretien pertinent était alors envoyé par e-mail au participant, qui répondait à son

9 Les titres des personnes interrogées ne sont pas mentionnés ici afin de veiller au maintien de leur anonymat.

tour par e-mail (tableau 3). Lorsque des éclaircissements étaient nécessaires par rapport à leurs réponses, des e-mails de suivi ont été envoyés.

Des entretiens ont également été menés avec deux organisations transnationales essentielles : l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) qui, comme indiqué ci-dessus, gère une base de données sur les brevets des gens de mer à partir des déclarations annuelles fournies par tous les États membres de l'Union européenne, ainsi que par l'Islande, la Norvège et le Royaume-Uni ; et la Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail (Eurofound), qui réalise un certain nombre d'enquêtes à l'échelle européenne, notamment l'enquête européenne sur les conditions de travail (EWCS) qui, selon l'étude documentaire, pourrait reprendre des données sur l'emploi dans le secteur maritime. Ces organisations ont été contactées et des entretiens ont été menés selon les procédures décrites ci-dessus.

Au total, 28 organisations ont été approchées et invitées à participer à un entretien. Seize entretiens ont été réalisés (soit un taux de réponse global de 57 %). Douze d'entre eux ont été menés en face à face, mais virtuellement, un a été réalisé en face à face et en personne, et les trois autres ont été réalisés par e-mail (voir tableau 3 et tableau A3 en annexe). Dans deux cas, les personnes interrogées ont aimablement accepté un court entretien de suivi à des fins de clarification.

Tous les entretiens virtuels et en personne ont été transcrits par les membres de l'équipe de recherche. Les transcriptions ont été analysées à l'aide du logiciel d'analyse de données qualitatives NVivo 11. Les résultats des entretiens ont également été intégrés à la carte créée au cours de la phase 1 (tableau A2 en annexe).

Éthique

L'approbation éthique du projet a été obtenue auprès du comité d'éthique de la recherche de l'école des sciences sociales de l'université de Cardiff. L'ensemble des matériaux, instruments, protocoles et procédures du projet ont été élaborés conformément aux directives de l'université, et la collecte et le stockage des données ont respecté les politiques et exigences strictes de l'université en matière de confidentialité.



En tenant compte de la recherche documentaire et des six études de cas, le projet a examiné 93 sources de données dans les 27 pays de l'Union européenne, ainsi qu'en Islande, en Norvège et au Royaume-Uni. À l'instar des conclusions précédentes (groupe de travail, 2011 ; Sulpice, 2011), le tableau général des données existantes, de leur accessibilité et de leur couverture est contrasté.

Dans les sous-sections suivantes, nous examinons d'abord chacun des trois principaux types de sources de données identifiés, avant de résumer leurs limites, de donner quelques exemples de bonnes pratiques et d'exposer les points de vue des participants des études de cas sur les implications d'un système de collecte de données à l'échelle de l'Union européenne.

Sources de données

Le tableau A2 en annexe énumère chacune des sources de données identifiées dans le projet par pays, ainsi que les sources de données européennes et mondiales qui ont été examinées. Pour chaque source, les renseignements détenus sont résumés, au même titre que leur couverture et leurs limites. Afin d'indiquer clairement la manière dont les informations ont été obtenues, les résultats de l'analyse documentaire apparaissent en noir, tandis que ceux qui ont fait l'objet d'un suivi ultérieur par le biais d'un entretien ou d'un questionnaire par e-mail sont présentés respectivement en vert et en rouge.¹⁰ Cette distinction est importante, car elle indique dans quelle mesure les données, ou la clarté des renseignements et le contenu des données, étaient publiquement accessibles pour nos chercheurs.

Entre une et six sources de données ont été identifiées pour chaque pays. Cela suggère que des données sur le nombre de gens de mer existent au niveau national dans toute l'Europe. Dans la plupart des cas, les pays dans lesquels plus de deux sources de données ont été identifiées sont ceux qui possèdent une plus grande tradition maritime ou d'où proviennent un plus grand nombre de gens de mer. Il s'agit notamment des pays suivants : Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, France, Grèce, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni et Slovénie.

¹⁰ Cela ne signifie pas qu'il existe une différence de fiabilité entre les résultats obtenus par ces différentes approches. Notre intention consiste plutôt à faire preuve de transparence quant à l'endroit et à la manière dont les informations ont été obtenues.

Comme décrit dans la section Approche méthodologique ci-dessus, les sources de données relèvent de trois catégories principales :

- Les systèmes contenant les détails des brevets des gens de mer.
- Les systèmes plus larges destinés à collecter des données sur l'emploi dans différents secteurs (souvent basés sur les enquêtes sur les forces de travail et disponibles auprès des agences nationales de statistique).
- Les systèmes de sécurité sociale qui gèrent les prestations de revenu, d'invalidité et de retraite et certaines contributions fiscales.

Les trois sous-sections suivantes résument brièvement ces groupes ainsi que l'étendue et la couverture de leurs données pertinentes.

Systèmes de certification

Les systèmes contenant des détails sur les brevets des gens de mer (voir tableau 4 et tableaux A2 et A4 en annexe) ont été le type de source de données sur les gens de mer le plus fréquemment identifié. Nous avons trouvé une certaine forme de système de certification dans chacun des 30 pays¹¹ inclus dans le projet, sauf un (l'exception étant l'Autriche, ce qui reflète probablement ses traditions et sa géographie)¹².

Ces données relatives aux brevets sont conservées par différents organismes détenteurs de données. La plupart sont des administrations ou autorités maritimes ou des ministères ou services gouvernementaux (29), mais nous avons également inclus des organisations d'enseignement et de formation maritimes ainsi qu'un jury d'examen dans ce groupe de sources, au même titre que deux publications connexes, dans la mesure où celles-ci détiennent (ou décrivent, dans le cas des publications) des données sur les brevets. Il convient donc de noter que certaines des données mentionnées dans ces diverses sources proviennent en réalité des administrations nationales. Comme cette étude avait pour but d'identifier et d'explorer les sources de données existantes, et non d'établir réellement le nombre de gens de mer, ce chevauchement entre les sources n'est pas problématique pour nos objectifs. Cependant, il est important de préciser qu'un système de collecte de données à l'échelle de l'Union européenne devrait être basé sur des sources qui, soit ne se chevauchent pas, soit présentent un chevauchement dont le degré et la nature sont suffisamment explicites pour permettre l'inclusion de mesures visant à empêcher les doubles comptabilisations.

La plupart des organisations de ce groupe de sources de données disposent de registres des brevets STCW, y compris les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence et les certificats d'aptitude. Si tous les brevets sont généralement délivrés par les autorités maritimes nationales, ce n'est pas toujours le cas. Par exemple, aux Pays-Bas, cette responsabilité a été sous-traitée :

11 Il convient de noter ici qu'une source, la garde côtière hellénique, ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire, a été incluse dans les systèmes de certification et dans les groupes de données sur l'emploi parce qu'elle détenait à la fois des données sur les brevets provenant d'un registre des livrets de marin et des données sur l'emploi provenant des registres des rôles d'équipage.

12 Bien que les versions précédentes du rapport BIMCO/ICS sur la main-d'œuvre (2000) suggéraient que l'Autriche fournissait des gens de mer au marché mondial, la version la plus récente de cette publication ne fait pas référence aux gens de mer autrichiens.

Nous délivrons ces documents en leur nom, la société pour laquelle je travaille étant une organisation commerciale, il y a un profit à faire, de sorte qu'il existe évidemment une grande différence entre nous, par exemple, et l'Agence maritime et des garde-côtes britannique, qui délivre des permis au Royaume-Uni. En fait, ils reçoivent chaque année une certaine somme d'argent du contribuable et délivrent les permis aux gens de mer. Aux Pays-Bas, ce sont les gens de mer eux-mêmes qui paient ces permis, et nous devons donc suivre les règles qui s'appliquent également au gouvernement.

(KIWA Register BV, Pays-Bas)

Les établissements d'enseignement et de formation maritimes forment les gens de mer selon des normes internationalement reconnues, tant pour les brevets d'aptitude que pour les certificats d'aptitude. Le nombre d'établissements d'enseignement et de formation maritimes dans chaque État membre varie, mais tous sont tenus d'informer les autorités maritimes compétentes des gens de mer qui achèvent leurs formations. Dans certains cas, cela permet à l'administration de fournir aux gens de mer un avis d'admissibilité à l'examen oral, après lequel (s'ils le réussissent) ils reçoivent le brevet STCW correspondant. Dans d'autres cas, cependant, l'examen oral n'est pas nécessaire et le marin reçoit directement son brevet de l'administration. Dans les faits, cela signifie que les données fournies par les établissements d'enseignement et de formation maritimes sont actualisées dès que les cours prennent fin, ce qui permet de disposer de renseignements particulièrement à jour :

Je pense que les données sont mises à jour une fois par heure... peut-être une fois par jour, mais il me semble que nous avons discuté avec les développeurs pour que ce soit fait toutes les heures, mais au plus tard le jour suivant.

(Agence fédérale maritime et hydrographique, Allemagne)

Dans certains cas, les autorités maritimes reçoivent également des notifications d'autres organisations, telles que des médecins et des entreprises de transport maritime, ou de gens de mer – par exemple pour demander un livret de marin leur permettant de travailler à bord :

Différents cas nous sont régulièrement rapportés, ou par les médecins, les collègues comme vous les appelez, et les entreprises.

(Agence suédoise des transports)

Nous ne les enregistrons pour ainsi dire qu'à partir du moment où ils demandent un document. Par exemple, si vous rejoignez un navire en tant que matelot qualifié stagiaire ou sans permis, ce qui existe aussi bien sûr, nous ne savons pas vraiment qui vous êtes. Il est également possible que vous ayez demandé un livret de marin avant cela, et il y a donc de grandes chances que nous sachions, si vous êtes néerlandais, que vous comptez devenir marin.

(KIWA Register BV, Pays-Bas)

Conformément aux exigences de la convention STCW (que nous abordons plus en détail dans la sous-section *Vérification des brevets* ci-dessous), les 29 administrations et autorités maritimes ou ministères et services gouvernementaux de ce groupe proposent également un système de vérification, généralement accessible aux utilisateurs enregistrés (tels que les entreprises de transport maritime, les agences d'armement, les autres autorités maritimes, etc.). La plupart

d'entre eux (21) gèrent désormais ce système en ligne, mais huit continuent de fournir des vérifications uniquement en réponse à des demandes par téléphone ou par e-mail.

Comme indiqué précédemment, l'AESM collecte également des données en matière de certification, et tous les États membres de l'Union européenne (ainsi que la Norvège et l'Islande, qui sont membres de l'Association européenne de libre-échange) sont tenus, en vertu de l'article 25 bis modifié de la directive 2008/106/CE, de fournir chaque année des données sur les brevets délivrés. Ces données sont enregistrées dans le système d'information STCW-IS, et reprennent les brevets d'aptitude et les brevets d'aptitude par équivalence (qui sont obligatoires), ainsi que les certificats d'aptitude dans certains cas (qui sont fournis sur base volontaire par certaines administrations) :

Les données que nous détenons sur les gens de mer... nous avons donc des données des États membres de l'Union européenne, avec toujours le Royaume-Uni, mais ils envoient également des données, des brevets d'aptitude et des certificats de reconnaissance... et pour certains pays, également les certificats d'aptitude pour les matelots. [...] Ce qui est obligatoire, ce sont les données des officiers, mais pour les matelots, dans notre cas, nous obtenons et publions ce que nous recevons des pays, mais tous les États membres n'envoient pas de données concernant les matelots.

(AESM)

Comme décrit dans la section *Approche méthodologique*, le projet a cherché à déterminer dans quelle mesure chaque source de données identifiée couvrait un ensemble de renseignements essentiels sur les gens de mer (comme indiqué dans le tableau 2). Cet ensemble de renseignements essentiels comprenait : l'âge, le sexe, le rang, la nationalité, la capacité de distinguer les gens de mer possédant plusieurs brevets, la capacité de distinguer le nombre exact de gens de mer parmi ceux qui possèdent plusieurs brevets, l'identification de ceux qui travaillent dans les eaux intérieures, l'identification de ceux qui travaillent à un rang autre que celui pour lequel ils sont qualifiés, la capacité de distinguer ceux qui ne sont pas actifs, et la conservation des documents de référence et des restrictions. Le tableau 4 résume la couverture de l'ensemble des renseignements essentiels pour le projet par chacune des sources de données sur les brevets (voir tableau A4 en annexe pour la version complète de ce résumé). Les coches sont utilisées pour indiquer l'inclusion d'un élément de données et les croix son absence. Cependant, il n'a pas toujours été possible de déterminer si une source de données reprenait certains renseignements spécifiques. Cette situation s'expliquait généralement par le fait qu'une source n'était pas accessible en ligne et que nos demandes d'informations supplémentaires restaient sans réponse (voir la section *Approche méthodologique*). Dans ces cas, l'entrée du tableau est vide.

Il est important de préciser ici que les tableaux 4 et A4 présentent la couverture de l'ensemble des renseignements essentiels des gens de mer telle que nous avons pu l'établir par le biais d'une étude documentaire et d'un suivi direct ultérieur. Par conséquent, si nous n'avons pas toujours été en mesure d'établir la présence ou l'absence d'un renseignement particulier dans une source, il ne faut pas oublier qu'une indication de son absence signifie qu'il n'était pas disponible publiquement (dans le cas de l'étude documentaire) et qu'un participant a indiqué qu'il ne le détenait pas (dans

le cas du suivi direct). Dans certains cas, le renseignement est dès lors peut-être conservé par la source, même si nos enquêtes ont indiqué le contraire.

Les sources pour lesquelles la présence ou l'absence de chaque renseignement était clairement indiquée contiennent chacune des informations sur le sexe, l'âge, la nationalité, le rang, les restrictions (à savoir, capitaines, moins de 500 tjb, à proximité du littoral), et les documents de référence. La plupart identifient également les gens de mer possédant plusieurs brevets ainsi que le nombre exact de gens de mer lorsque ceux-ci détiennent plus d'un brevet. Toutefois, elles sont moins nombreuses à distinguer ceux qui travaillent à un rang inférieur à celui pour lequel ils sont qualifiés et, surtout, ceux qui travaillent dans les eaux intérieures (plutôt qu'en mer) ou ceux qui ne sont pas actifs du tout.¹³ Seules deux sources de données nous ont permis de déterminer qu'elles détenaient tous les renseignements : le ministère de la Transition écologique et solidaire français, et l'administration maritime lettonne. Cependant, même dans ces cas, il est important de noter que les réponses au questionnaire indiquent que les gens de mer formés ou ayant obtenu un brevet en dehors de l'administration nationale, et travaillant sur un navire non national, ne sont pas inclus dans ces registres.

Dans l'ensemble, ces constatations suggèrent qu'en l'état actuel des choses, les sources détenant des détails concernant les brevets des gens de mer ne peuvent pas simplement être regroupées pour fournir une image fiable et précise de la main-d'œuvre maritime européenne. Deux problèmes majeurs peuvent expliquer cette situation. Premièrement, l'accessibilité des données pour le public est très variable. Deuxièmement, et de manière connexe, il semble que, dans de nombreux cas, certains renseignements essentiels, tels que la distinction entre les gens de mer qui travaillent activement en mer et ceux qui ne le font pas, ne soient pas non plus précisés dans l'ensemble des données complètes (autrement dit, conservées de manière privée).

13 Lorsque les participants indiquaient qu'il était possible de déterminer si un marin était actif ou s'il travaillait au rang le plus élevé pour lequel il était qualifié, et qu'ils expliquaient comment s'y prendre, cela concernait généralement les états de service en mer du marin.

Tableau 4 : Résumé de la couverture de l'ensemble des renseignements essentiels des gens de mer pour le projet dans les sources détenant des données concernant les brevets, identifiées lors de l'étude documentaire et du suivi direct ultérieur

LÉGENDE : ✓ = données disponibles | ✕ = données non disponibles | [] = disponibilité des données inconnue | ✓(G) = données disponibles, mais groupées | ♦ = indiquait simplement brevet STCW.
Texte noir = étude documentaire | Texte rouge = questionnaire | Texte vert = entretien

Pays	Source	Brevet d'aptitude	Brevet d'aptitude par équivalence	Certificat d'aptitude	Brevets multiples	Gens de mer individuels	Travaille sous son rang	Travaille dans les eaux intérieures	Pas actif	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence
Belgique	Service public fédéral Mobilité et Transports, direction générale Navigation ¹⁴	✓♦✓	✓♦✓	✓♦✓	✓	✕	✕	✕	✕	✓	✓	✓	✓	✓	
Bulgarie	Agence exécutive de l'administration maritime ¹⁵	✓♦	✓♦	✓♦											
Croatie	Ministère des Affaires maritimes, des Transports et des Infrastructures	✓♦✓	✓♦✓	✓♦✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓ (région)	✓	✓	
Chypre	Service de la marine marchande (relevant du ministère des Communications et des Travaux publics) ¹⁶	✓♦✓	✓♦✓	✓♦✓	✕	s/o	✕	✕	✕	✓	✓	✓	✓	✓	✓
République tchèque	Ministère des Transports de la République tchèque ¹⁷ ¹⁸	✓♦✓	✓♦	✓♦✓	✕	s/o	✕	✕	✕	✓	✓	✓	✓	✓	
Danemark	Autorité maritime danoise ¹⁹	✓♦✓	✓♦✓	✓♦✓	✓	✓	✕	✕	✕	✓ ²⁰	✓	✓ (G)	✓ (G)	✓	✓
Estonie	Administration maritime de la République d'Estonie	✓♦✓	✓♦✓	✓♦✓	✓		✓	✕	✓		✓	✓	✓	✓	✓

14 Exclut les gens de mer belges formés en dehors de Belgique.

15 Aucune information concernant les données des brevets conservées n'a pu être obtenue, car l'administration n'a pas renvoyé le questionnaire, malgré plusieurs demandes.

16 Exclut les gens de mer chypriotes titulaires d'un livret de marin non chypriote ou affectés à des navires ne battant pas pavillon chypriote.

17 Exclut ceux ayant obtenu un brevet en dehors de République tchèque (beaucoup de gens de mer tchèques se forment en Pologne) et ceux disposant d'un livret de marin étranger.

18 Conserve également les livrets de marin.

19 Exclut les gens de mer disposant de brevets émis en dehors du Danemark.

20 Les réponses au questionnaire indiquaient que le sexe n'est pas directement consigné, mais peut être obtenu à partir du numéro de sécurité sociale danois.

Pays	Source	Brevet d'aptitude	Brevet d'aptitude par équivalence	Certificat d'aptitude	Brevets multiples	Gens de mer individuels	Travaille sous son rang	Travaille dans les eaux intérieures	Pas actif	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence
Finlande	Traficom – Agence finlandaise des transports et des communications ²¹	✓♦✓	✓♦	✓♦✓	✓		✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
France	Ministry of Ecological and Solidarity Transition	✓♦✓	✓♦	✓♦✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Allemagne	Agence fédérale maritime et hydrographique (BSH) ²²	✓♦✓	✓♦	✓♦		✓			✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Grèce	Ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire – Garde côtière hellénique – Direction de la formation des gens de mer	✓♦✓	✓♦✓	✓♦✓						✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire – Garde côtière hellénique – Direction du travail des gens de mer ²³														
Hongrie	Ministère du Développement national, Service de l'autorité maritime ²⁴	✓♦✓	✓♦✓	✓♦✓											
Islande	Autorité des transports islandaise (ICETRA)	✓♦✓	✓♦✓	✓♦✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓
Irlande	Ministère des Transports, du Tourisme et du Sport	✓♦✓	✓♦✓	✓♦✓	✓	✓	✗	✗	✗		✓		✓	✓	✓
Italie	Ministère de l'Infrastructure et des Transports	✓♦✓	✓♦	✓♦	✗	s/o	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓

21 Exclut les gens de mer disposant de brevets émis en dehors de Finlande.

22 Inclut les ressortissants étrangers qui ont étudié en Allemagne et disposent d'un brevet allemand. Exclut les gens de mer qui ont étudié et obtenu un brevet hors d'Allemagne (jusqu'à ce qu'ils demandent un brevet d'aptitude par équivalence).

23 Registre papier des brevets délivrés avec un livret de marin. Copies papier des rôles d'équipage. Le registre des livrets de marin délivrés ne reprend pas tous les états de service en mer, et n'est pas souvent mis à jour. Aucune information concernant les renseignements conservés dans ces deux sources n'a été donnée.

24 Aucune information concernant les données des brevets conservées n'a pu être obtenue, car l'administration n'a pas renvoyé le questionnaire, malgré plusieurs demandes.

Pays	Source	Brevet d'aptitude	Brevet d'aptitude par équivalence	Certificat d'aptitude	Brevets multiples	Gens de mer individuels	Travaille sous son rang	Travaille dans les eaux intérieures	Pas actif	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence
Lettonie	Administration maritime de Lettonie ^{25 26}	✓♦✓	✓♦	✓♦✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Institutions nationales d'enseignement et de formation maritimes (énumérées sur le site du STCW-IS)												✓	✓	
	Deux documents de Robert Gailitis (2013 et 2015) sur la structure du registre letton des marins										✓ (G)		✓ (G)		
Lituanie	Administration lituanienne de la sécurité des transports	✓♦✓	✓♦✓	✓♦✓	✓	✓	✓	×	×	✓	✓		✓	✓	✓
Luxembourg	Administration maritime luxembourgeoise	✓♦	✓♦✓	✓♦	✓	✓	✓	×	×		✓		✓	✓	✓
Malte	Direction de la marine marchande, administration des transports de Malte ²⁷	✓♦✓	✓♦✓	✓♦✓	✓	✓	×	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Pays-Bas	Kiwa Licensing ²⁸	✓♦✓	✓♦✓	✓♦✓		✓ (mais techniquement difficile)	×	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Norvège	Autorité maritime norvégienne	✓♦✓	✓♦	✓♦✓	✓	✓	×	×	×	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Institutions nationales d'enseignement et de formation maritimes (énumérées sur le site Web du STCW-IS)												✓	✓	

25 Ne dispose pas des dossiers des gens de mer lettons qui ont reçu leur brevet dans un autre pays.

26 Conserve également les livrets de marin.

27 Conserve également les livrets de marin.

28 Ne délivre pas de brevets sous-jacents, mais conserve un registre des certifications sous-jacentes présentées. La nationalité n'est pas reprise, mais le pays de délivrance du brevet d'aptitude original l'est lors d'une demande de brevet d'aptitude par équivalence.

Pays	Source	Brevet d'aptitude	Brevet d'aptitude par équivalence	Certificat d'aptitude	Brevets multiples	Gens de mer individuels	Travaille sous son rang	Travaille dans les eaux intérieures	Pas actif	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence
Pologne	Système d'information et de contrôle des ports polonais	✓	✓	✓	✓	✗				✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Jury d'examen maritime central (CMKE) ²⁹														
Portugal	Direction générale des Ressources naturelles, de la Sécurité et du Service maritime (DGRM), administration maritime ³⁰	✓♦	✓♦	✓♦											
Roumanie	Autorité navale roumaine	✓♦✓	✓♦✓	✓♦✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Slovaquie	Ministère des Transports, de la Construction et du Développement régional	✓♦✓	✓♦	✓♦✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓
Slovénie	Administration maritime de la République de Slovénie	✓♦✓	✓♦	✓♦✓	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓		
Espagne	Ministère des Transports, de la Mobilité et du Programme urbain (direction générale de la Marine marchande) ³¹	✓♦✓	✓♦✓	✓♦		✓	✗	✗			✓		✓	✓	
Sweden	Agence suédoise des transports (transportstyrelsen) ^{32 33}	✓♦✓	✓♦✓	✓♦✓			✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓

29 Le CMKE organise et dirige les examens pour les diplômes et les brevets des gens de mer.

30 Aucune information concernant les données des brevets conservées n'a pu être obtenue, car l'administration n'a pas renvoyé le questionnaire, malgré plusieurs demandes.

31 Les données couvrent tous les gens de mer espagnols. Exclut les gens de mer espagnols qui travaillent sur des navires ne battant pas pavillon espagnol et qui ont été formés hors d'Espagne.

32 Dispose des dossiers des gens de mer suédois qui travaillent sur des navires étrangers si le brevet a été délivré en Suède, et des gens de mer étrangers qui travaillent sur des navires suédois si le brevet a fait l'objet d'un visa. Exclut les gens de mer qui disposent d'un brevet non suédois et travaillent sur un navire qui ne bat pas pavillon suédois. Ne dispose pas non plus des dossiers des gens de mer suédois qui travaillent à l'étranger si le brevet a fait l'objet d'un visa à l'étranger.

33 Suggère que les chiffres publiés sont ajustés pour ceux qui travaillent à terre.

Pays	Source	Brevet d'aptitude	Brevet d'aptitude par équivalence	Certificat d'aptitude	Brevets multiples	Gens de mer individuels	Travaille sous son rang	Travaille dans les eaux intérieures	Pas actif	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence
Royaume-Uni	Agence maritime et des garde-côtes	✓♦✓	✓♦✓	✓♦✓		✓ (Le fait pour les rapports du ministère des Transports)		✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Ministère des Transports ³⁴									✓	✓(G)	✓ Parfois ✓(G)	✓		
	Académie maritime de Warsash ³⁵						✗	✗	✗	✓					
Europe	Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)	✓	✓	✓ (quelques-uns)	✓	✓	✗		✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓ (petit nombre)
	Série de rapports de l'AESM Statistiques sur les gens de mer dans l'Union européenne : analyse statistique	✓	✓	✓					✗	✓	✓(G)	✓(G)	✓ et ✓(G)		
	Système d'information en ligne STWC-IS de l'AESM												✓		
	Rapport d'étude de la Commission européenne ³⁶									✓	✓(G)		✓(G)		
	Rapport de la Commission européenne ³⁷														
	Rapport de la Fédération européenne des travailleurs des transports ³⁸											✓(G)	✓(G)		

³⁴ Sur la base des données de l'Agence maritime et des garde-côtes britannique avec des chiffres souvent ajustés pour tenir compte des gens de mer non actifs en mer ou retraités.

³⁵ **Détient uniquement des informations sur les cours qui y sont suivis. Ne peut compter que les brevets; pas les gens de mer. Aucune information relative au rang (uniquement le cours le plus élevé suivi).**

³⁶ « EU Seafarers Employment: Final Report » (Guy Sulpice, 2011)

³⁷ « An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources » (Weber et Nevala, 2006)

³⁸ « How to enhance training and recruitment in the shipping industry in Europe: Final Report » (Kahvechi, Lillie et Chaumette, 2011)

Pays	Source	Brevet d'aptitude	Brevet d'aptitude par équivalence	Certificat d'aptitude	Brevets multiples	Gens de mer individuels	Travaille sous son rang	Travaille dans les eaux intérieures	Pas actif	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence
Monde	Série de rapports sur la main-d'œuvre BIMCO/ICS	✓	✗	✗					✗	✓	✓	✓(G)	✓(G)		
	Série de rapports sur la main-d'œuvre de Drewry ³⁹											✓(G)	✓(G)		
	Rapport de Precious Associates Limited ⁴⁰												✓(G)		

39 « Manning 2015: Annual Report » (Drewry Maritime Research 2015)

40 « Availability and Training of Seafarers » (Precious Associates Limited, 2003)

Données concernant l'emploi

En ce qui concerne les données sur l'emploi, le projet a identifié 37 sources de données⁴¹ dans 28 des 30⁴² pays inclus dans l'étude (voir tableau 5 et tableau A2 en annexe). La plupart de ces sources étaient des agences nationales de statistique, les données étant souvent tirées des enquêtes sur les forces de travail (EFT). En outre, au niveau européen, Eurostat est responsable de l'enquête européenne sur les forces de travail (EFT UE), qui combine toutes les enquêtes sur les forces de travail menées par les États membres de l'Union européenne (ainsi que le Royaume-Uni, les trois pays de l'AELE et les quatre pays candidats à l'Union européenne) afin de fournir une vue d'ensemble de l'emploi en Europe.⁴³

Dans de nombreux pays, nous avons également identifié une série d'autres sources potentielles de données susceptibles de contenir des détails sur l'emploi des gens de mer. Il s'agit notamment de données détenues pour des régimes de retraite et à des fins fiscales, de registres d'éducation et d'emploi, de listes de membres d'associations d'armateurs et de gens de mer, d'ensembles de données de ministères, de rapports accessibles au public et de registres de rôles d'équipage. En outre, nous avons trouvé des exemples d'ensembles de données construits à partir de plusieurs sources administratives différentes. Ce phénomène est également apparu dans les études de cas, avec un exemple particulièrement éloquent provenant de Statistics Sweden qui, grâce à ses actualisations mensuelles, est également très à jour :

Les enquêtes sur les forces de travail sont des enquêtes obligatoires dans toute l'Union européenne. Nous les réalisons, les Allemands les réalisent, et nous les réalisons de manière très réglementée, à savoir que chaque détail est fixé dans les règlements. Mais la Suède a une approche un peu différente de celle de beaucoup d'autres pays, ou peut-être des pays nordiques en particulier, car nous disposons de beaucoup de bases de données, donc nous obtenons des données administratives de la part des autorités fiscales, nous en obtenons du ministère du Travail, et nous bénéficions de tout le système de l'impôt sur le revenu... [Cela] nous permet d'obtenir des données beaucoup plus granulaires, et de mieux comprendre la façon dont la main-d'œuvre est structurée.

(Statistics Sweden)

Une telle approche nécessite un certain niveau d'infrastructure et de connectivité existant et établi entre les systèmes nationaux, qui n'est probablement pas reproductible dans de nombreux autres États membres.

Les données des études de cas indiquent également que des enquêtes spécifiques aux gens de mer sont menées dans certains pays. Elles peuvent avoir lieu régulièrement, bien que leur couverture et leur calendrier restent variables :

-
- 41 Il convient de noter ici qu'une source, la garde côtière hellénique, ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire, a été incluse dans les systèmes de certification et dans les groupes de données sur l'emploi parce qu'elle détenait à la fois des données sur les brevets provenant d'un registre des livrets de marin et des données sur l'emploi provenant des registres des rôles d'équipage.
 - 42 Dans les deux autres pays, bien qu'ils réalisent des enquêtes sur les forces de travail, les recherches n'ont pas permis de trouver de référence à des catégories, même larges, qui pourraient englober l'emploi dans l'industrie maritime (telles que « transport et entreposage »), de sorte que celles-ci n'ont pas été incluses.
 - 43 Eurostat a été approché et il a été question d'un entretien, mais nous n'avons pas été en mesure de l'organiser dans les délais de l'étude.

Nous nous appuyons sur l'inventaire que nous réalisons avec la collaboration du service hellénique de statistique... tous les deux ans. Il s'agit donc d'une procédure qui implique l'enregistrement effectif des gens de mer, et d'une variété de critères et de caractéristiques des gens de mer à bord de la flotte hellénique, et même de ceux qui font partie de la flotte hellénique même s'ils naviguent sous pavillon étranger, car ils dépendent du droit grec. Nous suivons également cette procédure. Cette opération se déroule un jour donné ; nous envoyons les formulaires aux capitaines pour qu'ils les remplissent.

(Ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire – Garde côtière hellénique – Direction du travail des gens de mer, Grèce)

Nous effectuons un suivi annuel, et nous le faisons en coopération avec le secteur, qui recherche principalement les informations dont nous avons besoin pour faire notre travail, à savoir le nombre global de gens de mer et d'emplois à terre, que nous obtenons de la part de l'industrie maritime et d'autres entités similaires. Il s'agit des informations que nous utilisons normalement, par le biais d'une société privée qui le fait sur la base des données qu'elle reçoit de notre organisation statistique aux Pays-Bas et après avoir consulté les partenaires de l'industrie. Ils réalisent donc un grand nombre d'entretiens avec l'association et certaines entreprises individuelles, et ils en tirent les informations dont ils ont besoin.

(Ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau, Pays-Bas)

De telles approches relevaient de l'exception, car dans la plupart des cas, les sources de données relatives à l'emploi que nous avons identifiées n'étaient pas spécifiques aux gens de mer. Sur les 37 sources identifiées au total, 24 étaient basées sur des catégories plus larges de l'emploi, comme l'emploi dans le secteur du transport et de l'entreposage (ou équivalent). Pour quatre de ces 24 sources, l'emploi pouvait être décomposé sous-catégories plus précises relatives au secteur, tels que l'emploi dans le « transport maritime et côtier de passagers », le « transport maritime et côtier de marchandises », le « transport maritime intérieur de passagers », ou le « transport maritime intérieur de marchandises », et dans deux cas, des détails encore plus fins étaient disponibles (l'un concernant le type de navire sur lequel les gens de mer étaient employés, et l'autre le rang) ; en ce qui concerne le reste, cette possibilité n'était pas clairement établie. Cependant, dans sept des 24 cas, il nous a été signalé que la grande catégorie du transport et de l'entreposage ne pouvait pas être ventilée davantage.

En ce qui concerne les informations conservées par ces sources, une seule des 37 sources de données sur l'emploi conservait des renseignements sur les brevets. Néanmoins, 22 sources contenaient des informations sur le sexe, 16 sur l'âge et la nationalité et 12 sur le rang (parmi lesquelles neuf étaient des regroupements généraux de rangs, comme les officiers et les ingénieurs, et seulement trois disposaient d'informations plus détaillées).⁴⁴

Dans la plupart des cas, les sources de données relatives à l'emploi ne peuvent donc fournir des données fiables qu'à un niveau trop général pour être utiles à la planification et au développement stratégiques spécifiques au secteur maritime et à ceux qui y travaillent.

Tableau 5 : Résumé de la couverture de l'ensemble des renseignements essentiels des gens de mer pour le projet dans les sources détenant des données concernant l'emploi, identifiées lors de l'étude documentaire et du suivi direct ultérieur

LÉGENDE : ✓ = données disponibles | ✕ = données non disponibles | [] = disponibilité des données inconnue | ✓(G) = données disponibles, mais groupées
Texte noir = étude documentaire | Texte rouge = questionnaire | Texte vert = entretien

Pays	Source	Type	Période	Taille de l'échantillon	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence	Catégorie des transports et de l'entreposage	Ventilation de la classification
Autriche	Institut national de statistique (Statistik Austria)	Emploi (EFT)	2004-2019	0,6% (0,6%)	✓ ✓	✓(G) ✓	✓(G) ✓	✓ (G)			✓	✕
Belgique	Direction générale Statistique	Emploi (EFT)	None	n=123 000 (0,5%)	✓	✓	✓				✓	✕
Bulgarie	Institut national de statistique ⁴⁵	Emploi (EFT)	2009-2019	Échantillon, % non défini	✓	✓(G)					✓	
Croatie	Bureau croate des statistiques	EFT et régime de retraite	2000-2020		✓		✓ (région)				✓	
Chypre	Service statistique de Chypre (CYSTAT)	Emploi (EFT)	1995-2020	n=3 800 (1,5%) (1,4%)	✓		✓ (G)				✓	✕
République tchèque	Office statistique tchèque (CZSO) ⁴⁶	Emploi (EFT)	2009-2019	n=51 000 (0,6%)		✓ (G)					✓	

45 Exclut ceux en congé non payé depuis plus de 3 mois.

46 Aucune donnée sur les gens de mer puisque la République tchèque est un pays sans littoral où les gens de mer ne représentent qu'une infime partie de la main-d'œuvre.

Pays	Source	Type	Période	Taille de l'échantillon	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence	Catégorie des transports et de l'entreposage	Ventilation de la classification
Danemark	Statistics Denmark ^{47, 48}	Emploi (EFT)	Aucun	(100%)	✓	✓ (G)					✓	
	Danish Shipping (site Web) – Association de transport maritime ⁴⁹	Emploi (du rapport de l'association de transport maritime)	2014-2018 (rapport 2018)	s/o			✓ (G)					
Finlande	Statistics Finland (base de données StatFin) ^{50, 51}	Emploi (d'environ 30 différents registres administratifs et fichiers de données statistiques)	2010-2017	(100%)	✓	✓ (G) ✓	✓	✓ (G)	✓	✓		✗
France	École nationale d'ingénieurs de Metz (ENIM)	Emploi (fourni par l'EFT via une filiale en 2016)	1) 2000-2015 : pas accessible au public 2) 2013-2015 : pas accessible au public		✓	✓	✓ (région)	✓			✓	
	Institut national de statistique et d'étude économique	Emploi	None								✓	
Allemagne	Bureau statistique fédéral allemand (Statistisches Bundesamt)	Emploi (EFT)	2009-2019	(1,00%)	✓						✓	

47 Couvre l'ensemble de la population.

48 Basé sur des données collectées chaque année fin novembre à partir de différentes sources, telles que le registre central du commerce, le registre de l'enseignement, le registre des revenus et le registre de la population.

49 Exclut les gens de mer danois employés par des entreprises de transport maritime non danoises.

50 Basé sur des données collectées chaque année à la fin de l'année à partir de différentes sources ; environ 30 différents fichiers de données administratifs et statistiques. Couvre l'ensemble de la population.

51 Données sur le rang non reprises, mais les restrictions et documents de référence sont décrits comme repris.

Pays	Source	Type	Période	Taille de l'échantillon	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence	Catégorie des transports et de l'entreposage	Ventilation de la classification
Grèce	Autorité statistique hellénique (ELSTAT) ⁵²	Emploi (du régime de pension des marins (NAT) et de l'enquête sur les gens de mer travaillant à bord de la flotte hellénique menée par ELSTAT)	1) Le rapport de recensement des navires et des équipages couvre la période 2000-2018 (publié tous les 2 ans et couvrant uniquement cette année, à savoir 2014, 2016, 2018, etc.)		✓	✓	✓ (G)	✓ (G)				
			2) Le rapport sur les marins grecs engagés couvre la période : 2000-2017									
	Garde côtière hellénique, Direction du travail des gens de mer ⁵³	Brevet (du registre des livrets de marin) Emploi (des registres de rôles d'équipage)	Aucun									
Hongrie	Bureau central de statistique hongrois (KSH)	Emploi (EFT)	2008-2020	n=36 000 (0,4%) (0,9%)	✓ x						✓	✓
Islande	Statistics Iceland	Emploi (du registre fiscal)	2008-2019	(100%)	✓		✓ (G)				✓	
Irlande	Bureau central de statistique irlandais ⁵⁴	Emploi (EFT)	1998-2020	n=32 000 (2,0%) (1,7%)	✓	✓	✓ (G)				✓	✓
Italie	Institut national de statistique	Emploi (EFT)	Aucun								✓	

⁵² L'enquête sur les marins grecs engagés est menée tous les deux ans par le biais des capitaines de navires grecs le 20 septembre ; reprend tous les gens de mer à bord.

⁵³ Registre papier des brevets délivrés avec un livret de marin. Copies papier des rôles d'équipage. Le registre des livrets de marin délivrés ne reprend pas tous les états de service en mer, et n'est pas souvent mis à jour.

⁵⁴ Indication de l'utilisation de ISCO-08 pour le codage des professions.

Pays	Source	Type	Période	Taille de l'échantillon	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence	Catégorie des transports et de l'entreposage	Ventilation de la classification
Lettonie	Bureau central de statistique	Emploi (de sources multiples, comme les employeurs, le service des recettes publiques et les organismes fiscaux)	2005-2019	n=6 000							✓	
Lituanie	Statistics Lithuania	Emploi (EFT)	2015-2019 (avec données comparables peut-être disponibles dès 1998)	(0,5%)	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
	Rapport de pays de la Commission européenne ⁵⁵	Emploi (du rapport des entreprises de transport maritime sur les équipages au port maritime d'État de Klaipėda) 2004-2005	2004-2005									
Luxembourg	Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché du Luxembourg (STATEC)	Emploi (EFT)	Aucun	(96,0%)							✓	✗
Malte	Bureau national de statistique	Emploi (EFT)	2016-2019	(5,0%)	✓	✓	✓				✓	✓

55 Chiffres dans le texte pour le nombre de gens de mer lituaniens en 2004 et 2005. Arrondi au millier le plus proche.

Pays	Source	Type	Période	Taille de l'échantillon	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence	Catégorie des transports et de l'entreposage	Ventilation de la classification
Pays-Bas	Ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau – Autorité maritime officielle des Pays-Bas ⁵⁶	Emploi Registres de la sécurité sociale / Registres fiscaux	Aucun									
	Agence centrale de statistique (CBS)	Emploi (de multiples sources)	1995-2019	Échantillon (% non donné)	✓	✓	✓	✓(G)			✓	
	Rapport Nederland Maritiem Land de 2019 produit par ECORYS (généralement appelé le « Moniteur maritime ») ⁵⁷	Emploi (fourni par la CBS)	2006-2019									
Norway	Association royale des armateurs néerlandais (KVRN) ⁵⁸	Emploi	Aucun									
	Statistics Norway ^{59, 60}	Emploi (du registre des employeurs et des employés)	2015-2020	(100%) (100%)	✓	✓	✓(G) ✓	✓ ✓				✓
Pologne	Bureau central de statistique	Emploi (EFT)	2010-2020								✓	

⁵⁶ Ne rassemble pas directement les données. Responsable des politiques relatives au transport maritime international. Suggère que les données sur la population, les données concernant la sécurité sociale et les dossiers des employeurs pourraient constituer une source d'information appropriée.

⁵⁷ Chiffres du Moniteur maritime sur l'emploi basés sur les chiffres de la CBS, ajustés après consultation avec l'industrie concernant les gens de mer qui prennent leur retraite ou travaillent à terre.

⁵⁸ L'Association royale des armateurs néerlandais couvre la plupart des entreprises de transport maritime majeures des Pays-Bas.

⁵⁹ Dispose aussi d'informations sur les pavillons (NIS, NOR, ou registre étranger) et sur les types de navires (regroupées).

⁶⁰ Données classées à l'aide des normes NACE, ISCO et ISCED.

Pays	Source	Type	Période	Taille de l'échantillon	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence	Catégorie des transports et de l'entreposage	Ventilation de la classification
Roumanie	Institut national de statistique	Emploi (EFT)	2015-2019	(1,5%)	✓	✓(G)					✓	✗
Slovaquie	Bureau de statistique de la République slovaque	Emploi (EFT)	2009-2020	(0,6%)	✓			✓(G)				✗
Slovénie	Bureau de statistique de la République de Slovénie	Emploi (du Registre statistique de l'emploi [SRDAP])	2005-2019	(100%)	✓	✓(G) ✓	✓				✓	✓
	Rapport de pays de la Commission européenne	Emploi	2005					✓(G)				
	Institut national de statistique	Emploi (de l'Enquête sur la population active [EAPS])	2008-2020	n=65 000							✓	
Espagne	Association des expéditeurs espagnols ^{61 62}	Emploi (chiffres fournis par les membres)	Aucun	95 % de la flotte espagnole et 70 % des navires ne battant pas pavillon espagnol détenus par des entreprises espagnoles				✓ (pas pour tous)				

61 Pas d'informations sur les gens de mer espagnols à bord de navires ne battant pas pavillon espagnol.

62 Inclut les gens de mer espagnols et étrangers. Le rang peut être récupéré depuis les contrats des gens de mer (gens de mer non européens uniquement).

Pays	Source	Type	Période	Taille de l'échantillon	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence	Catégorie des transports et de l'entreposage	Ventilation de la classification
Suède	Statistics Sweden ^{63 64}	Emploi (du registre du travail suédois) Deux types de données : 1) Enquête sur les forces de travail, et 2) Statistiques du registre du travail	2014-2018	1) Enquête sur les forces de travail (échantillon) 2) Registre du travail (tous)	✓	✓	✓	✓(G)				
Royaume-Uni	Bureau national de statistique	Emploi (EFT)	2012-2020 (données du secteur) ; 2001-2018 (données du travail) 2001-2018 (série interrompue)	100 000 personnes (40 000 ménages)	✓			✓(G)			✓	

63 À partir d'un registre basé sur la profession et incorporant l'ensemble de la population. Basé sur les données des autorités fiscales et du ministère du Travail. Les gens de mer étrangers sur des navires suédois ne sont pas inclus. L'enquête sur les forces de travail ne représente pas précisément les gens de mer en raison de l'augmentation d'échelle.

64 La publication a lieu 16 mois après la collecte des données. Utilise la classification suédoise SSYK-12 (basée sur ISCO-08). Réalise également une enquête standard sur les forces de travail. Les données sont moins précises pour les gens de mer suédois travaillant à l'étranger. Le rang est détaillé, mais pas les brevets STCW.

Pays	Source	Type	Période	Taille de l'échantillon	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence	Catégorie des transports et de l'entreposage	Ventilation de la classification
Europe	Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail (EUROFOUD)	Emploi (de l'enquête européenne sur les conditions de travail)	Aucun	1 000 personnes par pays (même si certains pays en collectent davantage)	✓	✓ (âge lors de l'enquête)	✓(G)				✓	✓
	Eurostat (le bureau de statistique de l'Union européenne)	Emploi (de l'enquête européenne sur les forces de travail)	Aucun									
	Rapport d'étude de la Commission européenne ⁶⁵	Brevets ? / Emploi ? (nature des données floue)	2010, mais comparaisons avec les données de 2000		✓	✓(G)		✓(G)				
	Rapport de la Commission européenne ⁶⁶	Certificates? / Employment? (nature of data unclear)	2004/2005									
	Rapport de la Fédération européenne des travailleurs des transports ⁶⁷	Brevets / Emploi	Couverture annuelle variable entre 1980 et 2007				✓(G)	✓(G)				

⁶⁵ « EU Seafarers Employment: Final Report » (Guy Sulpice, 2011)

⁶⁶ « An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources » (Weber et Nevala, 2006)

⁶⁷ « How to enhance training and recruitment in the shipping industry in Europe: Final Report » (Kahvechi, Lillie et Chaumette, 2011)

Pays	Source	Type	Période	Taille de l'échantillon	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence	Catégorie des transports et de l'entreposage	Ventilation de la classification
Monde	Série de rapports sur la main-d'œuvre BIMCO/ICS	Brevets (et certaines pour l'emploi)	Rapport publié tous les 5 ans depuis 1990 (dernière version 2015)		✓	✓	✓(G)	✓(G)				
	Rapport de Precious Associates Limited ⁶⁸	Brevets (et certaines pour l'emploi)	1990, 1995, et 2000					✓(G)				
	Rapport du SIRC ⁶⁹	Emploi	2003	10 % de la flotte mondiale		✓ (moyenne)	✓ (10 principales)	✓(G)				

68 « Availability and Training of Seafarers » (Precious Associates Limited, 2003)

69 « The Global Labour Market for Seafarers: Working Aboard Merchant Cargo Ships 2003 » (Ellis et Sampson, 2008)

Données concernant la sécurité sociale

Le dernier ensemble de sources réunit celles qui contiennent des données concernant la sécurité sociale. Comme indiqué dans la section *Approche méthodologique*, pour des raisons pragmatiques, nous n'avons pas été en mesure d'entreprendre une étude documentaire détaillée sur la pertinence potentielle des données de sécurité sociale dans les 30 pays. Au lieu de cela, en consultation avec les ECSA et l'ETF, nous avons choisi de nous concentrer sur cinq États membres : l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la France et Suède (tableau 6 et tableau A2 en annexe). Parmi ceux-ci, l'Allemagne, la Belgique et l'Espagne disposent de régimes de sécurité sociale spécifiques aux gens de mer.⁷⁰ Ils détiennent dès lors des informations plus détaillées dans les domaines d'intérêt de ce projet.

Les données issues des entretiens de l'étude de cas fournissent quelques détails supplémentaires utiles à ce sujet, avec un exemple particulièrement intéressant en Belgique – un État membre qui compte relativement peu de gens de mer. Dans ce pays, la sécurité sociale des gens de mer est gérée par un service spécifique de l'Office national de Sécurité sociale (ONSS). Ce service a été créé lorsqu'une organisation indépendante existante, qui gère un fonds de santé et de bien-être pour les gens de mer, a fusionné avec l'ONSS en 2018. Pour être repris, les gens de mer doivent être inscrits sur ce qui s'appelle la « liste du Pool ». L'inscription peut être demandée par les entreprises de transport maritime, ou directement par les gens de mer. L'ONSS reçoit des informations sur les brevets STCW de la part de l'entreprise de transport maritime ou du marin, et peut, si nécessaire, vérifier les renseignements auprès des entreprises de transport maritime, des autorités maritimes ou des gens de mer eux-mêmes. Ces informations sont ensuite liées aux numéros de sécurité sociale des gens de mer.⁷¹ La liste du Pool contient ainsi des renseignements sur les personnes enregistrées, y compris leurs données démographiques (âge, sexe, nationalité), leur profession (rang, restrictions) et, surtout, le fait qu'elles travaillent activement en mer ou non. Cela signifie également qu'en plus de sa mission de sécurité sociale, le système peut être utilisé comme une ressource pour les entreprises de transport maritime, qui peuvent demander les renseignements des gens de mer de rangs spécifiques disponibles pour répondre à leurs besoins actuels en matière d'équipage. Comme l'a indiqué notre interlocuteur, avec le soutien des partenaires sociaux, le système est utilisé efficacement pour tenter de minimiser le chômage/ sous-emploi des gens de mer :

La liste du Pool est une liste à partir de laquelle les armateurs peuvent sélectionner des gens de mer. Ils nous disent : « Bon, nous avons besoin d'un second officier, il me manque un second officier, pouvez-vous regarder sur la liste du Pool si certains sont libres ? » Nous servons également d'intermédiaire pour le marché du travail, pour combler l'écart entre les gens de mer et les armateurs, et c'est aussi notre mission... parce que nous avons la compétence du chômage, donc nous essayons de faire en sorte que les chômeurs trouvent un emploi, c'est aussi un peu notre mission. Nous avons un comité de gestion générale, avec

70 Lors d'un entretien capital avec le ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau, l'autorité maritime officielle des Pays-Bas, il a été suggéré que les Pays-Bas pourraient également avoir des dispositions spécifiques en matière de sécurité sociale pour les gens de mer. Cette suggestion n'a pas été explorée plus en profondeur en raison de contraintes de temps.

71 Lorsque des ressortissants non belges sont inscrits à la sécurité sociale belge (voir ci-dessous), ils se voient attribuer un numéro de sécurité sociale belge.

des représentants des armateurs et des gens de mer, et, comme il s'agit d'un petit monde, ce comité est conscient de la situation ; ils disent : « Bon, nous avons ici deux officiers en second qui ne trouvent pas de travail, les représentants demandent aux armateurs s'ils n'ont pas un poste pour eux ? » Et comme il s'agit d'un petit système, on peut faire ça, si on essayait de l'intégrer dans le grand système de chômage belge, ça ne peut pas fonctionner comme ça. Mais c'est un système qui fonctionne très bien, nous avons un taux de chômage très bas pour les gens de mer.

(Office national de Sécurité sociale, Belgique)

Ce système dépend, bien entendu, de la coopération et de la collaboration entre les partenaires sociaux et avec l'organisme de sécurité sociale. Ainsi, il reflète les dispositions nationales et sectorielles spécifiques mises en place pour soutenir les gens de mer en Belgique. Cette spécificité contextuelle rend la transférabilité globale des particularités de cette approche à d'autres pays compliquée ou, dans certains cas, probablement impossible.

De la même manière, en Espagne, l'Institut social de la marine est largement responsable du bien-être des gens de mer, de sorte que ses attributions englobent la sécurité sociale, ainsi que (entre autres) la formation, les examens médicaux et les inspections collaboratives des navires. En Allemagne, c'est la KBS qui est chargée de l'assurance sociale des gens de mer, offrant une sécurité sous la forme d'une prestation de transition – une sorte de pension de préretraite. Dans certains États membres, les systèmes de sécurité sociale peuvent dès lors détenir des informations détaillées et actuelles sur les gens de mer, comme l'ont reconnu nos interlocuteurs :

Nous nous renseignons habituellement auprès de la sécurité sociale pour vérifier ce genre de choses... Vous pouvez donc constater qu'il s'agit d'une très bonne source d'information pour ce genre de choses.

(Marine marchande, Espagne)

Je pense que [le système de sécurité sociale] en dispose, je ne sais pas s'ils sont autorisés à les partager avec vous, mais ils en disposent.

(Ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau, Pays-Bas)

Toutefois, comme nos données le montrent également, ces systèmes varient d'un État membre à l'autre, notamment selon que les gens de mer sont couverts par des dispositions spéciales ou même par une « branche » spécifique au sein d'un régime de sécurité sociale plus large.

Il est également important de préciser que les facteurs juridiques influencent la mesure dans laquelle les systèmes de sécurité sociale reprennent les types de données qui font l'objet de ce projet. En vertu de l'article 11.4 du règlement CE no 883/2004, les gens de mer sont tenus de cotiser au régime de sécurité sociale du pays du pavillon du navire sur lequel ils naviguent. Cependant, si un marin est employé par une société basée dans un autre pays, il contribue au régime de sécurité sociale du pays de son employeur, et non à celui du pavillon. En outre, dans certains cas, il existe des accords spéciaux entre les États du pavillon, de sorte que les gens de mer sont couverts par un régime dans leur pays d'origine, plutôt que par celui du pavillon du navire ou de leur employeur. Les personnes que nous avons interrogées étaient bien conscientes de ces complexités :

Les travailleurs qui acceptent le règlement doivent être soumis à la sécurité sociale espagnole. En la matière, c'est la loi du pavillon du navire qui prévaut, de sorte que si le navire est sous pavillon espagnol, tous ceux qui travaillent à bord doivent être soumis à la sécurité sociale espagnole. Il existe quelques exceptions à cette loi du pavillon ou du navire, qui sont établies dans les règlements communautaires ou dans les accords de sécurité sociale signés avec différents pays.

(Institut social de la marine, Espagne)

Une grande partie de l'équipage qui dépend de la sécurité sociale belge n'est pas belge. Normalement, c'est le pavillon qui détermine le régime de sécurité sociale, mais en Europe, dans le règlement européen de coordination des systèmes de sécurité sociale, il existe un article particulier, l'article 11.4, qui dit que normalement, c'est le pavillon de l'État, l'État géré, qui détermine la sécurité sociale. Mais si vous vivez dans l'État membre A et que vous êtes payé par un employeur qui se trouve également dans l'État membre A, ce sera cette sécurité sociale.

(Office national de Sécurité sociale, Belgique)

En outre, dans certains cas, les gens de mer peuvent choisir de s'inscrire à un régime qui peut être plus avantageux pour eux :

Ainsi, si un armateur belge emploie un citoyen polonais sous pavillon belge, ce sera la sécurité sociale belge, et si le marin polonais vient d'une compagnie en Pologne, mais que les officiers de rang supérieur ont choisi la sécurité sociale belge, parce que je pense qu'elle est meilleure que la polonaise et la bulgare, nous nous retrouvons avec beaucoup d'officiers polonais, bulgares et roumains. Les officiers choisissent la sécurité sociale belge, car elle est meilleure, de sorte qu'ils représentent environ 60 % de la population.

(Office national de Sécurité sociale, Belgique)

La comparabilité directe, ainsi que la transférabilité de systèmes ou d'arrangements particuliers, est donc particulièrement difficile. En outre, les données de la sécurité sociale sont extrêmement sensibles et leur utilisation dans les domaines qui sont d'un intérêt central pour ce projet peut donc être inappropriée.

Tableau 6 : Résumé de la couverture de l'ensemble des renseignements essentiels des gens de mer pour le projet dans les sources détenant des données concernant la sécurité sociale, identifiées lors de l'étude documentaire et du suivi ultérieur

LÉGENDE : ✓ = données disponibles | ✕ = données non disponibles | [] = disponibilité des données inconnue | ✓(G) = données disponibles, mais groupées
Texte noir = étude documentaire | Texte rouge = questionnaire | Texte vert = entretien

Pays	Source	Type	Période	Travaille sous son rang	Travaille dans les eaux intérieures	Pas actif	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence	Catégorie des transports et de l'entreposage	Ventilation de la classification
Belgique	Office national de Sécurité sociale ⁷²	Sécurité sociale / administration fiscale (spécifique aux gens de mer)	Tableaux personnalisés accessibles : 2013-2019			✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	
Allemagne	Caisse d'assurance pension allemande pour les mineurs, cheminots et marins (KBS) ⁷³	Sécurité sociale / administration fiscale (spécifique aux gens de mer)	Aucun			✓	✓	✓	✓					
Luxembourg	Centre commun de la sécurité sociale (CCSS) ⁷⁴	Sécurité sociale / Administration fiscale	Aucun											
Malta	Ministère de la sécurité sociale ⁷⁵ ⁷⁶ Agence du revenu ⁷⁷	Sécurité sociale / Administration fiscale Sécurité sociale / Administration fiscale	Aucun Aucun				✓	✓	✓					

72 Inclut les navires de plus de 24 mètres. Peut donc inclure les gens de mer sur des yachts commerciaux. Exclut les gens de mer belges couverts par des régimes de sécurité sociale non belges.

73 Inclut tous ceux qui vivent en Allemagne (même sur un navire battant pavillon étranger). Exclut les gens de mer étrangers travaillant sous pavillon allemand qui choisissent de se retirer.

74 Inclut peut-être les gens de mer éligibles au système de sécurité sociale luxembourgeois.

75 Les gens de mer maltais opérant sur des navires étrangers peuvent être inclus en fonction des accords législatifs en vigueur. Inclut les gens de mer étrangers opérant sur des navires battant pavillon maltais. Exclut les gens de mer maltais opérant sur des navires battant pavillon d'un État maritime de l'Union européenne.

76 Pas responsable de la collecte des contributions à la sécurité sociale. Pas de régime spécifique pour les gens de mer, donc impossible d'identifier les membres de l'industrie maritime ; pas d'informations sur la nature de l'emploi (ex. : rang).

77 Peut inclure les gens de mer éligibles au système de sécurité sociale maltais.

Pays	Source	Type	Période	Travaille sous son rang	Travaille dans les eaux intérieures	Pas actif	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Documents de référence	Catégorie des transports et de l'entreposage	Ventilation de la classification
Pays-Bas	Administration fiscale et douanière néerlandaise (Belastingdienst)	Sécurité sociale / Administration fiscale	Aucun			✓	✓	✓	✓(G)	✓(G)				
Espagne	Ministère du Travail, des Migrations et de la Sécurité sociale (Sécurité sociale de l'Institut social de la Marine) ⁷⁸	Sécurité sociale / administration fiscale (spécifique aux gens de mer)	Aucun		✗	✓	✓	✓	✓(G)	✓(G)				

78 N'inclut pas tous ceux qui travaillent sur des navires battant pavillon espagnol (certains pays).

79 Peut inclure les gens de mer éligibles au système de sécurité sociale espagnol. A accès au registre, mais ne recueille pas directement les contributions à la sécurité sociale.

Sources de données : messages centraux

Ensemble, l'étude documentaire et les études de cas ont permis d'identifier un large éventail de sources qui brossent un tableau complexe. Elles mettent en évidence la question fondamentale de l'accessibilité et indiquent clairement des différences considérables dans la mesure où les données, ou une description explicite du contenu des ensembles de données privées, sont accessibles au public. Cela signifie qu'en l'état actuel des choses, les ensembles de données existants ne peuvent pas être simplement combinés pour obtenir une vue d'ensemble la main-d'œuvre navigante. En outre, les données indiquent trois grands types de sources de données, mais suggèrent que la contribution de chacun à une description claire et précise de la main-d'œuvre du secteur maritime est limitée, dans une mesure plus ou moins grande. Dans l'ensemble :

- Les systèmes détenant les données des brevets collectent une série de renseignements sur les gens de mer, mais, pour la plupart, ne sont pas en mesure de distinguer si un marin est actif en mer ou non.⁸⁰
- Les sources de données basées sur l'emploi contiennent rarement des données spécifiques aux gens de mer.
- Les systèmes de sécurité sociale spécifiques aux gens de mer détiennent souvent des données pertinentes, mais ces dispositifs ne sont pas communs à tous les États membres, détiennent des données particulièrement sensibles et peuvent ne pas couvrir tous les gens de mer du pays.

Par ailleurs, les résultats indiquent que lorsque des informations détaillées sont disponibles au niveau national, elles dépendent souvent de contextes, de situations et d'accords particuliers au sein de l'État membre concerné, ou, dans certains cas, d'accords transnationaux. La transférabilité globale des renseignements des systèmes nationaux peut donc être complexe, voire impossible. En outre, nos résultats font état de différences dans les calendriers de collecte ou de mise à jour des données. Cette situation complique les comparaisons entre les sources et entre les pays, et souligne l'importance d'une collecte et d'un suivi réguliers et continus des données. Cependant, en indiquant que, dans la plupart des cas, les autorités maritimes ou leurs équivalents prennent connaissance d'un marin lorsqu'il demande un brevet ou tout autre document ou lorsqu'il obtient son premier brevet lui permettant de travailler à bord⁸¹, les résultats soulignent également le potentiel d'un système européen de données sur les gens de mer tout au long de leur carrière.

Dans l'ensemble, nos résultats suggèrent que, dans l'état actuel des choses, les sources de données existantes ne peuvent pas être utilisées pour dresser une carte détaillée de l'emploi dans le secteur maritime au sein de l'Union européenne, en raison des différences d'accessibilité, des restrictions inhérentes à chaque accord et des difficultés que ces deux éléments posent ensemble

80 Du temps de service en mer est nécessaire pour qu'un marin obtienne/renouvelle son brevet STCW, ce qui signifie que le marin doit être actif pour obtenir ces qualifications. Cependant, une fois le brevet obtenu, rien ne permet de savoir si le marin travaille activement en mer ou non. De la même manière, les certificats d'aptitude doivent être renouvelés tous les cinq ans et nécessitent du temps de service en mer.

81 Dans certains cas, notamment lorsque les gens de mer étudient dans un établissement situé en dehors de leur pays d'origine, les autorités maritimes ou leurs équivalents doivent approuver leur fréquentation avant qu'ils ne commencent à suivre les cours.

pour combiner les données provenant de sources multiples. De nombreux enseignements peuvent toutefois être tirés des limites associées aux diverses sources de données pertinentes pour le développement d'un système de collecte de données à l'échelle de l'Union européenne. Ces limites sont examinées dans la section suivante.

Limites

Comme le montre la section Sources de données ci-dessus, nous n'avons pas toujours été en mesure de déterminer exactement la part de l'ensemble des renseignements essentiels des gens de mer pour le projet (tableau 2) couverte par chacune des sources de données identifiées. Néanmoins, parmi les sources qui mettaient certains renseignements à disposition, les résultats ont mis le doigt sur diverses limites que présentaient les données existantes dans les trois principaux types de sources de données.

Premièrement, dans certains cas, les sources détenant des informations sur les brevets des gens de mer peuvent :

- inclure les gens de mer qui ne travaillent plus en mer ;
- classer de manière erronée les personnes travaillant à un rang autre que celui pour lequel elles sont qualifiées ;
- reprendre plusieurs fois les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets.

Dans les faits, comme indiqué ci-dessus, nous avons uniquement pu établir de manière positive que deux organisations (le ministère de la Transition écologique et solidaire en France, et l'Administration maritime de Lettonie) détiennent l'ensemble des renseignements essentiels pour le projet, y compris la possibilité de déterminer si les gens de mer étaient actifs et travaillaient au rang pour lequel ils étaient qualifiés. Si nous ne disposons pas d'autres informations pour la France, dans le cas de la Lettonie, ces facteurs ont été déterminés en référence aux registres de service en mer.

Deuxièmement, les données plus générales sur l'emploi, souvent disponibles auprès des agences nationales de statistique, ne fournissent généralement pas de renseignements spécifiques aux gens de mer. Elles indiquent plutôt les taux d'emploi dans diverses catégories du secteur du transport maritime, cette répartition étant d'ordre sectoriel plutôt que professionnel. En outre, dans la plupart des cas, les informations sont basées sur des données provenant d'un échantillon de la population, qui sont ensuite ajustées de manière à représenter la population dans son ensemble.

Troisièmement, alors que certains pays ont mis en place des dispositions spécifiques en matière de sécurité sociale pour les gens de mer, et détiennent donc des renseignements qui leur sont propres (bien que peut-être limitées aux gens de mer travaillant à bord de navires battant pavillon national, à ceux qui n'en sont pas exemptés en vertu d'un accord juridique entre les États du pavillon et, dans certains cas, à ceux qui s'enregistrent), lorsque ce n'est pas le cas, les renseignements spécifiques aux gens de mer ne sont pas disponibles. En outre, il s'agit bien sûr de données particulièrement sensibles, qui ne sont donc jamais accessibles au public.

Afin d'explorer ces limites de manière plus approfondie, les sous-sections suivantes examinent trois grands groupes de limites : les incohérences, les lacunes et les doubles comptabilisations. Certaines limites relèvent de plusieurs de ces groupes (comme indiqué plus loin dans ce rapport,

lorsque la couverture, les forces et les faiblesses des données sont résumées par type de source de données – voir tableau 8).

Incohérences

Un certain nombre d'incohérences sont apparues entre les sources de données, à la fois à l'intérieur des pays et entre ceux-ci. Comme nous le décrivons ci-dessous, ces incohérences comprennent : les calendriers variables, les sources variables pour les données, les ajustements des données et les diverses sous-divisions des gens de mer.

Calendriers variables

Bien que la plupart des données identifiées soient à jour, certaines fluctuations ont été constatées quant à la plage d'années couvertes. Par exemple, toutes les sources ne contiennent pas des données pour chacune des dix dernières années. C'est le cas, par exemple, de l'enquête Ship's Crew Census sur les gens de mer grecs en activité qui, comme indiqué précédemment, est menée par l'Autorité statistique hellénique tous les deux ans, et du rapport BIMCO/IMF, qui repose sur des données collectées tous les cinq ans. Les calendriers réguliers de collecte de données peuvent évidemment également être perturbés, notamment dans les circonstances exceptionnelles actuelles :

Interrogateur : À quelle fréquence les données sont-elles collectées ?

Personne interrogée : Cinq ans maintenant, tous les cinq ans, et malheureusement nous avons programmé le recensement pour 2020. Nous avons commencé en février et avons dû abandonner le travail sur le terrain au début du mois de mars. Nous préparons maintenant une solution alternative, un entretien téléphonique assisté par ordinateur, une version CATIA, qui sera déployée en mars de l'année prochaine.

(EUROFOUND)

Les moments auxquels les données sont collectées varient également selon les sources, certains systèmes saisissant des « instantanés », par exemple à un seul moment de l'année, et d'autres étant mis à jour au moins une fois par semaine :

C'est un processus annuel. L'article 25 de la directive 106/CC de 2008 énonce cette exigence, et l'annexe explicite les informations à envoyer. Les données doivent être envoyées le premier décembre.

(AESM)

Je pense que les données sont mises à jour une fois par heure... peut-être une fois par jour, mais il me semble que nous avons discuté avec les développeurs pour que ce soit fait toutes les heures, mais au plus tard le jour suivant.

(Agence fédérale maritime et hydrographique, Allemagne)

Pour certaines sources de données, nous avons également constaté des décalages entre la collecte des données et leur publication – dans un cas, ce délai était de 16 mois.⁸² Cela s'applique

82 Ce délai s'explique par le fait que les données arrivent toutes en même temps, une fois par an, avant d'être vérifiées et analysées pendant plusieurs mois.

également aux données détenues au niveau de l'Union européenne, notamment en raison du traitement et de la validation nécessaires pour vérifier les données fournies par les différentes autorités et assurer leur cohérence, comme l'a expliqué l'une des personnes interrogées :

Nous publions toujours les données un peu plus d'un an plus tard, un an et demi habituellement, parce qu'il faut récupérer les données de toutes les entités, les traiter et aussi les valider, et parce que celles-ci sont parfois erronées.

(AESM)

Sources variables pour les données

Comme nous l'avons précisé, les sources qui détiennent des données sur les gens de mer européens s'appuient sur un large éventail d'ensembles de données, utilisés séparément ou ensemble. Il s'agit, par exemple, de brevets, de diplômes, de données d'enquêtes et de recensements, de données sur les fonds de pension (qui excluent évidemment les personnes qui ne disposent pas d'un régime de pension), d'adhésions à des associations de marine marchande (qui excluent également les personnes qui n'en sont pas membres) et de registres des entreprises, de l'éducation, des employeurs, des employés, des revenus et de la population. Ces systèmes collectent des données à des fins très diverses, qui se reflètent nécessairement dans les renseignements qu'ils recueillent, la manière dont ils les collectent et les stockent, etc.

Une solution évidente pourrait consister à combiner simplement les données de certaines de ces sources, voire de l'ensemble d'entre elles, pour obtenir un nombre total global de gens de mer. Malheureusement, cela semble beaucoup plus facile à dire qu'à faire. Par exemple, en combinant les données de l'enquête sur les forces de travail (EFT) d'un pays avec les données relatives aux brevets de cet État membre, il serait en théorie possible d'obtenir un ensemble complet de données nationales en précisant pour chaque marin s'il travaille activement en mer en plus des renseignements (rang, restrictions, etc.) figurant sur son brevet. Toutefois, dans la pratique, cette méthode poserait problème pour deux raisons. D'une part, tout système de mise en correspondance des données des brevets et de l'enquête sur les forces de travail nécessiterait probablement beaucoup de temps et s'avérerait coûteux, en particulier s'il était réalisé à une fréquence suffisamment régulière pour être utile aux fins de la présente étude. D'autre part, les enquêtes sur les forces de travail sont basées sur un échantillon de la population, de sorte qu'elles n'englobent pas tous les gens de mer. Dans les faits, la méthode d'échantillonnage des ménages de ces enquêtes est susceptible de sous-représenter les gens de mer, car elle peut ne pas tenir compte de ceux qui travaillent loin de chez eux pendant de longues périodes. Tout ensemble de données combinées devrait donc être mis à l'échelle pour représenter la population dans son ensemble – ce qui entraînerait évidemment des problèmes de précision (comme nous le verrons plus loin). Ce processus devrait ensuite être répété régulièrement, en utilisant le même calendrier et la même approche méthodologique, pour chaque État membre, ainsi que pour l'Islande, la Norvège et le Royaume-Uni.

L'enseignement essentiel réside donc le fait que si ces ensembles de données contiennent des informations pertinentes pour les objectifs du présent rapport, leur couverture et leur compatibilité varient énormément. Par conséquent, il s'avère difficile, voire impossible, de les

regrouper ou de les utiliser dans le cadre d'un processus de triangulation à l'échelle de l'Union européenne pour aborder des domaines d'intérêt autres que ceux pour lesquels ils ont été conçus.

Ajustement des données

Nos résultats suggèrent également que des ajustements sont parfois apportés aux données sur la base d'un ensemble (ou d'ensembles) d'hypothèses, qui ne sont pas toujours explicitement décrites dans les documents accessibles au public. Par exemple, des ajustements sont souvent effectués pour tenir compte des détenteurs de brevets d'aptitude inactifs. Comme nous l'expliquons dans la section Bonnes pratiques ci-dessous, ces ajustements peuvent refléter plus fidèlement le nombre de gens de mer actifs dans les ensembles de données relatifs aux brevets. Cependant, pour garantir leur consistance et leur comparabilité entre les pays et dans le temps, il est essentiel d'adopter une approche transparente et cohérente de la base sur laquelle ils sont effectués et des méthodes utilisées pour les réaliser, ainsi que d'accomplir un examen régulier de chacun de ces domaines.

De la même manière, les données issues d'enquêtes sur la population, telles que l'enquête sur les forces de travail, sont généralement basées sur un échantillon à partir duquel sont estimées les données au niveau de la population (dans ce cas, du secteur). Cette démarche peut entraîner une surestimation ou une sous-estimation de la taille réelle de la population, en particulier lorsque le nombre de représentants d'un secteur pris en compte dans l'échantillon est relativement faible. Comme l'a expliqué l'une des personnes interrogées, ces données doivent donc être utilisées et interprétées de manière appropriée :

J'ai des doutes concernant l'enquête sur les forces de travail, bien qu'il s'agisse d'un bon outil à l'échelle macro, pour obtenir une image d'un pays... Mais comme il s'agit d'un secteur très restreint, je devrais dire ce que nous répondons lorsque l'on nous demande s'il s'agit d'une bonne estimation pour, par exemple, le sud de la Suède : nous ne faisons pas assez d'échantillonnage, et la taille des échantillons est trop petite pour vous donner une image précise de tout cela, les chiffres sont soit plus élevés, soit plus faibles. Selon moi, c'est un bel instrument, qui vous permet vraiment d'effectuer des comparaisons dans le temps et entre les différents pays, ce que ces données ne font pas... Je suppose qu'en Grèce, l'enquête sur les forces de travail donne vraiment une bonne image de l'industrie maritime, par exemple, étant donné qu'elle représente une grande partie de l'économie grecque. Dans notre cas, cela ne fonctionne pas.

(Statistics Sweden)

Ce problème n'apparaît pas uniquement au niveau national. Les enquêtes au niveau de l'Union européenne, comme l'enquête européenne sur les conditions de travail, peuvent ne pas non plus être en mesure de représenter avec précision des groupes relativement petits dans leur échantillonnage :

La taille de l'échantillon est de 1 000 répondants par pays, à l'exception de quelques grands pays ; la taille de l'échantillon de l'Allemagne est plus importante, au même titre que l'Espagne, dont le gouvernement espagnol finance un complément. Il est intéressant de noter que nous prélevons aussi un échantillon plus important pour la Belgique, parce

que le gouvernement belge nous paie pour réaliser plus d'entretiens. Il s'agit donc d'une enquête représentative, mais au niveau national, la taille de l'échantillon est rapidement trop petite pour permettre des ventilations très détaillées par secteur. Tout se passe au niveau européen, nous avons quelque chose comme 35 000 répondants au total, qui permettent d'effectuer une grande variété d'analyses, mais dès que vous voulez le faire par pays, par secteur ou par profession, vous obtenez très rapidement une cellule d'à peine 27 répondants et alors bien sûr, il devient en général – même à un niveau beaucoup plus élevé – très délicat de réaliser des analyses sectorielles des données sur les conditions de travail au niveau national.

(EUROFOUND)

Comme l'a expliqué cette personne interrogée, la situation pourrait être encore plus problématique pour certains groupes, notamment les gens de mer, en raison de la nature même de leur travail :

Nous pourrions déterminer combien de personnes interrogées dans le cadre de notre enquête s'identifient comme des gens de mer. La probabilité qu'il s'agisse d'un très grand nombre est très faible, notamment parce que l'enquête sur les conditions de travail est une enquête en face à face pour laquelle nous nous rendons au domicile de la population et non sur leur lieu de travail, et je suppose que les gens de mer sont très souvent absents lorsque nous frappons à la porte. Donc, en théorie, cette enquête pourrait reprendre un certain nombre de gens de mer, ce qui signifierait que nous pourrions découvrir certains éléments quant à leurs conditions de travail, mais pour ce qui est de ce qui vous intéresse le plus, à savoir leur nombre total, nous serions incapables de vous aider.

(EUROFOUND)

Cependant, en combinaison avec d'autres sources, certaines personnes interrogées ont estimé que ces données pouvaient être utilisées pour dresser un tableau du secteur qu'il est impossible d'obtenir à partir d'une seule source de données :

Par le passé, ils obtenaient simplement les informations de l'industrie, réalisaient quelques estimations et tenaient compte de certains facteurs pour arriver à un nombre donné de gens de mer, à partir duquel ils déduisaient le nombre d'emplois disponibles à terre. Maintenant, ils essaient réellement de comparer ces données avec les informations qu'ils reçoivent des statistiques relatives à la population générale. Ils ont trouvé des chiffres incorrects, et ils sont en train de les modifier, en espérant que cela nous donnera une vision plus précise de ce qui se passe dans le secteur.

(Ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau, Pays-Bas)

Comme le démontre la citation ci-dessus, il y a eu une prise de conscience généralisée du fait que la taille de l'échantillon d'une enquête pouvait limiter les enseignements qu'il était possible d'en tirer, en particulier en ce qui concerne les petits sous-groupes au sein d'une population – par exemple, les gens de mer, surtout dans un État membre sans longue tradition maritime. En outre, les études de cas ont permis d'établir que les approches relatives à ce point variaient d'un État membre à l'autre, reflétant souvent des contextes et des arrangements nationaux spécifiques, ce qui limite également la comparabilité des données entre pays et dans le temps.

Sous-divisions différentes des gens de mer

Notre étude documentaire a également indiqué que les différentes sources de données disposaient de différentes façons de répartir les gens de mer en catégories. Par exemple, lorsque des données relatives au rang sont disponibles, les catégories présentent divers degrés de spécificité, certaines sources, comme les administrations maritimes, disposant d'informations très détaillées, et d'autres beaucoup moins :

Nous ne disposons que du nombre d'officiers et du nombre de matelots et, dans certains cas, du nombre de membres du personnel non navigant.

(Association des expéditeurs espagnols, Espagne)

Les données publiées sur l'âge sont également souvent regroupées, mais il ressort de l'analyse documentaire que les tranches d'âge utilisées ne sont pas toujours les mêmes (bien qu'en pratique, les sources contiennent souvent aussi des données sur la date de naissance, qui pourraient bien sûr être utilisées pour créer n'importe quelle catégorie d'âge si les données brutes sous-jacentes étaient accessibles).

Ces différentes répartitions reflètent souvent l'objectif pour lequel les données ont été collectées et les besoins et intérêts de l'organisation qui les détient. Aux fins du présent rapport, toutefois, ces différences revêtent de l'importance, car elles limitent, et dans certains cas excluent, la possibilité de les comparer ou de les combiner et de les trianguler de manière précise et fiable.

Précision

Pour pouvoir être utilisé à des fins d'élaboration de politiques et de planification stratégique, tout ensemble de données doit évidemment faire preuve de précision. Les personnes interrogées ont décrit une série de méthodes permettant de vérifier les données des différentes sources identifiées dans le projet. Par exemple, en ce qui concerne les brevets, certaines personnes ont expliqué qu'elles vérifiaient des échantillons de données, tandis que d'autres contrôlaient les informations indiquées (numériquement ou manuellement) comme étant potentiellement incorrectes, et que d'autres encore auditaient systématiquement les données et les dispositions relatives au stockage, à l'encodage, à la gestion, etc. Certains systèmes font également l'objet d'un audit externe :

Il y a aussi les audits, qui sont effectués par l'Agence maritime et des garde-côtes britannique, l'inspection maritime néerlandaise et des tiers. Ceux de l'Agence maritime et des garde-côtes britannique sont vraiment détaillés, et ils m'ont réellement donné du fil à retordre la dernière fois... La personne était très bien informée et me posait parfois des questions dont je ne connaissais pas les réponses avec certitude... L'inspection nous contrôle aussi tous les cinq ans, et ils fonctionnent de la même manière ; ils contrôlent de manière aléatoire quelques demandes chaque année, par exemple une par mois sur une période de 5 ans, et ensuite ils vérifient si tout est complet selon eux.

(KIWA Register BV, Pays-Bas)

De la même manière, il existe des processus stricts de contrôle de la qualité en ce qui concerne les enquêtes au niveau de l'Union européenne :

Il existe un important protocole de contrôle de la qualité des données. L'enquête sur les conditions de travail est réputée pour sa fiabilité et nous ne voulons pas la compromettre.

(EUROFOUND)

Lorsqu'elles ont été interrogées directement sur le degré de précision avec lequel le nombre de gens de mer dans leur État membre pouvait être déterminé à partir des données avec lesquelles elles travaillaient, les personnes interrogées ont donné différentes réponses. Certaines ont expliqué que leurs données étaient en mesure d'apporter une image précise en raison de la manière dont elles étaient collectées ou des enregistrements sur lesquels elles étaient basées :

Il existe un chiffre assez précis en ce qui concerne le nombre de personnes naviguant à bord, car dans leur déclaration de revenus, elles doivent indiquer le nombre de jours passés en mer, donc je pense qu'ils [les services fiscaux] savent très précisément combien de personnes naviguent, donc ce chiffre devrait être disponible. Par contre, je n'ai jamais vu le nombre de personnes titulaires d'un brevet d'aptitude qui ne naviguent pas, car je pense que jusqu'à présent, personne ne s'y est jamais vraiment intéressé.

(Ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau, Pays-Bas)

Interrogateur : Pensez-vous que cela permette de définir précisément qui travaille sur la flotte de l'Union européenne ? Pensez-vous que vos données représentent assez fidèlement les gens de mer en Europe ?

Personne interrogée : Je pense que c'est assez représentatif en ce qui concerne les brevets ou les visas permettant de travailler à bord de navires battant pavillon de l'Union européenne ou pavillon plus ou moins européen. Je dirais donc que oui, parce que cela reprend toutes les personnes qui peuvent travailler à bord d'un navire battant pavillon de l'Union européenne ou pavillon européen, car nous ne nous arrêtons pas à l'Union européenne. Les gens de mer sont donc représentés en termes de nationalité, d'aptitudes, de sexe, je crois, et d'âge. C'est ce qu'il me semble.

(AESM)

Toutefois, les participants étaient également conscients du risque d'imprécisions, notamment en raison de la possibilité que des gens de mer titulaires de brevets ne travaillent pas activement en mer :

Je dirais que c'est le cas pour 95 % de ceux qui disposent d'un brevet allemand. Mais nous ne sommes pas en mesure de savoir s'ils sont vraiment des gens de mer à l'heure actuelle, parce qu'ils peuvent avoir des brevets, qui n'ont aucune date de péremption ou de validité. Seuls quelques-uns sont là, nous ne savons pas s'ils sont vraiment à bord des navires.

(Agence fédérale maritime et hydrographique, Allemagne)

Nous en sommes incapables parce que nous ne savons pas s'ils sont à bord... Nous pouvons uniquement savoir s'ils disposent de brevets valides. Non seulement le nombre de brevets, mais également le nombre de personnes qui possèdent des brevets valides. Puis au niveau individuel bien entendu, nous savons combien de Norvégiens ou combien de personnes détenant des brevets délivrés par la Norvège ont une qualification de capitaine, donc nous connaissons le nombre de capitaines potentiels au sein des forces de travail. Nous ne savons

par contre pas s'ils travaillent en mer. Par exemple, en Espagne, il s'agit d'une convention, à l'instar de ce qui se fait dans d'autres pays, donc si vous travaillez pour une entreprise de transport maritime, si vous enseignez, ou si vous êtes un évaluateur ou un pilote quelconque, vous pouvez fournir un brevet. Mais en fin de compte, vous ne travaillez pas en mer ou à bord, vous travaillez peut-être pour une entreprise de transport maritime ou êtes professeur dans une académie. (

AESM)

Certaines personnes interrogées ont clairement indiqué que les données détenues par leur organisation ne pouvaient pas être utilisées pour dresser un tableau précis du nombre de gens de mer dans le pays, car elles n'étaient pas prévues à cette fin. Par exemple, les données des associations de marine marchande ne couvrent que les navires des membres de l'association, tandis que les données de la sécurité sociale ne contiennent pas de renseignements sur les gens de mer nationaux couverts par les systèmes de sécurité sociale d'autres pays.

Vérification des brevets

En vertu de l'article 25 bis modifié de la directive 2008/106/CE et de la résolution 5, les administrations maritimes sont tenues de vérifier les brevets des gens de mer lorsque d'autres administrations (ou d'autres parties concernées) le leur demandent. Comme indiqué ci-dessus, dans certains cas, il est possible de vérifier les brevets d'aptitude par équivalence et les brevets d'aptitude en ligne, mais ce n'est pas toujours le cas :

Nous disposons donc d'un système de vérification en ligne qui permet à toute entreprise de transport maritime ou à toute administration qui s'est inscrite pour l'utiliser de vérifier les détails d'un brevet d'aptitude que nous avons délivré, afin de découvrir s'il est valide ou non, quelles sont ses restrictions de capacité, etc. Ce type de vérification est effectué en ligne.

(Agence maritime et des garde-côtes, Royaume-Uni)

Interrogateur : Disposez-vous d'un système de vérification en ligne ?

Personne interrogée : Non, pas encore. Pour l'instant, nous sommes en train de mettre en place de quoi permettre de vérifier la validité en ligne. Nous ne disposons pas de ce processus. Vous pouvez nous appeler, ou vous rendre dans l'un de nos bureaux.

(Direction de la marine marchande, Espagne)

Certains de nos interlocuteurs ont évoqué la vérification d'un échantillon de brevets d'aptitude par équivalence et de certificats d'aptitude⁸³, à des fins pratiques :

Interrogateur : Comptez-vous dès lors valider tous les brevets ? Ou seulement un échantillon au hasard ?

Personne interrogée : Non, un échantillon, parce que sinon ce serait impossible.

(AESM)

83 Dans ce cas particulier, les contrôles sont effectués pour la plupart en réponse à des incohérences apparentes au sein de l'ensemble des données fournies.

Les certificats d'aptitude sont moins souvent vérifiés systématiquement et, dans certains cas, ne sont généralement pas vérifiés du tout, ce qui reflète à nouveau les exigences réglementaires :

Les conventions STCW nous obligent à vérifier les brevets d'aptitude, et pas les certificats d'aptitude : nous vérifions qu'ils sont valides et qu'ils ont réellement été délivrés, et qu'il ne s'agit pas de faux documents ou autre.

(Agence fédérale maritime et hydrographique, Allemagne)

La vérification des brevets est complexe et prend du temps, mais elle est également essentielle à la sécurité du secteur et à l'objectif principal de ce projet : comprendre le nombre de gens de mer possédant les différentes qualifications et travaillant au sein de l'Union européenne.

Incohérences : messages centraux

Comme indiqué ci-dessus, les incohérences entre les sources de données et au sein de celles-ci rendent difficile, voire impossible, la réalisation de comparaisons appropriées et valables (entre pays, dans le temps, etc.). En outre, la plupart de ces problèmes soulèvent des questions sur la précision des données sous-jacentes et, par conséquent, sur la fiabilité des extrapolations effectuées à partir de celles-ci.

Cette situation a une incidence sur le développement d'un système de collecte de données au niveau de l'Union européenne. Tout d'abord, il faudrait envisager un système qui ne recourt pas à des échantillonnages. Si cela s'avérait impossible, il serait alors essentiel d'adopter une approche cohérente en matière de sélection et de taille des échantillons, de méthodes de collecte des données et de régularité des collectes, ainsi que d'ajustement des données. Ensuite, pour garantir la validité et la fiabilité du processus, il faudrait absolument adopter des dispositions fixant des contrôles de précision réguliers, détaillés et méthodiques, visant notamment la vérification des brevets. Cependant, la raison sous-jacente de la collecte des données est peut-être la plus importante de toutes. Les sous-sections ci-dessus démontrent que les données collectées dans un but précis ne peuvent généralement pas être utilisées à d'autres fins. Cette constatation suggère qu'un système dédié à la description de la main-d'œuvre maritime est le seul moyen de garantir la collecte de données précises, fiables, détaillées et pertinentes.

Lacunes

Comme les sections ci-dessus l'ont démontré, les sources de données que nous avons identifiées comportaient également certaines lacunes. Par exemple, il était évident que, dans certaines circonstances et pour certaines sources de données, certains groupes de gens de mer ou certains types de brevets pouvaient être exclus de l'ensemble de données. En outre, certaines sources de données manquent de détails spécifiques sur les caractéristiques des gens de mer et ne permettent pas de distinguer les différents groupes de gens de mer.

Exclusion de certains groupes de gens de mer

L'essentiel des sources de données identifiées dans le cadre du projet reprennent des renseignements sur les gens de mer nationaux et non nationaux (y compris les gens de mer qui ne sont pas citoyens de l'Union européenne). Par exemple, les systèmes de certification accordent

généralement des visas à tous ceux qui travaillent sur des navires battant pavillon de leur État membre, quelle que soit la nationalité des gens de mer :

Nous avons aussi des gens de mer étrangers ; il est peut-être plus correct de dire qu'il s'agit de gens de mer qui ont un jour demandé un document allemand, peut-être une personne étrangère qui a participé à un cours allemand approuvé, ou qui a simplement étudié en Allemagne, etc. Il n'y a donc aucune différence, et il n'y a même aucune différence entre les citoyens de l'Union européenne et les citoyens de pays tiers.

(Agence fédérale maritime et hydrographique, Allemagne)

Il convient également de souligner que, comme décrit ci-dessus, les systèmes de sécurité sociale sont soumis à des réglementations spécifiques à cet égard :

La loi du pavillon du navire prévaut, de sorte que si le navire est sous pavillon espagnol, tous ceux qui travaillent à bord doivent être soumis à la sécurité sociale espagnole. Il existe quelques exceptions à cette loi du pavillon ou du navire, qui sont établies dans les règlements communautaires ou dans les accords de sécurité sociale signés avec différents pays.

(Institut social de la marine, Espagne)

Toutefois, comme indiqué dans la sous-section Données concernant la sécurité sociale, les gens de mer ont parfois la possibilité de choisir le lieu où ils versent leurs cotisations de sécurité sociale, et peuvent donc choisir de le faire dans un pays offrant ce qu'ils perçoivent comme des avantages plus intéressants.

Par corollaire, les gens de mer qui suivent une formation ou obtiennent leur brevet en dehors de leur État membre d'origine, et qui travaillent sur un navire battant pavillon étranger, ne sont pas toujours inclus dans les registres de leur pays :

S'il ne demande pas de certificat médical ou un autre brevet personnel, ou s'il n'a pas fréquenté d'école maritime en Suède, et qu'il n'a bien sûr pas été à bord d'un navire suédois, nous ne l'avons pas dans notre système.

(Agence suédoise des transports)

Il peut en résulter divers niveaux d'imprécision, en fonction de la source de données et du contexte spécifique de l'État membre :

Les chiffres ne sont pas vraiment précis, parce qu'une grande partie des gens de mer de nationalité belge ne naviguent pas en étant couverts par la sécurité sociale belge. Nous avons une école belge qui fournit des officiers. Elle fournit environ 200 officiers potentiels, dont peut-être 30 ou 40 dépendront de la sécurité sociale belge, donc je me pose la question : où vont les 160 autres chaque année ? Certains sont partis pour travailler sur les pavillons de complaisance, dont une grande partie des jeunes, parce qu'ils gagnent beaucoup d'argent, et parce qu'ils ne doivent pas payer d'impôts ou de cotisations de sécurité sociale. Donc, je ne pense pas que ce soit très précis.

(Office national de Sécurité sociale, Belgique)

La prudence est également de mise en ce qui concerne les sources de données relatives, par exemple, à l'appartenance à une entité – ainsi, comme indiqué ci-dessus, une association de

transport maritime peut ne disposer que de renseignements relatifs aux navires exploités par ses membres, ce qui peut ne pas représenter la totalité de la flotte nationale, exclure certains types de navires, etc. :

Cette moyenne ne vaut pas pour l'ensemble de la flotte, mais pour la flotte de nos membres, qui représente environ 60 % à 70 % de la flotte sous contrôle espagnol. Nous disposons des nôtres, en fonction du type de navire, mais pas des 30 % qui ne sont pas membres.

(Association des expéditeurs espagnols, Espagne)

Exclusion de certains types de brevets

Certaines sources détenant des données concernant les brevets enregistrent tous les types de brevets, ainsi que les documents de référence utilisés pour demander chaque brevet et les éventuelles restrictions. D'autres, de par leur nature même, sont plus restreintes. Par exemple, comme indiqué précédemment, les institutions d'enseignement et de formation maritimes, qui délivrent les brevets d'aptitude et les certificats d'aptitude, ne couvrent pas les brevets d'aptitude par équivalence ; de leur côté, les administrations maritimes qui délivrent les brevets d'aptitude et les brevets d'aptitude par équivalence, ne disposent parfois pas d'informations sur les certificats d'aptitude, car elles ne sont pas toujours responsables de leur délivrance. Des divergences existent également en fonction du rang, les officiers de pont étant tenus de détenir des brevets d'aptitude (ou des brevets d'aptitude par équivalence si leurs brevets sont reconnus par une autre administration), tandis que les matelots (qualifiés et non qualifiés) ne sont tenus de détenir que des certificats d'aptitude. Dans d'autres cas, il n'existe aucune trace des documents de référence ou des restrictions. En outre, les personnes travaillant dans des domaines qui n'exigent pas de visas commerciaux ou qui possèdent d'autres dispositions en matière de certification, comme la navigation de plaisance, sont souvent, mais pas toujours, exclues des sources de données relatives aux brevets, tandis que la situation de ceux qui travaillent sur des navires plus petits peut également s'avérer contrastée :

La liste du Pool reprend toutes les personnes qui relèvent de la sécurité sociale belge, ensuite les navires de mer, et puis ce n'est pas très clair, ce sont les plus grands navires d'au moins 24 mètres, qui doivent accueillir au moins 12 personnes, mais il peut s'agir de navires de croisière, voire de plus grands yachts qui ont un objectif commercial, parce que maintenant il existe également le secteur des croisières privées, avec de grands yachts qui peuvent accueillir 12 personnes et l'équipage que vous pouvez louer. Étant donné qu'il s'agit aussi d'un navire de mer, la sécurité sociale s'applique.

(Office national de Sécurité sociale, Belgique)

Même dans le cas des brevets des gens de mer, il est donc important de savoir clairement quels gens de mer et quels brevets sont inclus dans un système particulier et dans quelles circonstances.

Détails limités quant aux caractéristiques des gens de mer

Comme nous l'avons précisé, l'un des principaux objectifs de ce projet était d'examiner la couverture d'un ensemble de renseignements essentiels des gens de mer (tableau 2) au sein de chacune des diverses sources de données potentielles. L'étude documentaire et les entretiens des

études de cas ont indiqué une variation substantielle de cette couverture à travers les sources de données identifiées dans le projet, à la fois en ce qui concerne leur disponibilité publique et la mesure dans laquelle il était possible d'établir la présence ou, plus important encore, l'absence de renseignements spécifiques sur les gens de mer dans des ensembles de données non accessibles (voir tableaux 4 à 6, et tableaux A2 et A4 en annexe). Cela ne signifie pas que les données ne sont pas détaillées, ou que leur collecte n'a pas été planifiée ou élaborée :

Le niveau de détail est très important pour connaître le secteur et pouvoir légiférer en fonction de ses besoins. Les séries statistiques sont conservées depuis plus de 20 ans, mais le niveau de détail a augmenté au fil du temps.

(Institut social de la marine, Espagne)

Interrogateur : Pouvez-vous m'indiquer le niveau de détail des données de surveillance maritime ?

Personne interrogée : Je pense qu'il n'y a que le rang, et je pense qu'ils avaient l'intention de se pencher un peu plus sur la diversité, de sorte que la prochaine version pourrait également inclure des informations sur la participation des femmes dans le secteur. Pour autant que je m'en souviens, la dernière version n'inclut aucune information sur l'âge. Peut-être que cela va changer en raison de l'importance croissante de la question de la diversité pour les secteurs néerlandais, mais jusqu'à présent ces informations n'étaient pas disponibles... Jusqu'à présent, nous n'avons pas eu besoin de ce type d'informations spécifiques pour faire notre travail en matière de politiques et pour aider l'industrie dans ses travaux. Jusqu'à présent, ces informations générales étaient suffisantes pour le secteur.

(Ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau, Pays-Bas)

Les détenteurs de données ayant des politiques et des intérêts connexes différents, ils ne sont pas amenés à collecter les mêmes renseignements :

Interrogateur : Ne possédez-vous pas de détails concernant le rang ou le service ? Est-ce qu'il s'agit uniquement d'officiers et de matelots ?

Personne interrogée : Pas vraiment, non, seulement sur certains navires. Nous ne sommes pas intéressés par le temps en mer ou les statistiques en général ; nous essayons seulement de montrer l'évolution de l'emploi total dans le temps, mais nous n'avons pas, et ne pensons pas demander, je pense, de détails concernant les rangs, etc.

(Association des expéditeurs espagnols, Espagne)

Cette constatation reflète forcément aussi souvent le type de données dont la source s'occupe. Par exemple, les enquêtes démographiques, qui recueillent des informations sur l'emploi au sein d'un échantillon de la population active au sens large, et les établissements d'enseignement et de formation maritimes, axés sur la formation, ont tendance à ne pas disposer de données détaillées sur le rang :

L'âge et la nationalité, mais pas le type de travail. Je suppose qu'il n'y a qu'une seule profession. Il est indiqué si vous êtes un marin ou non.

(Statistics Sweden)

Je ne pense pas que nous conservons des informations concernant leur rang. Non, nous ne demandons pas ce type de renseignement ; je pense que nous l'avons fait dans le passé, mais cela a été supprimé parce que nous n'avons pas besoin de cette donnée.

(Warsash, Royaume-Uni)

De la même manière, les informations sur la nationalité sont souvent collectées pour permettre des comparaisons entre l'État membre et tous les autres pays, plutôt que pour permettre une ventilation des nationalités des gens de mer :

Nous ne faisons plus de distinction entre les Espagnols, les autres ressortissants de l'Union européenne, et les ressortissants de pays tiers. (Association des expéditeurs espagnols, Espagne) Nous conservons des informations concernant la nationalité. Non, c'est faux. La seule question que nous posons consiste à savoir si la personne interrogée possède ou non la nationalité du pays... Parce que nous pouvons identifier les travailleurs d'origine étrangère dans l'enquête, mais nous ne pouvons pas identifier leur origine, donc la question de la nationalité n'y figure pas.

(EUROFOUND)

La même situation se rencontre parfois également avec les systèmes de certification. Par exemple, lorsqu'un brevet d'aptitude par équivalence est délivré, le pays dans lequel le brevet a été délivré est consigné (en tant que pays de reconnaissance), mais la nationalité du marin peut ne pas l'être :

Interrogateur : Est-ce que votre nationalité est spécifiquement mentionnée en ce qui concerne le brevet d'aptitude par équivalence ? Votre véritable nationalité est-elle indiquée ?

Personne interrogée : Non, votre nationalité n'est pas mentionnée ; il est simplement indiqué s'il s'agit d'un pays dont les brevets d'aptitude par équivalence sont reconnus.

Interrogateur : En somme, si je demandais un brevet de capitaine aux Pays-Bas, j'obtiendrais un brevet néerlandais, mais il serait indiqué que la demande émane du Royaume-Uni sur la base d'un document britannique ?

Personne interrogée : Oui, il est indiqué quelque chose comme « au nom du gouvernement du Royaume-Uni », et d'autres mentions. Le nom du Royaume-Uni est assez long, mais il serait également indiqué République fédérale d'Allemagne, à savoir le pays que nous reconnaissons.

(KIWA Register BV, Pays-Bas)

Néanmoins, il est également apparu que dans certains cas, des données qui auraient pu être pertinentes au sein d'une source particulière sont totalement absentes. C'était le cas notamment en ce qui concerne le sexe et la nationalité :

Interrogateur : Est-ce que vous consignez aussi le sexe ?

Personne interrogée : Franchement, je ne sais pas... Probablement pas.

...

Personne interrogée : Une fois que vous avez votre brevet, ce morceau de papier sur lequel il est indiqué que vous, M. Untel, possédez le rang de second mécanicien – c’est moi qui signe ce papier, bien sûr, nous n’avons plus aucun moyen de savoir si vous êtes un étranger ou si vous êtes un citoyen espagnol.

(Direction de la marine marchande, Espagne)

Incapacité à distinguer les différents groupes de gens de mer

De manière connexe, les données issues des entretiens ont confirmé les conclusions de l’étude documentaire en indiquant que la plupart des sources de données n’étaient pas en mesure de faire la distinction entre les gens de mer actifs et inactifs. Concrètement, même les systèmes détenant des données sur les brevets sont souvent incapables de déterminer si un marin est actif. Bien entendu, un certain nombre d’heures de service en mer sont nécessaires pour qu’un marin obtienne un brevet STCW et pour que son brevet puisse être renouvelé. C’est le cas tant pour les brevets d’aptitude que pour les certificats d’aptitude, dont la période de validité maximale est de cinq ans. Cependant, une fois qu’un brevet est obtenu, il n’est pas possible de savoir si le marin continue à travailler activement en mer pendant toute la période de validité de ce brevet. Par conséquent, ceux qui décident de travailler à terre, quittent le secteur ou prennent leur retraite pendant la période de validité de leur brevet continuent d’être inclus pendant toute cette période (c’est-à-dire potentiellement un peu moins de cinq ans). Il est difficile d’estimer dans quelle mesure ce phénomène gonfle les données, mais le ministère britannique des Transports ajuste ses chiffres annuels de 16 % pour en tenir compte (voir la section Ajustement des données ci-dessus et la section Bonnes pratiques ci-dessous), tandis que l’AESM et l’Agence suédoise des transports procèdent à des ajustements similaires. Là encore, il s’agit de problèmes dont les personnes interrogées étaient parfaitement conscientes :

Nous ne savons pas ce qu’ils font une fois qu’ils ont obtenu leur brevet. Pas mal de personnes travaillent à terre et ne retournent jamais vraiment en mer après les 6 premiers mois... Nous ne consignons pas ces renseignements... Par exemple, si quelqu’un obtient à 40 ans sa licence valable 5 ans, et qu’il décide à 42 ans de travailler à terre, il n’a utilisé que deux ans de sa licence... Elle reste valable, mais nous ne savons pas s’il l’utilise pour naviguer ou non.

(Agence maritime et des garde-côtes, Royaume-Uni)

Nous avons une sorte d’algorithme pour cela, donc je ne sais pas exactement, mais ils doivent avoir obtenu un brevet délivré par l’Agence suédoise des transports au cours des trois dernières années, ou avoir été en mer ces 18 derniers mois pour être considérés comme actifs. Nous ne savons en fait absolument pas si la personne travaille dans un magasin de vêtements, par exemple ; elle possède un brevet de navigation, mais nous ne pouvons pas savoir avec certitude si elle est en mer. Nous émettons des suppositions.

(Agence suédoise des transports)

De la même manière, les données publiques sur l’emploi, comme indiqué précédemment dans ce rapport, ne sont généralement pas assez précises pour déterminer si un individu qui travaille dans le secteur du transport par l’eau est réellement un marin actif. En outre, ces données sont souvent recueillies à l’aide d’enquêtes sur les ménages, méthode susceptible d’oublier des travailleurs tels

que les gens de mer qui passent de longues périodes à travailler loin de leur domicile.

Les données obtenues auprès de la sécurité sociale ou des administrations fiscales font ici office d'exceptions, car elles peuvent généralement préciser si un marin est actif (bien que, comme indiqué précédemment, ces sources de données manquent souvent d'autres types de renseignements, notamment le rang des gens de mer).

De manière similaire, de nombreuses sources de données, y compris celles basées sur les brevets, ne permettent pas de déterminer si un marin travaille au rang pour lequel il est qualifié :

Si vous êtes capitaine et que vous travaillez comme second de navire, par exemple, nous n'avons aucun moyen de le savoir, sauf lorsque vous présentez votre demande ; nous pouvons alors le voir, bien sûr, mais ce détail n'est pas consigné.

(KIWA Register BV, Pays-Bas)

Vous pouvez avoir une qualification de capitaine et travailler en tant que second. Ceci est possible, mais nous savons que l'inverse ne l'est pas. Nous aurions besoin, par exemple, de connaître les vérifications croisées des équipages et d'autres choses... Le problème est que nous devons savoir exactement combien, et pour cela il faudrait collecter un échantillon auprès des entreprises de certains pays et essayer de voir combien de personnes disposant de brevets plus élevés travaillent à des postes inférieurs à bord. Mais à partir des données dont nous disposons, ce n'est pas possible.

(AESM)

Là encore, certaines exceptions existent. Les personnes que nous avons interrogées ont expliqué qu'en Suède, les entreprises de transport maritime sont tenues de communiquer à l'administration maritime les données relatives au temps passé en mer (même si, comme ce recensement a lieu une fois par an, un décalage peut se créer), y compris des informations sur le temps passé à bord du navire et le rang occupé.

De manière connexe, les données relatives aux brevets et celles détenues par la sécurité sociale ne permettent généralement pas de distinguer les personnes qui travaillent en mer des gens de mer titulaires d'un brevet sans restriction qui travaillent uniquement dans des eaux intérieures (par choix ou en raison des circonstances) :

Si quelqu'un dispose d'un brevet de capitaine sans restriction, cela ne signifie pas qu'il ne travaille pas au large des côtes comme second, par exemple. Nous ne pouvons donc pas garantir qui travaille au large des côtes ; nous pouvons seulement vous dire que ces personnes sont en mesure de le faire.

(Agence maritime et des garde-côtes, Royaume-Uni)

Nous disposons des renseignements de ces travailleurs inclus dans leur dossier de la sécurité sociale espagnole, indépendamment du fait qu'ils naviguent ou non.

(Institut social de la marine, Espagne)

Lacunes : messages centraux

Ensemble, les données de l'examen documentaire et des études de cas ont mis en évidence un certain nombre de lacunes dans plusieurs sources de données identifiées. Il convient toutefois

de préciser à nouveau à ce stade que les résultats rapportés ici reflètent les données qui étaient publiquement disponibles lors de l'étude documentaire, ainsi que les réponses obtenues grâce aux questionnaires de suivi, aux échanges d'e-mails et aux entretiens. Ainsi, bien que nous puissions décrire avec précision l'image que ces données dépeignent, nous ne connaissons pas avec certitude les renseignements spécifiques contenus – ou, peut-être plus important encore, manquants – dans chaque source de données. Néanmoins, les résultats suggèrent des limites dans chaque type de données, ainsi que dans chaque source de données spécifique. Dans certains cas, ces limites traduisent la nature même de la source, tandis que dans d'autres, elles peuvent refléter des arrangements et des contextes nationaux particuliers. En conséquence, dans presque toutes les sources identifiées dans le cadre du projet, certains gens de mer sont complètement absents, ou certains renseignements essentiels sur les gens de mer ne sont pas disponibles. Cette situation soulève à nouveau des questions de précision et de fiabilité, mais elle indique surtout qu'il serait difficile, voire impossible, d'établir des comparaisons internationales dans le temps ou entre différents groupes de gens de mer, en particulier à un niveau de détail avancé, entre les États membres et dans le temps, sur la base des données actuellement disponibles au public.

À l'instar des incohérences au sein des ensembles de données et entre ceux-ci, les lacunes dans les sources de données ont une incidence sur le développement d'un système de collecte de données au niveau de l'Union européenne. Un tel système ne devrait notamment pas seulement inclure tous les gens de mer, mais il devrait également collecter des informations visant à fournir de manière cohérente et précise un ensemble de renseignements essentiels convenus à partir desquels une stratégie et des politiques pourraient être élaborées de manière appropriée. Il est crucial de développer une définition commune aux principales parties prenantes du secteur aux niveaux national et européen des termes « gens de mer » et « gens de mer actifs », ainsi que des renseignements des gens de mer à consigner afin de planifier la pérennisation de la profession.

Doubles comptabilisations

Enfin, le risque de double comptabilisation (c'est-à-dire l'inclusion d'un même marin plus d'une fois ou l'inclusion d'individus qui ne devraient pas être repris comme gens de mer) était également évident dans diverses sources. Par exemple :

- Les données basées sur les brevets peuvent comptabiliser deux fois les personnes qui détiennent plusieurs brevets.
- Ces sources peuvent également mal classer les personnes qui ne travaillent plus en mer ou qui ne servent pas au rang pour lequel elles sont certifiées.
- Lorsque les sources de données comprennent des gens de mer de différentes nationalités, il n'est pas toujours possible d'extraire séparément les données sur chaque nationalité.
- Lorsque les sources de données comprennent les emplois de secteurs autres que le secteur maritime, il n'est pas toujours possible d'extraire séparément les données spécifiques aux gens de mer.

Les personnes que nous avons interrogées ont confirmé ce risque de double comptabilisation et nous ont donné quelques autres indications utiles. Par exemple, certains registres de brevets sont conservés par brevet plutôt que par marin. Dans plusieurs cas, il est possible d'extraire les données par marin plutôt que par brevet, mais cette fonction reste relativement rare :

Nous devrions être en mesure de le faire, bien que ce soit très délicat parce qu'il existe tellement de fonctions qu'il faudrait croiser différentes listes pour obtenir cette réponse, je pense. Nous pouvons facilement regarder au niveau individuel : si vous me donnez un nom et une date de naissance, il est facile pour moi de trouver. Mais si vous me demandez combien de personnes détiennent un brevet de capitaine et un brevet de chef mécanicien, par exemple, cela me prendra un certain temps pour affiner suffisamment ces critères pour que notre service informatique puisse obtenir ces chiffres.

(KIWA Register BV, Pays-Bas)

Cependant, dans de nombreux cas, les bases de données sont très modulables :

Cela dépend des statistiques que vous recherchez. Nous avons la capacité de tout décortiquer afin de ne tenir compte que de la capacité illimitée la plus élevée, au moins dans cette série de données.

(Agence maritime et des garde-côtes, Royaume-Uni)

La base de données STCW-IS de l'AESM en est le parfait exemple. Comme l'a expliqué notre interlocuteur, bien que les données proviennent de sources multiples, des procédures sont en place pour éviter les doubles comptabilisations :

Nous obtenons l'identifiant unique du marin, précisément pour éviter les doublons, c'est le signe. Ensuite, ils peuvent envoyer le nom s'ils le veulent, mais généralement, c'est l'identifiant qui permet d'identifier le marin ; nous ne recevons pas les noms ni le nombre de brevets, car le formulaire est anonymisé, et une procédure est mise en place pour éviter les doublons. Il n'y a que le service administratif qui dispose du nom, au début du processus. Alors une fois que le système obtient le numéro, il n'est plus possible de faire machine arrière.

(AESM)

Le risque de double comptabilisation dépend donc souvent du contexte et, comme beaucoup d'autres limites examinées ci-dessus, reflète généralement les caractéristiques de la source de données. Les établissements d'enseignement et de formation maritimes forment les gens de mer pour qu'ils répondent à diverses exigences internationales, les organismes qui délivrent les brevets doivent s'assurer que les gens de mer ont satisfait aux normes requises, et ainsi de suite. Leur objectif n'est donc pas, par exemple, de pouvoir compter le nombre de personnes parmi le nombre de brevets, et il ne leur est donc pas toujours possible de le faire.

Doubles comptabilisations : messages centraux

Nos résultats indiquent que, dans certaines circonstances, les gens de mer peuvent être comptabilisés deux fois au sein des systèmes, et ce phénomène peut évidemment se produire lorsque les données de plusieurs systèmes sont combinées. Là encore, les implications sont significatives pour la création d'un système de collecte de données au niveau de l'Union

européenne. Un tel système devrait être conçu de manière à permettre un suivi efficace des gens de mer tout au long de leur carrière maritime. Plusieurs moyens existent pour y parvenir, puisque les gens de mer possèdent un numéro d'identification unique, comme l'exige la convention de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée) de 2003 (no 185).⁸⁴ Il convient donc de veiller à ce qu'un tel système utilise efficacement les numéros d'identification uniques des gens de mer, et à ce qu'il soit capable d'éviter le risque de double comptabilisation, notamment des personnes titulaires de plusieurs brevets ou travaillant pour une compagnie basée en dehors de leur pays d'origine ou sur un navire battant pavillon d'un pays tiers.

Bonnes pratiques

Les sections *Sources de données* et *Limites* ci-dessus ont décrit l'étendue et la couverture des sources de données identifiées dans le cadre de ce projet, ainsi que les limites de ces sources, en particulier en ce qui concerne la possibilité de cartographier de manière précise et fiable la main-d'œuvre maritime à partir de celles-ci. Nous avons indiqué à maintes reprises que le tableau brossé était complexe et contrasté, et présentait une série d'incohérences et de lacunes, ainsi qu'un risque de double comptabilisation. Il est toutefois également possible de dégager de bonnes pratiques de ces sources. Aux fins de ce projet, une bonne pratique désigne une approche ou une manière de collecter, de traiter ou de présenter des données pertinentes qui minimise une ou plusieurs des limites que nous avons identifiées dans les sections ci-dessus. Cela ne signifie pas nécessairement que l'ensemble de données cité en exemple est « idéal », ni même qu'il s'agit de la source de données la plus complète identifiée dans un pays en particulier. Notre intention consiste davantage à indiquer qu'une bonne pratique est capable de répondre à une limite donnée. En outre, comme nous l'avons souligné à plusieurs reprises dans les sections précédentes, les contextes dans lesquels ces bonnes pratiques se développent sont souvent des facteurs essentiels de leur fonction. Cette constatation pourrait dès lors forcément limiter la transférabilité des systèmes d'un État membre à de nombreux autres, mais elle donne également une indication des éléments qui favoriseraient ces transferts. Dans chaque cas, nous avons donc cherché à examiner les contextes ou les mécanismes sous-jacents pertinents pour les exemples de bonnes pratiques identifiés. Il convient également de préciser à ce stade que les exemples présentés ci-dessous ne constituent pas une liste exhaustive de tous les cas de bonnes pratiques en question. Il s'agit plutôt des exemples qui se sont le plus démarqués à l'aide de notre approche mixte de la collecte de données. Dans certains cas, plusieurs formes de bonnes pratiques sont identifiées dans un seul exemple.

Sur la base de ces résultats, nous avons identifié six grandes formes de bonnes pratiques, chacune d'entre elles présentant certains avantages en ce qui concerne la collecte de données précises sur la main-d'œuvre maritime dans toute l'Union européenne, ou la possibilité d'utiliser ces dernières à des fins de planification stratégique. Elles sont examinées tour à tour ci-dessous et sont résumées dans le tableau 7.

Comme les résultats décrits ci-dessus l'ont démontré, les ensembles de données sur les brevets détiennent généralement les renseignements les plus complets sur les gens de mer. Cependant,

84 Pour des informations détaillées sur la convention de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer, voir : https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_177102.pdf.

dans la plupart des cas, il n'est pas possible de distinguer, au sein d'un ensemble de données, les titulaires de brevets qui sont actifs en mer de ceux qui ne travaillent plus en tant que gens de mer actifs. Bien que cela ne s'applique que pour la durée de validité des brevets, à savoir au maximum cinq ans, cela signifie que les données surestiment probablement le nombre de gens de mer travaillant activement en mer (voir la section Ajustement des données ci-dessus). Nos résultats mettent en évidence deux pratiques destinées à remédier à cette limite, la première conduisant à une estimation du nombre, et donc à une représentation moins précise que la seconde.

Premièrement, il est possible de procéder à un ajustement statistique pour tenir compte des gens de mer inactifs, comme c'est le cas, par exemple, dans les rapports annuels du ministère des Transports britannique sur les gens de mer au Royaume-Uni, qui sont basés sur les données de l'Agence maritime et des garde-côtes britannique (tableau 7, ligne 1). Comme indiqué précédemment, une approche transparente et cohérente du nettoyage et de l'ajustement des données est dès lors nécessaire afin d'estimer la base du nombre de titulaires de brevets inactifs ; il est également indispensable de réviser régulièrement cette base et les méthodes utilisées pour effectuer l'ajustement.

Deuxièmement, il est également possible de remédier à cette limite en combinant les renseignements des données relatives aux brevets avec ceux d'une source de données détenant des informations sur le statut d'emploi, comme un organisme fiscal ou, surtout, un système de sécurité sociale spécifique aux gens de mer. Des exemples de ce type de bonnes pratiques ont été observés en Espagne et en Suède, où le ministère du Travail, des Migrations et de la Sécurité sociale et Statistics Sweden utilisent chacun une combinaison de différents ensembles de données (tableau 7, lignes 2 et 3). Pour sa part, la Direction grecque du travail des gens de mer croise plusieurs sources de données et, par conséquent, est également en mesure d'identifier les gens de mer actifs (bien que, comme indiqué dans le tableau 7, ligne 4, dans ce cas, un décalage de deux ans peut exister en ce qui concerne cette information). Ces types de systèmes requièrent des mécanismes de coopération entre divers organismes ou la mise en relation d'ensembles de données, et existent plus souvent dans les pays à la longue tradition maritime qui jugent dès lors appropriée la mise en place d'un système de sécurité sociale spécifique aux gens de mer.

Troisièmement, cette approche a été adoptée en Belgique, où l'implication des partenaires sociaux permet également l'utilisation de la liste du Pool des gens de mer à des fins de stabilisation du marché, par exemple en tentant de minimiser le sous-emploi, voire le chômage, des gens de mer (tableau 7, ligne 5 ; voir également la section *Données concernant la sécurité sociale* ci-dessus). Comme indiqué précédemment, les traditions de collaboration et d'implication de longue date entre les partenaires sociaux dans tous les secteurs ont créé le contexte sous-jacent au développement d'une telle approche.

Ces exemples des trois premières formes de bonnes pratiques permettent tous d'obtenir une image plus précise de la main-d'œuvre maritime, la troisième montrant clairement comment ces informations peuvent constituer la base d'un système utilisé au bénéfice des gens de mer et de leurs employeurs.

Les trois autres formes de bonnes pratiques visent à remédier aux limites liées à l'accessibilité et à la souplesse des sources de données. La première de ces formes, qui a trait à l'accessibilité publique et à la possibilité de personnaliser les tableaux, désigne le fait que les données

peuvent être utilisées de manière modulable par une variété d'utilisateurs à des fins diverses. S'il convient de noter ici que les rapports du ministère des Transports britannique sur les gens de mer au Royaume-Uni (tableau 7, ligne 5) sont un particulièrement bon exemple de données très détaillées accessibles au public, d'autres exemples de cas où les données sont disponibles pour une utilisation modulable existent, notamment le ministère croate des Affaires maritimes, des Transports et des Infrastructures et la base de données finlandaise StatFin (tableau 7, lignes 6 et 7). Un site Web interactif permettant aux utilisateurs de produire des tableaux et des ensembles de données personnalisés est indispensable pour adopter cette forme de bonne pratique. Là encore, ce type d'installation est davantage recherché dans les pays qui possèdent une longue tradition maritime.

Par ailleurs, l'éventail d'analyses réalisables est bien plus vaste lorsque les données sont suffisamment modulables pour créer des résumés à la fois par marin et par type de brevet. Différents exemples existent, notamment l'Agence fédérale maritime et hydrographique en Allemagne, le ministère des Transports, de la Mobilité et des Programmes urbains, marine marchande en Espagne et KIWA Register BV aux Pays-Bas (tableau 7, lignes 8, 9 et 10). Dans ce cas, une base de données systématique et exhaustive des catégories de brevets STCW est essentielle pour permettre une plus grande variété de types d'analyse et de comparaison.

Enfin, spécifier avec une précision suffisante la profession des personnes dans les données liées à la population permet d'identifier les gens de mer au sein d'une catégorie plus large, comme le secteur du transport par l'eau (voir la section *Données concernant l'emploi* ci-dessus), et ouvre la possibilité de comparaisons au niveau national au sein du secteur ou d'une catégorie plus vaste. Notre étude a révélé que la base de données finlandaise StatFin fonctionnait de la sorte (tableau 7, ligne 7). Cette constatation peut refléter à la fois la longue tradition de navigation maritime du pays ou le nombre relativement élevé de gens de mer au sein de sa population.

Chacune de ces trois autres formes de bonnes pratiques permet à une variété d'utilisateurs d'effectuer des analyses de données et des comparaisons dans ou entre des ensembles de données à des fins diverses. Cette possibilité, combinée à la précision des données obtenues grâce aux trois premières formes de bonnes pratiques, constitue la base à partir de laquelle une planification stratégique et réactive peut être développée pour et par l'industrie et sa main-d'œuvre.

Il y a donc beaucoup à apprendre de la manière dont les nombreuses sources identifiées dans le cadre de ce projet collectent les données et, surtout, des contextes et des mécanismes sous-jacents qui soutiennent le développement de diverses formes de pratiques qui renforcent la précision et le caractère modulable des données. Ces pratiques sont résumées dans le tableau 7, les pratiques liées à la précision des données étant indiquées en jaune, celles liées à leur caractère modulable en bleu, et celles liées à la fois à leur précision et à leur caractère modulable en vert.

Tableau 7 : Résumé des exemples de bonnes pratiques et des contextes / exigences sous-jacentes qui les soutiennent

Légende:			Bonnes pratiques relatives à la précision des données		Bonnes pratiques relatives à la précision des données		Bonnes pratiques relatives au caractère modulable des données	
			Bonnes pratiques		Contexte / exigences sous-jacentes		Source	
1	Un ajustement statistique est effectué pour les gens de mer inactifs . ⁸⁵ Le niveau de détail des ensembles de données n'apparaît pas toujours clairement dans les documents accessibles au public – ceci est une exception .				Des informations très détaillées accessibles au public ⁸⁶ nécessitent un ensemble de données sous-jacentes détaillées et une approche cohérente du nettoyage et de l'ajustement des données. Cette méthode peut être plus courante dans les pays qui possèdent une tradition de navigation maritime.		Ministère des Transports, rapport <i>Seafarers in the UK Industry</i> : 2019	
2					La combinaison de multiples ensembles de données, qui englobent des données provenant d'organismes fiscaux (en particulier les systèmes de sécurité sociale spécifiques aux gens de mer) permet d'obtenir des données très détaillées et des informations précises sur le statut d'activité des gens de mer. Les mécanismes de coopération entre divers organismes et de mise en relation des données provenant de sources multiples peuvent être plus courants dans les pays qui possèdent une tradition de partage et de combinaison des données, et les systèmes de sécurité sociale spécifiques aux gens de mer existent plus fréquemment dans les pays qui possèdent une tradition de navigation maritime.		Ministère du Travail, des Migrations et de la Sécurité sociale (Sécurité sociale de l'Institut social de la Marine), Espagne	
3	La capacité de distinguer les gens de mer actifs des gens de mer non actifs , généralement obtenue en combinant plusieurs ensembles de données , donne une image plus précise et plus actuelle de la main-d'œuvre – voir également 1						Statistics Sweden ⁸⁷	
4					Le croisement de plusieurs ensembles de données, tels que les livres de marin, les registres de service en mer ou des enquêtes sur les gens de mer, permet d'obtenir des données détaillées avec des informations sur le statut d'activité des gens de mer. À nouveau, cette méthode peut être plus courante dans les pays qui possèdent une tradition de navigation maritime.		Ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire – Garde côtière hellénique – Direction du travail des gens de mer, Grèce ⁸⁸	
5	La coopération et l'implication des partenaires sociaux et de l'organisme fiscal permettent de créer un ensemble de données très complet , y compris le statut d'activité en mer , et de l'utiliser à des fins de stabilisation du marché du travail.				Dans un contexte de tradition nationale de coopération entre les partenaires sociaux, il est plus probable que des mécanismes de coopération et de participation avec les partenaires sociaux, ainsi qu'avec l'organisme fiscal, soient en place.		Office national de Sécurité sociale (ONSS) – Liste du Pool des gens de mer, Belgique	
6	Accessibilité publique et possibilité de personnaliser les tableaux pour obtenir des données utilisables de manière modulable par une variété d'utilisateurs à des fins diverses				Site Web interactif permettant aux utilisateurs de créer des tableaux personnalisés.		Site Web interactif permettant aux utilisateurs de créer des tableaux personnalisés.	

85 Chiffres pour les « gens de mer actifs » obtenus à l'aide d'un ajustement statistique de 16 %.

86 Le nombre de brevets britanniques est fourni par l'Agence maritime et des garde-côtes britannique au ministère des Transports pour ce rapport.

87 Le registre suédois des professions combiné à des informations provenant des autorités fiscales et du ministère du Travail.

88 Registre des livres de marin (ceux-ci peuvent dater de deux ans lorsqu'ils sont pris en compte), registres des rôles d'équipage et enquête sur les gens de mer (réalisée par l'Autorité statistique hellénique).

	Bonnes pratiques	Contexte / exigences sous-jacentes	Source
7	Les informations spécifiques à la mer disponibles au sein des données nationales sur l'emploi dans les différents secteurs sont rares et permettent de comparer la navigation maritime avec d'autres professions au niveau national.	Une tradition de navigation maritime ou un nombre relativement élevé de gens de mer au sein de la population augmentent la probabilité d'inclusion de détails sur les gens de mer dans une enquête démographique nationale exhaustive et régulière.	Base de données StatFin, Finlande
8	L'éventail d'analyses réalisables est bien plus vaste lorsque les données sont suffisamment modulables pour créer des résumés à la fois par marin et par brevet .	Base de données systématique et complète des catégories des brevets STCW	Agence fédérale maritime et hydrographique, Allemagne
9			Ministère des Transports, de la Mobilité et des Programmes urbains, marine marchande, Espagne
10			KIWA Register BV, Pays-Bas

Dans le cadre des études de cas, le projet a également permis d'explorer les points de vue des participants sur le développement d'un système de collecte de données à l'échelle de l'Union européenne.

La plupart des personnes interrogées ont indiqué que les organisations détenaient bien d'autres données que celles rendues publiques et, dans certains cas, que celles utilisées en interne. Ce constat n'est pas surprenant, mais il est pertinent dans l'optique de développer un système de collecte de données à l'échelle de l'Union européenne :

Interrogateur : Quelle partie de vos données est réellement disponible ? Ou les données sont-elles difficilement accessibles ?

Personne interrogée : Seuls les brevets d'aptitude sont actuellement disponibles.

(Agence fédérale maritime et hydrographique, Allemagne)

Non, pour être honnête, nous ne faisons aucune utilisation statistique des informations dont nous disposons. Contrairement à l'AESM qui, comme vous le savez, possède une vue d'ensemble des STCW pour toute l'Europe, nous n'utilisons pas nos données de la même manière pour les gens de mer espagnols. Cela fait partie des mesures à prendre l'année prochaine de notre côté.

(Marine marchande, Espagne)

La plupart des personnes interrogées estimaient qu'un système de collecte de données à l'échelle de l'Union européenne présenterait des avantages, à la fois en fournissant une vue d'ensemble de la flotte européenne, et donc en permettant des comparaisons entre les États membres, ou en identifiant les problèmes sur le marché du travail, tels que les pénuries de gens de mer de certains rangs. Beaucoup ont également reconnu qu'un tel système serait difficile à mettre en place et à entretenir :

Je pense qu'il est toujours bénéfique de pouvoir consulter des données de ce type, car elles vous donnent une bonne idée de ce qui se passe dans le secteur. Je pense que la tâche sera ardue, comme toujours lorsqu'il s'agit de statistiques, surtout compte tenu du nombre de personnes au sein d'une industrie telle que le transport maritime. Ce sera un vrai défi.

(Agence maritime et des garde-côtes, Royaume-Uni)

Je pense que ce serait vraiment utile. Nous disposons des données statistiques que nous fournissons pour les STCW, ce qui est déjà bien. Mais nous n'avons pas d'image précise de la main-d'œuvre maritime dans l'Union européenne ; nous ne savons pas si les gens de mer travaillent à terre ou à bord, s'ils cherchent des emplois ou non, ou s'ils rencontrent des difficultés... Il y a beaucoup de discussions au sujet de la pénurie de gens de mer dans l'Union européenne, mais nous n'avons pas d'outils pour vérifier le degré de pénurie. Nous possédons une vue d'ensemble, mais nous devrions approfondir ces données.

(Marine marchande, Espagne)

Je pense que ce serait bénéfique, parce que nous cherchons toujours à savoir combien il y a de gens de mer. Nous pourrions dire à un élève officier ou à quelqu'un qui envisage une carrière que les chiffres sont légèrement en baisse et que cette orientation pourrait en valoir la peine.

(Warsash, Royaume-Uni)

Cependant, d'autres étaient plus perplexes quant aux avantages d'un système de collecte de données au niveau de l'Union européenne et à la valeur ajoutée qu'il pourrait apporter par rapport aux ensembles de données existants à ce niveau :

Je pense qu'il faut toujours se poser une question importante avant de créer un nouvel ensemble de données : qu'allons-nous faire de ces informations ? Quel est le rôle de ces informations ? Quels avantages y a-t-il à les rassembler ou à ne pas le faire ?

(Ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau, Pays-Bas)

Je me demande un peu quelle serait la différence avec les données que l'AESM nous demande d'envoyer chaque année.

(Agence suédoise des transports)

Environ la moitié de nos interlocuteurs ont estimé que, si un tel système était mis en place, leur organisation serait prête à y participer. Certains ont bien sûr souligné que cela ne serait possible qu'après diverses procédures d'approbation en interne, et à condition que les données soient anonymisées et respectent le règlement général sur la protection des données (RGPD) de l'Union européenne et d'autres réglementations pertinentes. Les organisations qui opèrent à l'échelle de l'Union européenne connaissaient évidemment déjà bien ce problème :

Le problème réside dans l'accès aux données. Je pense qu'il s'agit du principal obstacle. L'industrie est peut-être plus ouverte à cela que les administrations. Même en l'absence de protection des données, ils disent que la protection des données est un problème.

(AESM)

Les personnes interrogées ont également abordé les facteurs qui pourraient favoriser la mise en œuvre et le fonctionnement d'un tel système. Pour nombre d'entre elles, le débat tournait autour des implications temporelles et financières et des difficultés techniques liées, par exemple, à la contribution de leur organisation aux données. Les organisations devraient également comprendre la valeur que leur participation apporterait :

Du temps et des ressources. C'est vraiment la réponse à tout de nos jours. Cela dépend si les coûts pèsent plus lourd que les avantages. J'ai été dans le groupe de travail ils sont censés disposer d'une base de données centralisée contenant tous les brevets de navigation intérieure. Beaucoup d'États membres rencontrent des difficultés pour relier leur propre système à la base de données de l'Union européenne. Il s'agit d'une difficulté technique qui coûte beaucoup d'argent et d'heures.

(Agence suédoise des transports, Suède)

Dans l'ensemble, il semble que les organisations reconnaissent les avantages potentiels de la collecte de données à travers l'Union européenne, ainsi que les difficultés que ce système impliquerait. Néanmoins, l'enthousiasme des participants envers l'idée d'un système de collecte de données à l'échelle de l'Union européenne, exprimé dans les citations détaillées ci-dessus, favorise sa potentielle réalisation et son acceptation par les parties prenantes, dont le soutien et l'implication seront essentiels.



Les sections ci-dessus ont présenté les résultats du projet en ce qui concerne, d'une part, l'étendue, et la couverture des sources de données existantes et, d'autre part, leurs limites. Le tableau 8 contient un résumé général de ces deux aspects pour chacun des trois principaux types de sources de données qui ont fait l'objet de l'étude. L'objectif n'est pas d'être exhaustif (les détails ont été présentés plus haut), mais plutôt de fournir une vue d'ensemble, en particulier en ce qui concerne les forces et les faiblesses de chaque type de source de données, afin d'identifier les possibilités de combler les faiblesses d'un type de source de données grâce aux forces d'un autre. Nous reviendrons sur ce point ci-dessous. En outre, le tableau 8 met en évidence les différences considérables, tant au sein d'un même type de source de données qu'entre les différents types de sources, en termes d'étendue, de couverture et de limites.

Pris dans leur ensemble, les résultats du projet mettent en exergue deux facteurs déterminants :

- Les données pertinentes sur la main-d'œuvre du secteur maritime sont collectées par au moins une source dans les 30 pays concernés par le projet ;
- Aucune source de données unique ne fournit des informations « sans faille » sur le nombre de gens de mer.

Cela confirme les résultats précédents indiquant qu'il n'est pas possible de dresser un tableau totalement actuel et précis du marché du travail maritime européen en utilisant les données publiques disponibles telles quelles (groupe de travail, 2011 ; Sulpice, 2011). Cette situation s'explique principalement par leur accessibilité très variable et par le fait qu'aucune des sources de données détenant des informations sur les gens de mer au niveau des États membres n'est spécifiquement destinée à compter et à conserver suffisamment de détails sur tous les gens de mer pour pouvoir dresser un tel tableau. De plus, les données détenues sont souvent collectées, classées, stockées, ajustées ou vérifiées d'une manière qui rend difficiles voire impossibles les comparaisons entre les sources, les groupes de gens de mer ou les pays, ou dans le temps.

Cela reflète généralement les contextes dans lesquels les données sont collectées. Ainsi, les pays à la longue tradition maritime peuvent avoir mis en place des dispositions ou des systèmes spécifiques que d'autres, dont la population maritime est moins nombreuse, n'ont

pas ; les pays à la forte tradition de coopération entre les partenaires sociaux ou d'autres parties prenantes et institutions fondamentales peuvent avoir conclu des accords de collaboration dont d'autres ne bénéficient pas ; et ainsi de suite. Cette situation rend le transfert global des détails des dispositions relatives à la collecte de données spécifiques d'un État membre à l'autre particulièrement difficile à accomplir de manière efficace.

Toutefois, en suggérant que des données nationales sur le nombre de gens de mer existent en Europe, les résultats indiquent également qu'il est possible de dresser une carte actuelle et détaillée de la main-d'œuvre maritime européenne. Ils laissent également entendre que ces données pourraient être utilisées pour donner une indication plus précise du nombre de gens de mer si un ensemble cohérent de renseignements était mis à la disposition du public au sein des États membres. En outre, la prise en compte des limites inhérentes aux sources de données existantes et les exemples de bonnes pratiques soulignés ci-dessus constituent un point de départ important pour explorer la manière dont un système de collecte de données à l'échelle européenne pourrait être développé.

Les facteurs déterminants à cet égard sont les suivants :

- Les systèmes détenant les données des brevets collectent une série de renseignements sur les gens de mer, mais ceux-ci ne sont pas toujours disponibles au public et ne permettent généralement pas de distinguer si un marin est actif en mer ou non ;
- Les systèmes de sécurité sociale ou les régimes fiscaux peuvent indiquer si un marin est actif en mer ou non, mais ils ne détiennent généralement pas de renseignements spécifiques au marin, comme son rang ;
- Lorsque ces données peuvent être reliées, il est possible d'obtenir une image détaillée et précise et, dans des circonstances appropriées, de créer une base à partir de laquelle le marché du travail des gens de mer peut être surveillé et des politiques stratégiques pour la durabilité de la profession peuvent être développées.

La section suivante se base sur ces éléments pour conclure ce rapport en examinant les implications des résultats de l'étude pour le développement d'un système de collecte de données à l'échelle de l'Union européenne.

Tableau 8 : Résumé de la couverture, des forces et des faiblesses des différents types de données

	Données concernant les brevets	Données concernant l'emploi	Données concernant la sécurité sociale
Couverture	Force : Les données relatives aux brevets reprennent tous les titulaires d'un brevet délivré par l'administration nationale. Outre les gens de mer nationaux, elles peuvent inclure les gens de mer étrangers titulaires d'un brevet d'aptitude par équivalence, ou ceux qui ont suivi une formation dans des institutions nationales d'enseignement et de formation maritimes (indépendamment de leur nationalité). Faiblesse : Certaines sources de données ne couvrent pas le type de brevet – par exemple, les établissements d'enseignement et de formation maritimes ne disposent pas de données sur les brevets d'aptitude par équivalence.	Faiblesse : Les données de l'EFT ne couvrent qu'un petit échantillon de la population, généralement environ 1 %. Faiblesse : Certaines sources de données peuvent n'inclure que les personnes travaillant dans des secteurs spécifiques (ex. : les données des associations de transport maritime n'incluent que leurs membres).	Force/Faiblesse : Les données de la sécurité sociale incluent toutes les personnes inscrites dans ce système. Elles peuvent ne pas inclure les gens de mer nationaux travaillant sur des navires battant pavillon étranger, et peuvent également inclure les gens de mer non nationaux qui sont inscrits dans ce système. Faiblesse : Tous les pays n'ont pas instauré de dispositions spécifiques aux gens de mer en matière de fiscalité ou de sécurité sociale.
Renseignements conservés	Force : Fournissent (dans de nombreux cas) des informations détaillées spécifiques aux gens de mer. Faiblesse : Impossible de déterminer si un marin travaille activement en mer ou s'il travaille au rang le plus élevé pour lequel il est qualifié. Lorsque les sources de données comprennent des gens de mer de différentes nationalités, il n'est pas toujours possible d'extraire séparément les données sur chaque nationalité.	Faiblesse : Ne fournissent pas de détails spécifiques sur les gens de mer (ex. : il est uniquement possible de dire qu'ils travaillent dans le transport maritime), et souvent des données sur le secteur plutôt que sur l'emploi. Faiblesse : Il n'est pas toujours possible d'extraire séparément les données spécifiques aux gens de mer (par exemple, la catégorie du transport maritime peut inclure des personnes qui ne sont pas des gens de mer)	Force : Indiquent si un marin travaille activement en mer. Faiblesse : Ne peuvent pas dire si un marin travaille dans des eaux intérieures ou en haute mer, ne disposent pas toujours de données spécifiques sur les gens de mer (comme le rang).
Calendriers variables	Faiblesse : Le moment auquel les données sont collectées peut varier. Par exemple, l'AESM reçoit des données sur une base annuelle, à une date fixe, tandis que les administrations obtiennent des données chaque fois qu'un programme d'enseignement et de formation maritimes se termine.	Faiblesse : Bien que des enquêtes comme l'EFT soient réalisées régulièrement, les périodes (ex. : trimestrielles, annuelles) et l'éventail des années couvertes varient.	Force : Collectées régulièrement.
Délai de publication	Faiblesse : Il existe souvent un décalage entre la production des données et leur publication – par exemple, la publication de l'AESM a généralement lieu 16 mois après que les données ont été fournies.	Force : Les EFT sont généralement publiées sur une base annuelle, certains pays les publiant même plus fréquemment, sur une base trimestrielle ou mensuelle, de sorte que les données sont à jour.	Force : Les données sont très à jour.
Sources variables pour les données	Faiblesse : Les différents systèmes collectent des données à des fins différentes, ce qui se reflète dans les renseignements qu'ils recueillent.		

	Données concernant les brevets	Données concernant l'emploi	Données concernant la sécurité sociale
Ajustement des données	Force : Les données relatives aux brevets apportent des informations sur la certification réelle des gens de mer (aucun ajustement n'est effectué). Faiblesse : Bien que ce qui précède soit vrai, les données ne prennent pas en compte les gens de mer qui ont des brevets, mais qui ne travaillent pas activement en mer. Ainsi, des ajustements sont souvent effectués dans les publications pour prendre en compte les gens de mer non actifs, ce qui limite la comparabilité – cela pourrait être un atout si les conditions de transparence, de cohérence et de fiabilité étaient respectées entre les pays et dans le temps. Faiblesse : Dans les publications, les données sont souvent subdivisées de différentes manières (par exemple, les rangs sont classés comme gens de mer seniors ou juniors).	Faiblesse : Les données sur la population sont souvent basées sur un échantillon qui est ajusté pour représenter la population entière. Cette méthode peut causer une surestimation ou une sous-estimation d'un groupe de population, en particulier un groupe relativement petit, comme les personnes travaillant en mer. Faiblesse : Comme pour les publications relatives aux brevets, les publications d'enquêtes sur la population peuvent publier des données en utilisant différentes subdivisions (ex. : en montrant différents groupes d'âge).	Inconnu, car ces données ne sont pas publiées de manière systématique.
Précision	Force : Les données relatives aux brevets sont précises pour les gens de mer qui travaillent sur les navires battant pavillon de cette nationalité ou, dans le cas des données de l'AESM, de l'Union européenne. Faiblesse : Il se peut que les données ne représentent pas activement les gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon non national, qu'elles ne tiennent pas compte avec précision de ceux qui ne sont pas actifs en mer et qu'elles classent mal ceux qui ne travaillent plus en mer ou qui ne servent pas au rang pour lequel ils sont certifiés.	Faiblesse : Peuvent ne pas inclure certains gens de mer éligibles travaillant en mer au moment de l'enquête. Faiblesse : Les données sur la population sont souvent basées sur un échantillon qui est ajusté pour représenter la population entière. Ce processus peut causer une surestimation ou une sous-estimation de petits groupes de population, en particulier ceux qui travaillent en mer.	Force : Fournissent une image très précise de l'emploi actuel. Faiblesse : Les catégories utilisées peuvent différer de celles utilisées pour les rangs des gens de mer. Les données de la sécurité sociale ne contiennent que les renseignements des personnes inscrites dans le système national. Elles peuvent ne pas inclure ceux qui travaillent sur des navires battant pavillon étranger, et peuvent également inclure les gens de mer non nationaux qui sont inscrits dans ce système.
Risque de doubles comptabilisations	Faiblesse : Il existe un risque de double comptabilisation lorsque les gens de mer détiennent plusieurs brevets.	Force : Pas de risque de double comptabilisation.	Force : Pas de risque de double comptabilisation.



Ce projet a été conçu pour cartographier les sources de données existantes au sein de l'Union européenne. Il a permis d'identifier 93 sources de données dans 30 pays : les 27 pays de l'Union européenne, l'Islande, la Norvège et le Royaume-Uni. Le tableau 9 présente les données disponibles dans les sources les plus complètes identifiées pour chaque pays. Dans la plupart des cas, il s'agit de la source nationale de données concernant les brevets. Cependant, dans les cas où une deuxième source de données contient des renseignements complémentaires importants, les deux sources sont mentionnées, afin de montrer qu'il est possible de combiner plusieurs ensembles de données afin d'obtenir une image plus complète.

L'objectif de ce projet consistait également à examiner les exemples de bonnes pratiques, les incohérences et les limites de la collecte de données actuelle, ainsi que les questions de transférabilité. Le but était d'étayer l'élaboration de protocoles pratiques qui définissent la manière de mettre en place un système de collecte de données solide et fiable à l'échelle de l'Union européenne. Cette section décrit les implications de nos résultats pour mettre en place un tel système et pour s'assurer qu'il collecte des données détaillées, précises, cohérentes et fiables.

Comme souligné précédemment, la planification stratégique et l'élaboration de politiques nécessitent des données solides et comparables entre les pays et dans le temps. L'évolution rapide du secteur maritime nécessite par ailleurs absolument des données aussi actuelles que possible. Nos résultats indiquent que les systèmes de certification fournissent les ensembles de données les plus détaillés, tant en ce qui concerne le nombre de gens de mer que leurs caractéristiques. Cependant, ces systèmes ne peuvent généralement pas déterminer si un marin continue ou non à travailler activement en mer pendant toute la période de validité de son brevet. Le moyen le plus efficace de le déterminer est de prendre en compte les informations de l'administration fiscale ou de la sécurité sociale des gens de mer – afin d'établir s'ils travaillent et en quelle qualité. En combinant ces données de manière cohérente dans tous les pays, il serait possible de créer un tableau complet, car l'élément fondamental qui manque aux systèmes de certification – une indication actualisée de l'activité ou non d'un marin en mer – pourrait être obtenu à l'aide de systèmes qui collectent des données fiscales, comme les cotisations de sécurité sociale (qui, utilisées seules, ne contiennent pas d'autres renseignements essentiels, comme le rang, inclus dans les systèmes de certification). Nos résultats ont montré que cette approche était

à la fois réalisable et efficace, lorsque les circonstances contextuelles sont favorables – voir, par exemple, le système de Pool belge.

Une deuxième approche consisterait à ajuster les séries de données basées sur les brevets afin de tenir compte du nombre estimé de titulaires de brevets qui ne travaillent pas activement en mer. Cette approche, utilisée, par exemple, pour les chiffres de l'Agence britannique maritime et des garde-côtes publiés par le ministère des Transports du Royaume-Uni, est moins précise qu'une approche qui relie les brevets aux données de l'administration fiscale ou de la sécurité sociale, mais elle pourrait être adoptée de manière cohérente dans un plus large éventail de contextes nationaux et sectoriels. Un tel ajustement devrait être effectué sur une base cohérente, transparente et fiable dans l'ensemble de l'Union européenne, et devrait être régulièrement révisé pour veiller à ce qu'il continue à refléter la situation actuelle. Nos résultats mettent également en évidence certaines exigences sous-jacentes importantes pour tout système de collecte de données à l'échelle de l'Union européenne, qui sont apparues au cours de notre exploration des avantages et des limites des divers arrangements existants examinés au cours du projet. Premièrement, il serait indispensable d'établir une définition commune des termes « gens de mer » et « gens de mer actifs ». Deuxièmement, il faudrait se mettre d'accord sur un ensemble de renseignements essentiels relatifs aux brevets (y compris, par exemple, le sexe, l'âge et la nationalité, ainsi que le rang et les restrictions), qui devraient tous être présentés dans un format cohérent convenu afin de pouvoir être rassemblés dans tous les pays, et qui devraient tous être mis à la disposition du public. Troisièmement, il serait essentiel d'adopter une approche méthodologique visant à ajuster ou à compléter ces données afin qu'elles reflètent plus fidèlement les nombres de personnes qui travaillent activement en mer, ainsi que pour les rassembler, les agréger et les publier de manière rapide, régulière et complète.

En supposant que ces exigences sous-jacentes soient satisfaites, les données relatives aux brevets, enrichies pour indiquer si les titulaires de brevets travaillent activement en mer ou non, pourraient être utilisées pour broser un tableau plus détaillé et plus précis de la main-d'œuvre du secteur que celui qui est actuellement disponible grâce aux sources de données existantes en l'état.

Nos résultats indiquent également qu'en plus de son objectif principal, il est essentiel de connaître le contexte dans lequel un système de collecte de données évolue pour façonner son développement. Deux éléments de ce contexte sont d'une importance capitale à cet égard. Premièrement, il est nécessaire de disposer d'une longue histoire de navigation maritime et de reconnaître l'importance du secteur maritime pour l'économie au sens large. Lorsque c'est le cas, les pays possèdent plus fréquemment des dispositions spécifiques aux gens de mer, par exemple en matière de sécurité sociale ou de fiscalité, ou des bases de données spécifiques aux gens de mer particulièrement détaillées et bien développées. Cette constatation indique que les pays concernés ont compris, au fil du temps, comment soutenir la main-d'œuvre maritime, mais aussi comment en saisir et en contrôler les caractéristiques essentielles afin d'aider les gens de mer. Ils possèdent également une forte tradition de coopération étroite entre les partenaires sociaux et, dans certains cas, d'autres parties prenantes majeures. Ce type de contexte peut servir de base au développement d'accords de collaboration, par exemple autour de la collecte de données

provenant d'une série de sources ou de systèmes, destinés à créer et à maintenir un marché du travail maritime stable qui profite à la fois aux travailleurs et aux employeurs.

Ces conditions ne sont pas remplies dans tous les États membres et par conséquent, comme nous l'avons fait valoir ci-dessus, les spécificités des bonnes pratiques identifiées dans ce rapport peuvent être difficiles ou impossibles à transférer en intégralité à tous les pays. Toutefois, elles existent au niveau européen et pourraient être concentrées davantage grâce au développement collaboratif d'un système de collecte de données à l'échelle de l'Union européenne, créant ainsi un contexte dans lequel il serait possible de combiner ou d'améliorer les sources de données mentionnées ci-dessus. Nos résultats suggèrent également ainsi que les partenaires sociaux du secteur, avec le soutien des principales parties prenantes, devraient absolument jouer un rôle central dans l'élaboration de tout système de collecte de données à l'échelle de l'Union européenne. Leur participation serait notamment fondamentale pour veiller à ce que les trois critères sous-jacents à un système pleinement opérationnel et efficace soient remplis et maintenus. Ces critères consistent à trouver un accord sur les définitions des termes « gens de mer » et gens de mer « actifs », sur un ensemble fondamental de détails des brevets accessibles au public et sur une approche méthodologique visant à tenir compte des titulaires de brevets inactifs. Il s'agit également d'assurer une collecte et une agrégation cohérentes des données, ainsi que leur publication rapide, régulière et complète.

Comme indiqué dans la section *Objectif et buts* au début de ce rapport, si ces exigences étaient satisfaites à l'échelle de l'Union européenne, le système de collecte de données qui en résulterait permettrait d'évaluer et de surveiller les tendances et les changements dans une série d'aspects fondamentaux du secteur, notamment :

- la durabilité de la main-d'œuvre maritime de l'Union européenne dans l'ensemble de l'industrie ;
- les besoins des gens de mer en matière d'éducation et de formation ;
- la durabilité de la profession de marin, y compris en ce qui concerne les jeunes et les femmes marins.

Enfin, cette étude s'est concentrée sur les données relatives aux personnes travaillant en mer, et nous nous sommes efforcés de déterminer dans quelle mesure les ensembles de données existants capturaient ces informations de manière précise et cohérente. Cependant, il arrive parfois que les gens de mer occupent des postes à terre dans le secteur, ou quittent complètement le secteur. Il n'entrait pas dans le cadre de la présente étude d'examiner de manière exhaustive les professionnels de la mer au sens large et la contribution des anciens gens de mer au secteur dans son ensemble. Néanmoins, nos recherches suggèrent que ces informations ne sont généralement pas incluses dans les sources de données que nous avons identifiées. Le système belge mentionné ci-dessus fait exception à la règle. Notre interlocuteur au sein de cette institution a indiqué qu'il était possible de savoir où les anciens inscrits sur la liste de Pool allaient travailler grâce à leur numéro de sécurité sociale et aux codes NACE de tous les employeurs belges, et que, par conséquent, il connaissait les types de domaines vers lesquels les anciens gens de mer avaient tendance à se diriger :

Interrogateur : Disons que quelqu'un travaillait à terre, mais que cinq ans plus tôt, il travaillait en mer. Pouvez-vous voir cela dans vos dossiers ?

Personne interrogée : Oui. Nous pourrions le voir. J'ai des données qui remontent jusqu'aux années 1800... Nous pouvons donc dire que le numéro de sécurité sociale belge est la clef pour retrouver une personne.

Interrogateur : Il est facile de le faire pour une personne. Mais le faire pour un groupe entier de personnes prendrait beaucoup de temps, n'est-ce pas ?

Personne interrogée : Cela dépend. Cela dépend. C'est à partir du numéro national de sécurité sociale que nous pouvons interroger la base de données. Cela ne prend pas beaucoup de temps. C'est automatique... Pour nous, c'est facile parce que dans le système normal des travailleurs en Belgique, chaque employeur possède un code NACE, et sur la base de ce code, nous pouvons consulter ces employeurs après coup, même à terre... Donc c'est possible. Nous voyons que la plupart d'entre eux en Belgique vont travailler pour un armateur, à terre, ou décident d'enseigner.

(Office national de Sécurité sociale, Belgique)

Les travaux futurs dans ce domaine devront combler le manque de connaissances concernant l'emploi à terre des anciens gens de mer. Cela permettra de comprendre de manière détaillée et à l'échelle de l'Union européenne les éléments suivants :

- le passage des emplois en mer aux emplois à terre, y compris les taux de rétention et l'emploi à terre, les mouvements au sein de l'industrie et en dehors de celle-ci ;
- la demande à terre d'anciens gens de mer qualifiés et expérimentés, y compris la valeur des qualifications des gens de mer et du savoir-faire maritime pour les employeurs de l'industrie maritime.

En plus de fournir des données vitales et la possibilité d'identifier et de surveiller les tendances dans le temps, un système de collecte de données entièrement opérationnel et continu couvrant les gens de mer actuels et anciens (qu'ils soient employés au sein du secteur ou non) serait également facilement adaptable pour répondre à d'autres besoins et permettre des recherches indépendantes. La pandémie mondiale actuelle a mis en évidence la rapidité et l'imprévisibilité avec lesquelles peuvent survenir les changements, et ainsi la vitesse à laquelle le secteur doit être capable de réagir pour protéger le bien-être et les moyens de subsistance de sa main-d'œuvre. Un ensemble cohérent de données fondées sur les brevets et comprenant des informations sur l'activité des gens de mer en mer est essentiel pour décrire et surveiller avec précision le marché européen du travail maritime. En veillant à ce que ces données soient régulièrement rassemblées et accessibles au public au niveau européen, et qu'elles s'étendent à l'emploi des gens de mer à l'intérieur et à l'extérieur du secteur après leur carrière en mer, il serait possible de contribuer à l'élaboration des approches et des politiques stratégiques des partenaires sociaux pour le secteur et de les placer dans une meilleure position pour réagir de manière ferme et appropriée aux évolutions et aux crises futures auxquelles fera face le secteur maritime.

Tableau 9 : Principales sources de données par pays

Pays	Sources	Données disponibles	Données manquantes	Avantages	Inconvénients
Autriche	Statistics Austria (Enquête sur les forces de travail)	Sexe, âge (groupe), nationalité (groupe), rang (groupes de professions de base de la mer)	Restrictions, documents de référence, statut d'activité en mer	Source de données	Unique source de données et le rang, l'âge et la nationalité sont groupés
Belgique	1. Service public fédéral Mobilité et Transports, direction générale Navigation (brevets) 2. Office national de Sécurité sociale (liste du Pool)	Sexe [1,2], âge (DDN) [1,2], nationalité [1,2], rang [1,2], restrictions [1,2], activité [2]	Documents de référence	Coopération et implication des partenaires sociaux et organismes fiscaux [2]	Exclut les gens de mer belges couverts par un accord de sécurité sociale non belge [2]
Bulgarie	Agence exécutive de l'administration maritime (IAMA)			Source de données sur les brevets	Aucune donnée accessible
Croatie	Ministère des Affaires maritimes, des Transports et des Infrastructures	Sexe, âge, nationalité, rang, restrictions, statut d'activité en mer	Documents de référence	Accessibilité publique et tableaux personnalisables	
Chypre	Service de la marine marchande (relevant du ministère des Communications et des Travaux publics)	Sexe, âge, nationalité, rang, restrictions, documents de référence	Statut d'activité en mer	Source de données sur les brevets	Exclut les gens de mer chypriotes titulaires d'un livret de marin non chypriote ou affectés à des navires ne battant pas pavillon chypriote
République tchèque	Ministère des Transports de la République tchèque	Sexe, âge (DDN), nationalité, rang, restrictions	Documents de référence, statut d'activité en mer	Source de données sur les brevets et inclut les informations des livrets de marin	Exclut les brevets d'aptitude par équivalence
Danemark	Autorité maritime danoise	Sexe, âge (DDN), rang, restrictions, documents de référence	Nationalité, statut d'activité en mer	Source de données sur les brevets	Exclut les gens de mer disposant de brevets émis en dehors du Danemark. Les réponses au questionnaire indiquaient que le sexe n'est pas directement consigné, mais peut être obtenu à partir du numéro de sécurité sociale danois
Estonie	Administration maritime de la République d'Estonie	Âge, nationalité, rang, restrictions, documents de référence, statut d'activité en mer	Sexe	Source de données sur les brevets, inclut le statut d'activité en mer	Unique source de données
Finlande	Agence finlandaise des transports et des communications (Trafincom)	Sexe, âge, nationalité, rang, restrictions, documents de référence	Statut d'activité en mer	Source de données sur les brevets	

Pays	Sources	Données disponibles	Données manquantes	Avantages	Inconvénients
France	Ministère de la Transition écologique et solidaire	Sexe, âge, nationalité, rang, restrictions, documents de référence, statut d'activité en mer		Inclut le statut d'activité en mer	Exclut les brevets d'aptitude par équivalence
Allemagne	Agence fédérale maritime et hydrographique, Allemagne	Sexe, âge, nationalité, rang, restrictions, documents de référence		Résumé des données possible par marin et par brevet	Inclut les ressortissants étrangers s'ils ont étudié en Allemagne et disposent d'un brevet allemand. Exclut les gens de mer qui ont étudié et obtenu un brevet hors d'Allemagne (jusqu'à ce qu'ils demandent un brevet d'aptitude par équivalence).
Grèce	1. Ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire – Garde côtière hellénique – Direction de la formation des gens de mer, Grèce 2. Ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire – Garde côtière hellénique – Direction du travail des gens de mer, Grèce	Sexe [1], âge [1], nationalité [1], rang [1], restrictions [1], documents de référence [1], statut d'activité en mer [2]		Combiner des données de plusieurs sources permet de créer un ensemble de données qui reprend le statut d'activité en mer [2]	Les registres de service en mer (indiquant le statut d'activité) peuvent être désuets lorsqu'ils sont remis à la Direction du travail des gens de mer [2]
Hongrie	Service de l'autorité maritime – Ministère du Développement national			Source de données sur les brevets	Aucune donnée accessible
Islande	Autorité des transports islandaise (ICETRA)	Âge, rang, restrictions, documents de référence, statut d'activité en mer	Sexe, nationalité	Inclut le statut d'activité en mer	
Irlande	Ministère des Transports, du Tourisme et du Sport	Âge, nationalité, rang, restrictions, documents de référence	Sexe, statut d'activité en mer	Source de données sur les brevets	
Italie	Ministère de l'infrastructure et des Transports	Sexe, âge, nationalité, rang, restrictions, documents de référence	Statut d'activité en mer	Source de données sur les brevets	Brevets d'aptitude par équivalence et certificats d'aptitude exclus
Lettonie	Administration maritime de Lettonie	Sexe, âge, nationalité, rang, restrictions, documents de référence, statut d'activité en mer		Inclut le statut d'activité en mer ; conserve également les livrets de marin	Brevets d'aptitude par équivalence exclus Exclut les gens de mer lettons ayant reçu un brevet hors de Lettonie
Lituanie	Administration lituanienne de la sécurité des transports	Sexe, âge, rang, restrictions, documents de référence	Nationalité, statut d'activité en mer	Source de données sur les brevets	

Pays	Sources	Données disponibles	Données manquantes	Avantages	Inconvénients
Luxembourg	Administration maritime luxembourgeoise	Âge, rang, restrictions, documents de référence	Sexe, nationalité, statut d'activité en mer	Source de données sur les brevets	Brevets d'aptitude par équivalence uniquement. N'émet pas de brevets d'aptitude (ni de certificats d'aptitude), car aucune institution d'enseignement et de formation maritimes.
Malte	Direction de la marine marchande, Transport Malta	Sexe, âge, nationalité, rang, restrictions, documents de référence	Statut d'activité en mer	Source de données sur les brevets ; conserve également les livrets de marin	
Pays-Bas	KIWA Register BV, Pays-Bas	Sexe, âge, rang, restrictions, documents de référence	Statut d'activité en mer, nationalité (le pays de délivrance du brevet d'aptitude original est consigné lors d'une demande de brevet d'aptitude par équivalence)	Résumé des données possible par marin et par brevet	
Norvège	1. Autorité maritime norvégienne 2. Statistics Norway	Sexe [1,2], âge [1,2], nationalité [1,2], rang [1,2], restrictions [1], documents de référence [1], statut d'activité en mer [2]		Source de données sur les brevets [1]	Exclues CeCs [1]
Pologne	Système d'information et de contrôle des ports polonais	Sexe, âge, nationalité, rang, restrictions, documents de référence	Statut d'activité en mer	Source de données sur les brevets	
Portugal	Direction générale des ressources naturelles, de la sécurité et des services maritimes (DGRM) – Administration maritime			Source de données sur les brevets	Aucune donnée accessible
Roumanie	Autorité navale roumaine	Sexe, âge, nationalité, rang, restrictions, documents de référence	Statut d'activité en mer	Source de données sur les brevets	
Slovaquie	Ministère des Transports, de la Construction et du Développement régional	Âge, nationalité, rang, restrictions, documents de référence	Sexe, statut d'activité en mer	Source de données sur les brevets	Exclut les brevets d'aptitude par équivalence
Slovénie	Administration maritime de la République de Slovénie	Sexe, âge, nationalité, rang, restrictions	Documents de référence, statut d'activité en mer	Source de données sur les brevets	Exclut les brevets d'aptitude par équivalence

Pays	Sources	Données disponibles	Données manquantes	Avantages	Inconvénients
Espagne	1. Ministère des Transports, de la Mobilité et des Programmes urbains, marine marchande, Espagne 2. Ministère du Travail, des Migrations et de la Sécurité sociale (Sécurité sociale de l'Institut social de la Marine), Espagne	Sexe [2], âge [1,2], nationalité (groupe) [2], rang [1], (groupe) [2], restrictions [1], statut d'activité en mer [2]		Combiner des données de plusieurs sources permet de créer un ensemble de données qui reprend le statut d'activité en mer [2]	Ne délivre pas de certificats d'aptitude [1] Exclut les gens de mer non couverts par le système de sécurité sociale espagnol ; peut également exclure certains gens de mer non nationaux qui travaillent sur des navires battant pavillon espagnol [2]
Suède	1. Agence suédoise des transports (Transportstyrelsen) (brevets) 2. Statistics Sweden (registre des professions)	Sexe [1,2], âge (DDN) [1,2], nationalité [1,2], rang [1], (groupe) [2], restrictions 1, documents de référence [1], statut d'activité en mer [2]		Combiner des données de plusieurs sources permet de créer un ensemble de données qui reprend le statut d'activité en mer [2]	Le rang est un code de profession (à savoir, officier de pont, mécanicien, etc.) et pas un rang STCW ; peut exclure les gens de mer suédois qui travaillent hors de Suède ; exclut les gens de mer non suédois qui travaillent sur des navires suédois [2]
Royaume-Uni	1. Agence maritime et des garde-côtes 2. Ministère des Transports, rapports Seafarers in the UK Industry	Sexe [1,2], âge (DDN) [1,2], nationalité [1,2], rang [1,2], restrictions [1], documents de référence [1]	Statut d'activité en mer	Données détaillées disponibles au public ; ajustement statistique pour les gens de mer inactifs [2]	Les ajustements statistiques visant à tenir compte des gens de mer inactifs empêchent de refléter avec précision la population active

- Plusieurs sources par pays ont été incluses dans les cas où les données qui ne sont pas détenues par le système national de certification sont disponibles ailleurs, et suggèrent donc au moins la possibilité de créer un ensemble de données combiné plus complet.
- Les informations contenues dans chaque source sont mises à jour au moins une fois par an, sauf indication contraire.
- Sauf indication contraire : les données sur la population sont extraites d'un échantillon d'une enquête sur les secteurs et ne comprennent donc pas d'informations détaillées sur l'emploi ou le rang ; et les administrations nationales ne détiennent pas les détails des brevets lorsque ceux-ci ont été obtenus en dehors du pays, en particulier si les gens de mer travaillent également sur des navires non nationaux.



RÉFÉRENCES

BIMCO/ICS (2015) Manpower report: the global supply and demand for seafarers in 2015. BIMCO et ICS, disponible sur : <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/publications/bimco-ics-manpower-report>

BIMCO/ISF (2000) Manpower update: The Worldwide demand for and supply of seafarers: main report. BIMCO et ISF, disponible sur : <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/publications/bimco-ics-manpower-report>

Drewry Maritime Research (2015) Manning 2015 : Annual Report, disponible sur : https://commons.wmu.se/lib_reports/8/

Ellis, N. et Sampson, H. (2008) The Global Labour Market for Seafarers: Working Aboard Merchant Cargo Ships 2003, disponible sur : <https://www.sirc.cf.ac.uk/uploads/publications/GLM%20for%20Seafarers.pdf>

AESM (2018) Seafarers' statistics in the EU: statistical review (données du STCW-IS pour 2016). AESM, disponible sur : <http://www.emsa.europa.eu/publications/item/3321-seafarer-statistics-in-the-eu-statistical-review-2016-data-stcw-is.html>

AESM (2020) Seafarers' statistics in the EU: statistical review (données du STCW-IS pour 2018, fournies au 31 décembre 2019). AESM, disponible sur : <http://www.emsa.europa.eu/publications/item/3977-seafarer-statistics-in-the-eu-statistical-review-2018-data-stcw-is.html>

Glen, D. (2008) What do we know about the labour market for seafarers? A view from the UK. Marine Policy, 32, p. 845–855, disponible sur : [https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.454.7412&rep=rep1&type=pdf#:~:text=\(4\)%20%27Active%27%20seafarers,seeking%20to%20work%20onboard%20ship](https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.454.7412&rep=rep1&type=pdf#:~:text=(4)%20%27Active%27%20seafarers,seeking%20to%20work%20onboard%20ship)

Japan International Transport Institute et The Nippon Foundation (2010) A Study on the 'Future Global Supply and Demand for Seafarers and Possible Measures to Facilitate Stakeholders to secure Quantity of Quality Seafarers'. Japan International Transport Institute / The Nippon Foundation.

- Kahvechi, E., Lillie, N. et Chaumette, P. (2011) Comment mettre en valeur la formation et le recrutement dans l'industrie du transport maritime en Europe ? Rapport final, disponible sur : <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2018/09/Brochure-recrut-FR.pdf>
- Precious Associates Limited (2003) Availability and Training of Seafarers. Prepared for the OECD Maritime Transport Committee, disponible sur : <https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/16013>
- Sulpice G. (2011) Study on EU seafarers' employment: final report. DG MOVE de la Commission européenne, disponible sur : <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2011-05-20-seafarers-employment.pdf>
- Groupe de travail (2011) Report of the Task Force on Maritime Employment and Competitiveness and Policy Recommendations to the European Commission. DG MOVE de la Commission européenne, disponible sur : http://csdle.lex.unict.it/Archive/LW/Data%20reports%20and%20studies/Reports%20%20from%20Committee%20and%20Groups%20of%20Experts/20110801-043403_Task_force_maritime_June11pdf.pdf
- Weber, T. et Nevala, A. (2006) An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources, disponible sur : https://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2009/1722/pdf/main_report.pdf



Tableau A1 : Recherches dans le cadre de l'étude documentaire

Recherches sur des sites Web spécifiques	Recherches générales en ligne
Gens de mer / Marins	Gens de mer / Marins PAYS
Statistiques gens de mer / marins	Statistiques gens de mer / marins PAYS
Gens de mer / Marins nombre	Gens de mer / marins nombre PAYS
Population gens de mer / marins	Population gens de mer / marins PAYS
Marché du travail gens de mer / marins	Marché du travail gens de mer / marins PAYS
Gens de mer / Marins employés	Gens de mer / Marins employés PAYS
Emploi gens de mer / marins	Emploi gens de mer / marins PAYS
Nombre d'emplois gens de mer / marins	Nombre d'emplois gens de mer / marins PAYS
Statistiques emploi gens de mer / marins	Statistiques emploi gens de mer / marins PAYS
Brevets gens de mer / marins	Brevets gens de mer / marins employés PAYS
Nombre de brevets gens de mer / marins	Nombre de brevets gens de mer / marins PAYS
Effectif gens de mer / marins	Effectif gens de mer / marins PAYS
Nombre d'officiers gens de mer / marins	Nombre d'officiers gens de mer / marins PAYS
Nombre de gens de mer / marins	Nombre de gens de mer PAYS
Combien de gens de mer / marins	Combien de gens de mer PAYS
Registre des gens de mer / marins	Registre des gens de mer PAYS
Emploi	Autorité maritime PAYS
Statistiques	Gens de mer actifs PAYS
Maritime	
Gens de mer actifs	
STCW	

Tableau A2 : Carte des sources de données existantes et potentielles, de leur couverture des ensembles de données clés du projet sur les gens de mer, et des limitations identifiées lors de l'étude documentaire et du suivi direct ultérieur

KEY: Black text = from desktop review | Red text = from questionnaire | Green text = from interview

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
1	Autriche	Institut national de statistique (Statistik Austria)	Emploi (Enquête sur les forces de travail)	2004-2019	Questionnaire	Étude : Données tabulées sur l'emploi par groupes de professions maritimes de base, ventilées par sexe, âge et nationalité. Questionnaire : Données collectées continuellement. Elles incluent le sexe, l'âge (date de naissance) et la nationalité.	Étude : Détails limités sur les postes (rangs larges). L'âge et la nationalité sont regroupés. Basé sur un échantillon de 0,6 % de la population. Lorsque le nombre de personnes était faible, il n'était pas possible de produire un ensemble de données. Questionnaire : Basé sur un échantillon de 0,6 % de la population. La catégorie « transport et entreposage » ne peut être ventilée davantage. Aucune information sur les rangs, les restrictions ou les documents de référence.
2	Belgique	Direction générale Navigation - Service public fédéral Mobilité et Transports	Brevet	Aucun	Questionnaire	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, le sexe, l'âge (date de naissance) et la nationalité. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : Documents de référence non consignés. Compte les brevets plutôt que les gens de mer. Impossibilité d'identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer. Exclut les gens de mer belges formés en dehors de Belgique.
3	Belgique	Office national de Sécurité sociale	Registres de la sécurité sociale / Registres fiscaux (spécifiques aux gens de mer)	Aucun Tableaux personnalisés accessibles : 2013-2019	Entretien	Étude : Gens de mer éligibles à la sécurité sociale belge tels qu'inscrits sur la liste du Pool. Le formulaire d'inscription à la liste du Pool inclut : le rang, la nationalité, l'âge et le sexe. Données tabulées (de Statwork) sur l'emploi dans le secteur du transport et de l'entreposage. Entretien : Inclut le genre, l'âge (date de naissance), la nationalité, le rang, les restrictions, le pavillon du navire. Peut indiquer si un marin est actif en mer.	Étude : Registres de la sécurité sociale / Registres fiscaux : Inconnu (pas d'accès) Données tabulées : Données sectorielles plutôt que professionnelles. Aucune information sur le sexe, l'âge, le rang et la nationalité. Entretien : Inclut les navires de plus de 24 mètres. Peut donc inclure les gens de mer sur des yachts commerciaux. Exclut les gens de mer belges couverts par des régimes de sécurité sociale non belges.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
4	Belgique	Direction générale statistique	Emploi (Enquête sur les forces de travail)	Aucun	Questionnaire	Étude : Comporte potentiellement des données sur l'emploi dans les secteurs du « transport maritime et côtier de passagers » et du « transport maritime et côtier de marchandises ». Questionnaire : Données collectées continuellement. Elles incluent le sexe, l'âge (date de naissance) et la nationalité	Étude : Inconnu (pas d'accès) : Données sectorielles plutôt que professionnelles, basées sur un échantillon d'environ 123 000 personnes. Aucune information sur le sexe, l'âge ou la nationalité. Questionnaire: Basé sur un échantillon de 0,5 % de la population. La catégorie « transport maritime et côtier de passagers/marchandises » ne peut être ventilée davantage. Aucune information sur les rangs, les restrictions ou les documents de référence.
5	Bulgarie	Agence exécutive de l'administration maritime	Brevet	Aucun	Aucune réponse	Étude : Émission de brevets STCW ; vérification des brevets hors ligne.	Étude : Inconnu (pas d'accès).
6	Bulgarie	Institut national de statistique	Emploi (Enquête sur les forces de travail)	2009-2019	Non sollicité	Étude : Données tabulées sur le nombre d'employés du secteur « transport par voie d'eau » ventilées par sexe, âge (catégories) et niveau d'instruction.	Étude : Données sectorielles plutôt que professionnelles. Basées sur un échantillon avec des moyennes de quatre trimestres, en excluant les personnes en congé sans solde depuis plus de trois mois. Aucune information sur la nationalité. Catégories d'âge.
7	Croatie	Ministère des Affaires maritimes, des Transports et des Infrastructures	Brevet	Tableaux personnalisés accessibles : 1999-2020	Questionnaire	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Données tabulées sur le nombre de brevets émis par rang (détails des restrictions) et par région. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, le sexe, l'âge (date de naissance) et la nationalité. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets. Peut identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer.	Étude : Aucune information sur le sexe, l'âge et la nationalité (informations sur la région disponible). Les gens de mer peuvent avoir plusieurs brevets (ex. : officier de quart et lutte contre l'incendie). Difficile de savoir si cela couvre uniquement les brevets d'aptitude ou également les brevets d'aptitude par équivalence. Questionnaire : Difficile de savoir si les documents de référence sont enregistrés.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
8	Croatie	Bureau croate des statistiques	Emploi (1 : Enquête sur les forces de travail ; 2 : Dossiers des personnes assurées par l'Institut croate d'assurance pension)	2000-2020	Non sollicité	Étude : 1) Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport et entreposage » pour la période 2000-2020 ventilées par sexe ; 2) Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport et entreposage » pour la période 2005-2019 ventilées par sexe et par région.	Étude : 1) Données sectorielles plutôt que professionnelles. Aucune information sur le sexe, l'âge ou la nationalité. 2) Données sectorielles plutôt que professionnelles. Régions uniquement disponibles à partir de 2005. Aucune information sur l'âge ou la nationalité
9	Chypre	Département de la marine marchande – Ministère des Communications et des Travaux publics)	Brevet	Aucun	Questionnaire	Étude : Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport et entreposage » ventilées par sexe et nationalité (Chypre, UE et non-UE). Questionnaire : Données collectées trimestriellement. Les données sur les gens de mer ne sont pas conservées.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : Ne peut pas indiquer s'il existe plusieurs brevets. Impossibilité d'identifier : ceux qui ont un tra-vail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer. Exclut les gens de mer chypriotes titulaires d'un livret de marin non chypriote ou affectés à des navires ne battant pas pavillon chypriote.
10	Chypre	Service statistique de Chypre (CYSTAT)	Emploi (Enquête sur les forces de travail)	1995-2020	Questionnaire	Étude : Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « trans-port et entreposage » ventilées par sexe et nationalité (Chypre, UE et non-UE). Questionnaire : Données collec-tées trimestriellement. Les don-nées sur les gens de mer ne sont pas conservées.	Étude : Données sectorielles plutôt que professionnelles, basées sur un échantillon d'environ 3 800 personnes (1,5 % des ménages). Uniquement des informations de base sur la nationalité. Aucune information sur l'âge. Questionnaire : Basé sur un échantillon de 1,4 % de la population. La catégorie « transport et entreposage » ne peut être ventilée davantage. Aucune information sur le sexe, l'âge, la nationalité, le rang, les restrictions ou les documents de référence.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
11	République tchèque	Ministère des Transports de la République tchèque	Brevet	Aucun	Questionnaire	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, le sexe, l'âge (date de naissance) et la nationalité. Comprend également les livrets des marins.	Étude : Inconnu (pas d'accès) Questionnaire : Les brevets d'aptitude par équivalence ne sont pas inclus. Difficile de savoir si les documents de référence sont enregistrés. Ne peut pas indiquer s'il existe plusieurs brevets. Impossibilité d'identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer. Exclut ceux qui ayant obtenu un brevet en dehors de République tchèque (beaucoup de gens de mer tchèques se forment en Pologne) et ceux disposant d'un livret de marin étranger.
12	République tchèque	Office statistique tchèque (CZSO)	Emploi (Enquête sur les forces de travail)	2009-2019	Questionnaire	Étude : Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport et entreposage » ventilées par âge (catégories). Questionnaire : Données collectées continuellement. Les données sur les gens de mer ne sont pas conservées.	Étude : Données sectorielles plutôt que professionnelles, basées sur un échantillon d'environ 51 000 personnes (environ 0,6 % des ménages). Aucune information sur la nationalité. Catégories d'âge. Questionnaire : Aucune donnée sur les gens de mer puisque la République tchèque est un pays sans littoral où les gens de mer ne représentent qu'une infime partie de la main-d'œuvre tchèque. Cela signifie que les enquêtes emploi ne parviennent pas à recueillir des informations représentatives sur eux.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
13	Danemark	Autorité maritime danoise	Brevet	Tableaux personnalisés accessibles : 2017-2019	Questionnaire	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Données tabulées sur les gens de mer naviguant sur des navires inscrits au registre maritime international danois (DIS), ventilées par rang (catégories) et nationalité (catégories). Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, les documents de référence, le sexe et l'âge (date de naissance). Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets.	Étude : Détails limités sur les postes (officier de pont, officier mécanicien) et la nationalité (Danemark, EEE/UE et autres). Exclut les gens de mer repris sur le registre maritime danois (DAS) et les gens de mer danois qui opèrent sur des navires ne battant pas pavillon danois. Basé sur les gens de mer actifs un jour spécifique de l'année. Questionnaire : Nationalité non consignée. Il a été répondu au questionnaire que le sexe n'est pas directement consigné mais peut être obtenu à partir du numéro de sécurité sociale danois. Impossibilité d'identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer. Exclut les gens de mer disposant de brevets émis en dehors du Danemark.
14	Danemark	Bureau de statistique danois (Danmarks Statistik)	Emploi (Labour Market Account (LMA), un registre longitudinal sur la population)	2008-2018	Non sollicité	Étude : Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport par voie d'eau » ventilées par sexe et âge (catégories). Couvre l'ensemble de la population.	Étude : Données sectorielles plutôt que professionnelles. Basé sur des données collectées chaque année fin novembre à partir de différentes sources, telles que le registre central du commerce, le registre de l'enseignement, le registre des revenus et le registre de la population. Couvre l'ensemble de la population. Catégories d'âge.
15	Denmark	Danish Shipping (site Web) – Association de transport maritime	Emploi (Rapport de l'association de transport maritime)	2014-2018 (rapport 2018)	Informations fournies	Étude : Graphique à barres indi-quant le nombre de personnes employées par les entreprises de transport maritime danoises, par nationalité et par année.	Étude : Aucune information sur le rang, le sexe ou l'âge. Les catégories relatives à la nationalité sont larges (Danemark, UE, autre) Les gens de mer danois employés par des entreprises de transport maritime non danoises sont exclus.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
16	Estonie	Administration maritime de la République d'Estonie	Brevet	Aucun	Questionnaire	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Système de vérification en ligne pour les listes d'équipage et de passager. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, l'âge (date de naissance), la nationalité et les documents de référence. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets. Peut identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang et ceux qui ne sont pas actifs en mer.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : Sexe non consigné. Impossibilité d'identifier : ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures..
17	Finlande	Agence finlandaise des transports et des communications (Traficom)	Brevet	Aucun	Questionnaire	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité et les documents de référence. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets. Peut identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang et ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : Les brevets d'aptitude par équivalence ne sont pas inclus. Difficile de savoir s'il est possible d'identifier les gens de mer disposant de plusieurs brevets. Impossibilité d'identifier : ceux qui ne sont pas actifs en mer. Exclut les gens de mer disposant de brevets émis en dehors de Finlande.
18	Finlande	Centre des statistiques de Finlande (Base de données StatFin)	Emploi (environ 30 registres administratifs et fichiers de données statistiques différents)	2010-2017	Questionnaire	Étude : Données tabulées sur l'emploi ventilées par rang, sexe et âge (catégories). Basé sur des données collectées annuellement en fin d'année à partir de différentes sources, à savoir une trentaine de fichiers de données administratives et statistiques. Couvre l'ensemble de la population. Questionnaire : Données collectées le dernier jour de l'année à partir de registres administratifs/jeux de données statistiques. Couvre l'ensemble de la population. Inclut le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité, les restrictions et les documents de référence ⁸⁹	Étude : Détails limités sur les postes (catégories larges). L'âge est indiqué sous forme de catégories d'âge. Aucune information sur la nationalité. Questionnaire : Les catégories de postes (ex. : officier de pont, officier mécanicien) ne peuvent pas être ventilées davantage. Données sur les rangs non consignées.

89 Les données sur le rang ne sont pas consignées, mais les restrictions et documents de référence sont décrits comme étant consignés.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
19	France	Ministère de la Transition écologique et solidaire	Brevet	Aucun	Questionnaire	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité et les documents de référence. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets. Peut identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : Exclut les gens de mer formés et travaillant sous un pavillon non français.
20	France	École nationale d'ingénieurs de Metz (ENIM)	Emploi (fourni à Lotte par la CGT en 2016)	1) 2000-2015 : non accessible au public 2) 2013-2015 : non accessible au public	Informations fournies	Étude : 1) Données tabulées sur l'emploi dans différents secteurs maritimes (ex. : navigation internationale, etc.) ventilées par sexe. 2) Données tabulées sur l'emploi dans différents secteurs maritimes (voir ci-dessus), par rang (détails), par âge (graphique à barres), par région d'origine en France (tableaux séparés) et par sexe.	Étude : 1) Données sectorielles plutôt que professionnelles. Aucune information sur le l'âge ou la nationalité. 2) Tableaux/graphiques présentés séparément.
21	France	Institut national de la statistique et des études économiques	Emploi (source non précisée)	Aucun	Aucune réponse	Étude : Comporte potentiellement des données sur l'emploi dans les secteurs du « transport maritime et côtier de passagers » et du « transport maritime et côtier de marchandises ».	Étude : Inconnu (pas d'accès) : Données sectorielles plutôt que professionnelles.
22	Allemagne	Agence fédérale de la navigation et de l'hydrographie (BSH)	Brevet	Aucun	Entretien	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Entretien : Responsable des brevets STCW et de la vérification des brevets allemands (brevets d'aptitude uniquement). Les informations consignées incluent : le sexe, l'âge (date de naissance), le rang, les restrictions et les documents de référence. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets. Inclut les ressortissants étrangers s'ils ont étudié en Allemagne et disposent d'un brevet allemand.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Entretien : Impossible de différencier les gens de mer actifs en mer ou non. Exclut les gens de mer qui ont étudié et obtenu un brevet à l'étranger (jusqu'à ce qu'ils demandent un brevet d'aptitude par équivalence).

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
23	Allemagne	Caisse d'assurance pension allemande pour les mineurs, cheminots et marins (KBS)	Registres de la sécurité sociale / Registres fiscaux (spécifiques aux gens de mer)	Aucun	Entretien par e-mail.	Entretien : Couverture pension pour les travailleurs maritimes. Inclut tous ceux qui vivent en Allemagne (même s'ils travaillent sur un navire sous pavillon étranger). Peut identifier les gens de mer sur la base de leurs registres fiscaux. Inclut des détails sur le sexe, l'âge et la nationalité. Possibilité d'identifier : ceux qui travaillent sur les voies navigables intérieures avec un brevet sans restriction.	Entretien : Exclut les gens de mer étrangers travaillant sous pavillon allemand qui choisissent de se retirer. Aucune information sur le rang, les restrictions ou le pavillon.
24	Allemagne	Office fédéral allemand des statistiques (Statistisches Bundesamt)	Emploi (Enquête sur les forces de travail)	2009-2019	Non sollicité	Étude : Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport et entreposage » ventilées par sexe.	Étude : Données sectorielles plutôt que professionnelles, basées sur un échantillon de 1,0 % de la population. Aucune information sur l'âge ou la nationalité.
25	Grèce	Direction chargée de la formation des garde-côtes et des gens de mer - Ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire	Brevet	Aucun	Questionnaire	Étude : Émission de brevets STCW. Vérification des brevets hors ligne. Entretien par e-mail : Responsable des brevets STCW et de l'émission des brevets d'aptitude, des brevets d'aptitude par équivalence et des certificats d'aptitude. Les informations consignées incluent : le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité, le rang, les restrictions et les documents de référence.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Interview par e-mail : Difficile de savoir s'il est possible de distinguer les gens de mer travaillant sur les voies navigables intérieures ou à l'étranger.
26	Grèce	Direction du travail des garde-côtes et des gens de mer - Ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire	Brevet (Registre des livrets des marins) Emploi (Registres des articles de navires)	Inconnu	Entretien	Entretien : 1) Copie papier du registre des brevets émis avec un livret de marin. 2) Copie papier des articles de navires.	Entretien : 1) Le registre des livrets de marin émis n'inclut pas tous les services en mer et n'est souvent pas mis à jour. 1) Les chiffres sur les articles de navires (basés sur le service en mer) sont adaptés lors de congé/congé maladie, de travail à terre ou de rotation.

Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
27 Grèce	Autorité statistique hellénique (ELSTAT)	Emploi (Caisse de retraite marine (NAT) et étude menée par ELSTAT sur les gens de mer naviguant sous pavillon hellénique)	1) Le rapport de recensement des navires et équipages couvre les années 2000 à 2018 (il est publié tous les deux ans et couvre uniquement les années de publication, à savoir 2014, 2016, 2018, etc.). 2) Le rapport sur les gens de mer grecs enrôlés couvre les années 2000 à 2017.	Aucune réponse (au questionnaire).	Étude : 1) Données tabulées sur l'emploi par rang (détails) ventilées par nationalité (grecque ou étrangère), par nationalité (détails) ventilées par type de navire (catégories : navire de charge, navire à passagers, bateau-citerne, autre), par âge (catégories) ventilées par rang (catégories) et par région d'origine (tableaux séparés). Couvre l'ensemble de la population. 2) Données tabulées sur l'emploi par rang (catégories). Entretien : L'étude sur les marins grecs enrôlés est effectuée tous les deux ans le 20 septembre par le biais des capitaines de navire. Elle porte sur tous les gens de mer à bord des navires. Elle reprend les informations sur le sexe, l'âge (date de naissance) et le rang (détails).	Étude : 1) Tableaux/graphiques présentés séparément. Données groupées souvent utilisées. 2) Détails limités sur le poste (rangs par catégories). Aucune information sur le sexe, l'âge ou la nationalité. 1) & 2) Inclut uniquement ceux opérant sur des navires marchands de 100 GRT ou plus, sous pavillon grec ou étranger. Entretien : Impossible d'identifier ceux qui ont un travail inférieur à leur rang (bien que cela soit peu probable en raison des subtilités de la loi grecque)
28 Hongrie	Département de l'autorité maritime - Ministère du Développement national	Brevet	Aucun	Aucune réponse	Étude : Émission de brevets STCW. Vérification des brevets hors ligne.	Étude : Inconnu (pas d'accès)
29 Hongrie	Office central de statistiques hongrois (KSH)	Emploi (Enquête sur les forces de travail)	2008-2020	Questionnaire	Étude : Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport et entreposage » ventilées par sexe. Questionnaire : Données collectées continuellement. Le secteur « transport et entreposage » peut être ventilé en sous-catégories de secteur, mais les chiffres sont faibles.	Étude : Données sectorielles plutôt que professionnelles, basées sur un échantillon d'environ 36 000 personnes (0,4 % des ménages). Aucune information sur l'âge ou la nationalité. Questionnaire : Basé sur environ 0,92 % des ménages (note : le chiffre au-dessus fait référence aux ménages). Aucune information sur le sexe, l'âge, la nationalité, le rang, les restrictions ou les documents de référence.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
30	Islande	Autorité islandaise des transports (ICETRA)	Brevet	Aucun	Questionnaire complété	Étude : Émission de brevets STCW. Vérification des brevets hors ligne. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, l'âge (date de naissance), la nationalité et les documents de référence. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets. Peut identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : Nationalité et sexe non consignés.
31	Islande	Office statistique d'Islande	Emploi (Registre fiscal)	2008-2019	Non sollicité	Étude : Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport et entreposage » ventilées par sexe et nationalité (catégories). Basé sur TOUTES les personnes du registre fiscal.	Étude : Données sectorielles plutôt que professionnelles, qui couvrent l'ensemble de la population. Aucune information sur l'âge. Nationalité reprise sous forme de catégories.
32	Irlande	Ministère des Transports, du Tourisme et du Sport	Brevet	Aucun	Questionnaire complété	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, l'âge (date de naissance), la nationalité et les documents de référence. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : Sexe non consigné. Impossibilité d'identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer.
33	Irlande	Bureau central des statistiques d'Irlande	Emploi (Enquête sur les forces de travail)	1998 (1er trimestre) – 2020 (2e trimestre)	Questionnaire complété	Étude : Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport et entreposage » ventilées séparément par sexe et nationalité (catégories) Questionnaire : Données collectées continuellement. Elles incluent le sexe, l'âge (date de naissance) et la nationalité (nationalité réelle, pas la région). La catégorie « transport et entreposage » peut être ventilée davantage. Indication d'utilisation de la classification ISCO-08 pour la codification des postes.	Étude : Données sectorielles plutôt que professionnelles, basées sur un échantillon d'environ 32 500 personnes (environ 2,0 % de la population). Aucune information sur l'âge. Nationalité reprise sous forme de catégories. Questionnaire : Basé sur un échantillon de 1,7 % de la population. Aucune information sur les rangs, les restrictions ou les documents de référence.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
34	Italie	Ministère des In-frastructures et des Transports	Brevet	Aucun	Questionnaire complété	Étude : Émission de brevets STCW. Vérification des brevets hors ligne. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude uniquement et des détails sur le rang, les restrictions, le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité et les documents de référence..	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : Brevets d'aptitude par équivalence et certificats d'aptitude non inclus. Ne peut pas indiquer s'il existe plusieurs brevets. Impossibilité d'identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer..
35	Italie	National Statistical Institute	Emploi (Enquête sur les forces de travail)	Aucun	Aucune réponse	Étude : Contient potentiellement des données sur l'emploi dans les secteurs « transport maritime et côtier de passagers » et « transports maritime et côtier de marchandises ».	Étude : Inconnu (pas d'accès) : Données sectorielles plutôt que professionnelles.
36	Lettonie	Maritime Administration of Latvia	Certificate	Aucun Tableaux personnalisés accessibles : 2011-2018	Questionnaire complété	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Données tabulées sur le nombre de brevets émis. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité et les documents de référence. Comprend également les livrets des marins. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets. Peut identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer.	Étude : Brevets STCW : Inconnu (pas d'accès). Données tabulées : Aucune information sur le sexe, l'âge, la nationalité, le rang, les restrictions ou les certifications de référence. Questionnaire : Les brevets d'aptitude par équivalence ne sont pas inclus. Aucune information sur les marins lettons si leurs brevets sont émis par d'autres pays.
37	Lettonie	Institutions lettonnes d'éducation et de formation maritimes (tels que reprises sur la page Web du STCW-IS)	Brevets/ diplômes	2015-2019	Non sollicité	Étude : Nombre de diplômes émis par année et par type de brevet.	Desktop: Only 5 of 11 METs provide data: no information on sex, age, serving rank; whether currently active

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
38	Lettonie	Bureau central de statistique	Emploi (Sources multiples, telles que les employeurs, le service des recettes publiques, les organes fiscaux)	2005-2019	Non sollicité	Étude : Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport par voie d'eau ». Basé sur des données fusionnées provenant de différentes sources.	Étude : Seules 5 institutions d'éducation et de formation maritimes fournissent des données. Aucune information sur le sexe, l'âge et le rang actuel. N'indique pas si le marin est actuellement actif en mer ou non.
39	Lettonie	Deux ouvrages de Robert Gailitis (2013 et 2015) sur la structure du registre letton des gens de mer.	Brevets/ diplômes	1995-2012; 2015	Non sollicité	Étude : Données tabulées sur le nombre de gens de mer lettons (brevet) ventilées par âge (catégories), rang (catégories) et service (tableaux séparés).	Étude : Données présentées en tableaux séparés. Aucun nombre précis sur les graphiques à barres. Les catégories de rang sont larges (officier de pont, officier mécanicien, subalterne, etc.). Même lorsque les données sont plus détaillées, elles ne donnent pas les rangs exacts. La couverture temporelle varie/est limitée.
40	Lituanie	Administration lituanienne de la sécurité des transports	Brevet	Aucun	Questionnaire complété	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité et les documents de référence. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets. Peut identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : Nationalité non consignée. Impossibilité d'identifier : ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer.
41	Lituanie	Office statistique de Lituanie	Emploi (Enquête sur les forces de travail)	2015-2019 (avec des données comparables peut-être disponibles à partir de 1998)	Questionnaire complété	Étude : Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport et entreposage » ventilées par sexe. Questionnaire : Données collectées trimestriellement. Elles incluent le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité, le rang et les documents de référence. La catégorie « transport et entreposage » peut être ventilée davantage.	Étude : Données sectorielles plutôt que professionnelles, basées sur un petit échantillon de ménages. Aucune information sur l'âge ou la nationalité. Questionnaire : Basé sur environ 0,5 % de la population. Collecte de données trimestrielle. Aucune information sur les restrictions.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
42	Lituanie	Rapport par pays de la Commission européenne	Emploi (Rapport des compagnies maritimes sur leurs équipages au Port de Klaipėda)	2004-2005	Non sollicité	Étude : Nombre de gens de mer lituaniens pour 2004 et 2005.	Étude : Chiffres obsolètes et arrondis au millier le plus proche. Aucune information sur le sexe, l'âge, la nationalité ou le rang.
43	Luxembourg	Commissariat aux affaires maritimes	Brevet	Aucun	Questionnaire complété	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude par équivalence et des détails sur le rang, les restrictions, l'âge (date de naissance), la nationalité et les documents de référence. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets. Peut identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : N'émet pas de brevets d'aptitude (ni de certificats d'aptitude), puisque le Luxembourg ne dispose d'aucune institution de formation maritime. Nationalité et sexe non consignés. Impossibilité d'identifier : ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer (étant donné que les brevets d'aptitude et certificats d'aptitude ne sont pas consignés).
44	Luxembourg	Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg (STATEC)	Emploi (Recensement/enquête sur les forces de travail)	Aucun	Questionnaire complété	Étude : Inclut potentiellement des données sur l'emploi dans le secteur « transport par voie d'eau ». Questionnaire : Données collectées trimestriellement. Données issues d'un recensement couvrant 96 % de la population. Les données sur les gens de mer ne sont pas conservées.	Étude : Inconnu (pas d'accès) : Données sectorielles plutôt que professionnelles, basées sur un échantillon de la population. Aucune information sur le sexe, l'âge ou la nationalité. Questionnaire : La catégorie « transport et entreposage » ne peut être ventilée davantage. Aucune information sur le sexe, l'âge, la nationalité, le rang, les restrictions ou les documents de référence.
45	Luxembourg	Centre commun de la sécurité sociale (CCSS)	Registres de la sécurité sociale / Registres fiscaux	Aucun	Non sollicité	Étude : Gens de mer éligibles au système de sécurité sociale luxembourgeois	Étude : Inconnu (pas d'accès)

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
46	Malte	Direction de la marine marchande – Transport Malta	Brevet	Aucun	Questionnaire complété	Étude : Émission de brevets STCW. Vérification des brevets hors ligne. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité et les documents de référence. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets. Comprend également les livrets des marins.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : Impossibilité d'identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer.
47	Malte	Institut national de statistique	Emploi (Enquête sur les forces de travail)	Juin 206 à janvier 2019	Questionnaire complété	Étude : Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport par voie d'eau » ventilées par sexe et par temps plein/temps partiel. Questionnaire : Données collectées continuellement. Elles incluent le sexe, l'âge (date de naissance) et la nationalité. La catégorie « transport et entreposage » peut être ventilée davantage.	Étude : Données sectorielles plutôt que professionnelles, basées sur un échantillon de la population. Aucune information sur l'âge ou la nationalité. Questionnaire : Basé sur environ 5,0 % de la population. Aucune information sur les rangs, les restrictions ou les documents de référence.
48	Malte	Département de la sécurité sociale	Registres de la sécurité sociale / Registres fiscaux	Aucun	Questionnaire complété	Étude : Gens de mer éligibles au système de sécurité sociale maltais Questionnaire : Inclut des détails sur le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité et l'adresse de résidence. Les gens de mer maltais opérant sur des navires étrangers peuvent être inclus en fonction des accords législatifs en vigueur. Inclut les gens de mer étrangers opérant sur des navires battant pavillon maltais.	Étude : Inconnu (pas d'accès) Questionnaire : Pas responsable de la collecte des contributions à la sécurité sociale, qui relève de l'Agence du revenu (voir ci-dessous). Impossibilité d'identifier ceux qui travaillent dans le secteur maritime sans régime spécifique aux gens de mer. Aucune information sur la nature de l'emploi, ni le rang. Aucune information sur les gens de mer maltais opérant sur des navires battant pavillon d'un État maritime de l'Union européenne.
49	Malte	Agence du revenu	Registres de la sécurité sociale / Registres fiscaux	Aucun	Questionnaire complété	Étude : Gens de mer éligibles au système de sécurité sociale maltais Questionnaire : Responsable de la collecte des contributions à la sécurité sociale. Peut identifier ceux qui travaillent dans le secteur maritime. Inclut des détails sur le sexe et l'âge (date de naissance).	Étude : Inconnu (pas d'accès) Questionnaire : Ne consigne pas la nature de l'emploi, la nationalité ou le rang dans le secteur maritime. Difficile de savoir s'il existe des régimes de sécurité sociale spécifiques au secteur maritime et si les marins maltais sur des navires sous pavillon étrangers ou des marins étrangers sur des navires sous pavillon maltais sont inclus.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
50	Pays-Bas	Kiwa Licensing	Brevet	Aucun	Entretien effectué	Étude : Émission de brevets STCW. Vérification des brevets hors ligne. Entretien : Émet (et vérifie hors ligne) les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence et les certificats d'aptitude au nom de l'inspection des transports et de la gestion des eaux. N'émet pas de certification sous-jacente, mais consigne les certifications sous-jacentes présentées. Les informations consignées incluent : le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité, le rang, les restrictions et les documents de référence. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets (mais ils s'agiraient d'une tâche compliquée d'un point de vue technique).	Étude : Inconnu (pas d'accès). Entretien : La nationalité n'est pas consignée, mais bien le pays d'émission du brevet d'aptitude lors de la demande d'un brevet d'aptitude par équivalence. Impossible de dire si un marin est actif en mer ou à terre, s'il travaille à un rang pour lequel il est qualifié ou s'il dispose d'une licence sans restriction mais qu'il travaille sur les voies navigables intérieures.
51	Pays-Bas	Ministère des Infrastructures et de la Gestion des eaux - Autorité maritime officielle des Pays-Bas	Emploi Registres de la sécurité sociale / Registres fiscaux	Inconnu	Entretien effectué	Entretien : Ne dispose pas directement de données. Responsable des politiques relatives au transport maritime international. Les données relatives à la population, à la sécurité sociale et aux employeurs pourraient être une bonne source d'information.	Entretien : Ne dispose pas de ses propres données. Aucune information sur les gens de mer.
52	Pays-Bas	Bureau central de la statistique (CBS)	Emploi (Sources multiples, y compris les comptes nationaux, les enquêtes emploi, les statistiques sur les salaires et les emplois et les données sur l'emploi du système de données statistiques sociales (SSB))	1995-2019	Questionnaire complété	Étude : Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport par voie d'eau » ventilées par sexe. Basées sur des informations puisées de différentes sources. Questionnaire : Données collectées continuellement. Elles incluent le sexe, l'âge (date de naissance) et la nationalité. Rangs ventilés selon les catégories ISCO 2008 (ex. : officier de pont, etc.).	Étude : Données sectorielles plutôt que professionnelles. Aucune information sur l'âge ou la nationalité. Questionnaire : Basé sur un échantillon de la population (pourcentage non communiqué). Ne précise pas si la catégorie « transport et entreposage » peut être ventilée davantage. Aucune information sur les restrictions ou les documents de référence.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
53	Pays-Bas	Moniteur maritime 2019 produit par ECORYS	Emploi (Données fournies par le CBS)	2006-2019	Informations fournies sur le moni- teur maritime obtenues lors de l'entre- tien avec le ministère des Infrastruc- tures et de la Gestion des eaux.	Étude : Graphique à barres montrant le nombre de gens de mer employés directement/indirectement dans le secteur maritime. Chiffres précis indiqués sur les graphiques. Entretien : avec le ministère des Infrastructures et de la Gestion des eaux : Ventilation des chiffres par rang. Aucune ventilation par sexe, par âge ou par nationalité. Inclurait uniquement les brevets d'aptitude. Impossible de dire précisément combien de gens de mer travaillent à terre.	Étude : Aucune information sur le rang, le sexe ou l'âge. Aucune information sur les autres types d'emploi. Entretien : avec le ministère des Infrastructures et de la Gestion des eaux : Ventilation des chiffres par rang. Aucune ventilation par sexe, par âge ou par nationalité. Inclurait uniquement les brevets d'aptitude. Impossible de dire précisément combien de gens de mer travaillent à terre.
54	Pays-Bas	Association royale des armateurs néerlandais (KVRN)	Emploi (Registres des gens de mer opérant sur des navires)	Inconnu	Informations obtenues lors de l'entretien avec KIWA Licensing.	Informations obtenues lors de l'entretien avec KIWA Licensing : L'Association royale des armateurs néerlandais aurait des registres des gens de mer qui opèrent sur des navires néerlandais. L'Association couvre la plupart des grandes entreprises de marine marchande néerlandaises (90 % de la flotte néerlandaise d'après mes recherches).	Informations obtenues lors de l'entretien avec KIWA Licensing : Ne couvre pas toutes les entreprises néerlandaises. Aucune indication sur les détails conservés.
55	Pays-Bas	Administration fiscale et douanière néerlandaise (Belastingdienst)	Registres de la sécurité sociale / Registres fiscaux	Inconnu	Informations sur l'Adminis- tration fiscale néerlandaise obtenues lors de l'entre- tien avec le ministère des Infrastruc- tures et de la Gestion des eaux.	Entretien : L'Administration fiscale néerlandaise connaîtrait très précisément le nombre de personnes en mer, car les gens de mer doivent indiquer leur nombre de jours de déplacement pour des raisons fiscales. Ses données incluraient la plupart des marins néerlandais, car le système fiscal néerlandais est basé sur le lieu de résidence et non sur le lieu de travail.	

Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
56 Norvège	Autorité maritime norvégienne	Brevet	Indisponible sans un certificat norvégien valide	Questionnaire complété	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité et les documents de référence. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : Les brevets d'aptitude par équivalence ne sont pas inclus. Impossibilité d'identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer.
57 Norvège	Institutions norvégiennes d'éducation et de formation maritimes (tels que reprises sur la page Web du STCW-IS)	Brevets/diplômes	2015-2019	Non sollicité	Étude : Nombre de diplômes émis par année et par type de brevet.	Étude : Seules 9 institutions d'éducation et de formation maritimes sur 51 fournissent des données. Aucune information sur le sexe, l'âge et le rang actuel. N'indique pas si le marin est actuellement actif en mer ou non.
58 Norvège	Office statistique de Norvège	Emploi (Registre des employeurs et employés)	2015-2020	Questionnaire complété	Étude : Données tabulées sur l'emploi par rang (très détaillé) ventilées par nationalité (catégories : résident/non-résident), par pavillon (registre maritime international norvégien (NIS), registre maritime ordinaire norvégien (NOR) ou registre étranger) et par type de navire (catégories). Couvre l'ensemble de la population. Questionnaire : Données collectées mensuellement (publiées annuellement le 4 novembre) par l'Administration fiscale et par l'Administration norvégienne du travail et du bien-être. Couvre l'ensemble de la population. Données classées selon les classifications NACE, ISCO et ISCED. Inclut le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité et le rang (précis). La catégorie « transport et entreposage » peut être ventilée davantage.	Étude : Aucune information sur le sexe ou l'âge. Données groupées par nationalité, par pavillon et par type de navire (bateau de tourisme, plateforme de forage, autre). Questionnaire : Aucune information sur les restrictions ou les documents de référence.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
59	Pologne	Système d'information et de contrôle des ports de Pologne	Brevet	Aucun	Questionnaire complété	Étude : Système de vérification des brevets en ligne. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité et les documents de référence. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : Compte les brevets plutôt que les gens de mer. Impossibilité d'identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer.
60	Pologne	Central Statistical Office	Employment (from Labour Force Survey??)	2010-2020	Non sollicité	Étude : Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport et entreposage »	Étude : Données sectorielles plutôt que professionnelles. Aucune information sur le sexe, l'âge ou la nationalité.
61	Pologne	Conseil central des examens maritimes (CMKE)	Brevets/diplômes	Aucun	Aucune réponse	Étude : Le CMKE organise des examens aux fins de l'obtention d'un diplôme ou d'un certificat de marin.	Étude : Inconnu (pas d'accès).
62	Portugal	Direction générale des ressources naturelles, de la sécurité et des services maritimes (DGRM) – Administration maritime	Brevet	Aucun	Aucune réponse	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne.	Étude : Inconnu (pas d'accès).
63	Roumanie	Autorité navale de Roumanie	Brevet	Aucun	Questionnaire complété	Étude : Émission de brevets STCW. Vérification des brevets hors ligne. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité et les documents de référence. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets. Peut identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : Les brevets d'aptitude par équivalence ne sont pas inclus. Compte les brevets plutôt que les gens de mer. Impossibilité d'identifier : ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
64	Roumanie	Institut national de statistique	Emploi (Enquête sur les forces de travail)	2015 to 2019	Questionnaire complété	Étude : Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport et entreposage » ventilées par sexe et âge (catégories). Questionnaire : Données collectées trimestriellement. La catégorie « transport et entreposage » peut être ventilée davantage.	Étude : Données sectorielles plutôt que professionnelles, basées sur un échantillon de la population. Aucune information sur la nationalité. Questionnaire : Basé sur un échantillon de 1,5 % de la population. Aucune information sur le sexe, l'âge, la nationalité, le rang, les restrictions ou les documents de référence.
65	Slovaquie	Ministère des Transports, de la Construction et du Développement régional	Brevet	Aucun	Questionnaire complété	Étude : Émission de brevets STCW. Vérification des brevets hors ligne. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, l'âge (date de naissance), la nationalité et les documents de référence. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : Les brevets d'aptitude par équivalence ne sont pas inclus. Sexe non consigné. Impossibilité d'identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer.
66	Slovaquie	Office statistique de la République slovaque	Emploi (Enquête sur les forces de travail)	2009 (3e trimestre) – 2020 (1er trimestre)	Questionnaire complété	Étude : Données tabulées sur l'emploi par groupes de professions maritimes de base, ventilées par sexe. Questionnaire : Données collectées continuellement.	Étude : Basé sur un échantillon de la population. Détails limités sur le poste (rangs par catégories : « Personnel de pont et travailleurs assimilés » ou « contrôleurs/techniciens de navires ou d'aéronefs »). Aucune information sur l'âge ou la nationalité. Questionnaire : Basé sur un échantillon de 0,6 % de la population. La catégorie « transport et entreposage » ne peut être ventilée davantage. Aucune information sur le sexe, l'âge, la nationalité, le rang, les restrictions ou les documents de référence.
67	Slovénie	Administration maritime de la République de Slovénie	Brevet	Aucun	Questionnaire complété	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Questionnaire : Inclut les brevets d'aptitude, les certificats d'aptitude et des détails sur le rang, les restrictions, le sexe, l'âge (date de naissance) et la nationalité. Peut indiquer s'il existe plusieurs brevets. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Questionnaire : Les brevets d'aptitude par équivalence ne sont pas inclus. Documents de référence non enregistrés. Impossibilité d'identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
68	Slovénie	Office statistique de la République de Slovénie	Emploi (Registre statistique de l'emploi (SRDAP))	2005-2019	Questionnaire complété	Étude : 1) Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport par voie d'eau » ventilées par sexe et âge (catégories). 2) Données tabulées sur l'emploi dans les secteurs « transport maritime et côtier de passagers » et « transport maritime et côtier de marchandises ». Questionnaire : Données collectées mensuellement à partir du registre statistique de l'emploi (SRDAP) Couvre l'ensemble de la population. La catégorie « transport et entreposage » peut être ventilée davantage. Inclut le sexe, l'âge (date de naissance) et la nationalité.	Étude : 1) Données sectorielles plutôt que professionnelles, basées sur un échantillon de la population. Catégories d'âge. Aucune information sur la nationalité. 2) Données sectorielles plutôt que professionnelles, basées sur un échantillon de la population. Aucune information sur le sexe, l'âge ou la nationalité. Questionnaire : Aucune information sur les rangs, les restrictions ou les documents de référence.
69	Slovénie	Rapport par pays de la Commission européenne	Emploi	2005	Non sollicité	Étude : Nombre de gens de mer slovènes par rang (officier, officier radioélectricien, subalterne). Nombre de capitaines et de mécaniciens également fourni.	Étude : Chiffres obsolètes. Catégories de rang. Aucune information sur le sexe, l'âge ou la nationalité. Source des données non indiquée.
70	Espagne	Direction générale de la marine Ministère des Transports, de la Mobilité et des Programmes urbains.	Brevet	Aucun	Interview effectuée	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Entretien : Émet (et vérifie hors ligne) les brevets d'aptitude et les brevets d'aptitude par équivalence, même s'il n'émet pas énormément de brevets d'aptitude par équivalence, puisque les gens de mer doivent présenter un examen compliqué en vertu du droit espagnol. Les informations consignées incluent : l'âge (date de naissance), le rang et les restrictions. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets. Les données couvrent tous les gens de mer espagnols.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Entretien : N'émet pas de certificats d'aptitude (ce sont les organismes de formation qui s'en chargent). Informations sur le sexe, sur les certifications de référence des brevets d'aptitude par équivalence et sur la nationalité non consignées (possibilité de retrouver la nationalité grâce au numéro d'identification). Exclut les gens de mer espagnols qui travaillent sur un navire ne battant pas pavillon espagnol formés en dehors d'Espagne. Impossibilité d'identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang, ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer.

Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
71 Espagne	Ministère du Travail, des Migrations et de la Sécurité sociale (Sécurité sociale de l'Institut social de la Marine)	Registres de la sécurité sociale / Registres fiscaux (spécifiques aux gens de mer)	Aucun	Entretien par e-mail	Étude : Gens de mer éligibles au système de sécurité sociale espa-gnol Entretien : Le système de sécurité sociale général inclut un régime spécifique pour les gens de mer. Inclut des détails sur le sexe, l'âge, le rang (catégories), la nationalité (catégories) et le secteur de tra-vail (catégories). Possibilité d'identifier : ceux qui sont actifs en mer. Selon le ministère des Transports, de la Mobilité et des Programmes urbains, les registres de la sécurité sociale fournissent de bonnes informa-tions sur les personnes qui travail-lent en mer. Le ministère consulte souvent les registres pour obtenir des informations.	Étude : Inconnu (pas d'accès) Entretien : A accès au registre, mais ne recueille pas directement les contributions à la sécurité sociale (c'est la Trésorerie générale de la sécurité sociale qui s'en charge). Informations limitées sur le rang (catégories), le secteur (types de navire généraux) et la nationalité (catégories : marin national ou étranger) N'inclura pas tous ceux qui travaillent sous pavillon espagnol (certains pays ont des arrangements spéciaux). Impossibilité d'identifier : ceux qui disposent d'une licence sans restriction qui travaillent sur les voies navigables intérieures.
72 Espagne	Institut national de statistique	Emploi (Enquête sur la population active (EAPS))	2008-2020	Non sollicité	Étude : Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport par voie d'eau » ventilées par sexe.	Étude : Données sectorielles plutôt que professionnelles, basées sur un échantillon d'environ 65 000 personnes par trimestre. Aucune information sur l'âge ou la nationalité.
73 Espagne	Association espagnole des chargeurs	Emploi (Chiffres fournis par les membres)	Aucun	Entretien effectué	Entretien : Chiffres sur le nombre de gens de mer employés à bord des navires des membres. Inclut les gens de mer espagnols et étrangers. Le rang peut être obtenu des copies des contrats des gens de mer (uniquement pour les gens de mer non européens).	Entretien : Les chiffres couvrent uniquement les membres de l'Association des chargeurs espagnols (env. 95 % de la flotte espagnole et 70 % des navires ne battant pas pavillon espagnol détenus par des sociétés espagnoles). Les chiffres sont ensuite mis à l'échelle. Informations détaillées sur le rang uniquement pour les gens de mer non européens. Aucune information sur les gens de mer espagnols sur des navires battant pavillon étranger. Impossibilité d'identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang et ceux qui ne sont pas actifs en mer.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
74	Suède	Agence suédoise des transports (Transport Styrelsen)	Brevet	Aucun	Entretien effectué	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Entretien : Émet (et vérifie en ligne) les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence et les certificats d'aptitude. Les informations consignées incluent : le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité, le rang, les restrictions et les documents de référence. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets. Peut identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang et ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures. Aura des dossiers sur les gens de mer suédois travaillant sur des navires étrangers s'ils disposent de brevets suédois et aura des dossiers sur les gens de mer étrangers travaillant sur des navires suédois si leur brevet a été validé.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Entretien : Impossibilité de distinguer si les gens de mer sont actifs en mer ou non. Exclut les gens de mer suédois ayant obtenu leur brevet à l'étranger qui travaillent sur des navires ne battant pas pavillon suédois. N'aura pas d'information sur les gens de mer suédois travaillant à l'étranger si leur brevet a été validé à l'étranger. Suggère que les chiffres publiés sont ajustés en fonction de ceux qui travaillent à terre.
75	Suède	Office statistique de Suède	Emploi (Registre suédois de l'emploi) Deux types de données : 1) Enquête sur les forces de travail et 2) statistiques établies à partir du registre de l'emploi	2014-2018	Entretien effectué	Étude : Données tabulées sur l'emploi par groupes de professions maritimes de base, ventilées par sexe (source : registre suédois de l'emploi). Couvre l'ensemble de la population. Entretien : Les informations consignées incluent l'âge (date de naissance), le sexe, la nationalité et le rang (classification suédoise SSYK-12, basée sur la classification ISCO-08). Du registre de l'emploi, qui incorpore toute la population. Basé sur les dossiers des autorités fiscales et du ministère du Travail. Peut donc dire qui travaille activement en mer. Mène également une enquête sur les forces de travail type.	Étude : Détails limités sur le poste (rangs par catégories : officier de pont, officier mécanicien, etc.). Aucune information sur l'âge, la nationalité ou les restrictions. Publication 16 mois après la collecte des données. Entretien : Statistiques établies à partir du registre de l'emploi : Impossible de savoir si un marin dispose d'une licence sans restriction mais travaille sur les voies navigables intérieures. Les marins étrangers travaillant sur des navires suédois ne sont pas inclus. Données moins précises pour les gens de mer suédois travaillant à l'étranger. Le rang est détaillé, mais pas selon les classifications STCW. Enquête sur les forces de travail : Ne représente pas précisément les gens de mer vu la mise à l'échelle des chiffres.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
76	Royaume-Uni	Agence maritime et des garde-côtes (MCA)	Brevet	Aucun	Entretien effectué	Étude : Émission de brevets STCW. Système de vérification des brevets en ligne. Entretien : Émet (et vérifie hors ligne) les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence et les certificats d'aptitude. Brevets GMDSS vérifiés hors ligne. Les informations consignées incluent : le sexe, l'âge (date de naissance), la nationalité, le rang, les restrictions et les documents de référence. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Entretien : Pas de trace des certifications de référence (ex. : formation de lutte contre l'incendie). Les organismes de formation disposent de ces informations. Impossibilité d'identifier : ceux qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures et ceux qui ne sont pas actifs en mer.
77	Royaume-Uni	Office national de la statistique	Emploi (Enquête sur les forces de travail)	2012-2020 (données sectorielles) ; 2001-2018 (données professionnelles) ; 2001-2018 (interruption de la série)	Entretien refusé	Étude : 1) Données tabulées sur l'emploi dans le secteur « transport et entreposage » ventilées par sexe. 2) Données tabulées sur les opérateurs du secteur « transport par voie d'eau » (2011-2018) et sur les officiers de navire et d'aéroglossier (2001-2018) ventilées par sexe. Utilisation des classifications SOC 2010.	Étude : 1) Données sectorielles plutôt que professionnelles. Aucune information sur l'âge ou la nationalité. 2) Détails limités sur le poste (rangs par catégories). Aucune information sur l'âge ou la nationalité. Publication interrompue. 1) & 2) Basé sur un échantillon d'environ 100 000 personnes (40 000 foyers).
78	Royaume-Uni	Ministère des Transports	Brevet	2011-2019	Non sollicité	Étude : Données tabulées sur le nombre de brevets émis par la MCA ventilées par rang (informations détaillées mais ne couvre pas tous les rangs), par service, par nationalité (parfois sous forme de catégories), par sexe et par âge (catégories) pour 2012-2019 (tableaux séparés).	Étude : Données présentées en tableaux séparés. L'éventail des années couvertes varie. Les rangs sont souvent regroupés par catégories (officier de pont, officier mécanicien, etc.) et même lorsque les informations sur le rang sont détaillées, tous les rangs ne sont pas couverts. Âge et nationalité par catégories. Basé sur les données de la MCA, avec des chiffres souvent ajustés pour tenir compte des personnes qui ne sont pas actives en mer ou qui ont pris leur retraite.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
79	Royaume-Uni	Warsash Maritime Academy	Brevet (Uniquement pour cet organisme de formation)	Aucun	Entretien effectué	Entretien : Organise des cours de courte durée, des formations de base (ex. : lutte contre l'incendie), des cours OPTIO, des cours de formation d'officier STCW. Les cours d'élève officier commencent en septembre et en janvier, tandis que les cours de second mécanicien commencent en septembre, en janvier et en avril. Les cours de courte durée sont organisés mensuellement (certains hebdomadairement). 60 % des étudiants sont britanniques et 40 % sont étrangers. Sexe non consigné.	Entretien : Dispose uniquement d'informations sur les cours organisés là-bas. Peut uniquement compter les brevets, pas les gens de mer. Les brevets doivent être renouvelés à différents intervalles. Les statistiques annuelles sur les cours suivis risquent de ne pas tenir compte de certains marins. Aucune information sur le rang (uniquement sur le cours le plus élevé qui a été suivi). Âge et certifications de référence non consignés. Impossible de dire si un marin travaille à un rang pour lequel il est qualifié ou s'il dispose d'une licence sans restriction mais qu'il travaille sur les voies navigables intérieures.
80	Europe	Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)	Brevet Collecte de données à l'échelle européenne (y compris la Norvège et l'Islande)	Aucun	Entretien effectué	Étude : Voir ci-dessous pour l'étude des rapports publiés par l'AESM. Entretien : L'AESM conserve les données sur les brevets STCW (brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence et les certificats d'aptitude) qui lui sont envoyés par les autorités maritimes des États membres de l'Union européenne au 1er décembre de chaque année. La fourniture de ces données est une exigence légale en vertu de l'article 25. Les informations suivantes sont consignées : le sexe (sauf pour les Pays-Bas et la Pologne), l'âge (date de naissance), la nationalité, le rang, les restrictions, la date d'émission et la date d'expiration. Peut identifier les gens de mer qui disposent de plusieurs brevets. Suggère que les données reflètent précisément le nombre de gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon européen. L'AESM travaille à l'élaboration d'une base de données pour les brevets STCW. Prévue pour 2021, cette base de données serait consultable et accessible au public.	Étude : Voir ci-dessous pour la revue des rapports publiés par l'AESM. Entretien : Seul un petit nombre d'États membres de l'Union européenne fournissent les détails des certifications de référence, car il ne s'agit pas là d'une obligation légale. Certains États membres ne fournissent pas d'informations sur les brevets d'aptitude (n=16). L'AESM vérifie uniquement un échantillon des détails fournis par chaque pays. Impossibilité d'identifier : ceux qui ont un travail inférieur à leur rang et ceux qui ne sont pas actifs en mer. N'a pas dit s'ils pouvaient identifier les gens de mer qui disposent d'une licence sans restriction mais qui travaillent sur les voies navigables intérieures. Dans certaines publications, les chiffres sont diminués de 16 %, afin de tenir compte des gens de mer qui travaillent sur terre et qui prennent leur retraite.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
81	Europe	Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail (Eurofound)	Emploi (Enquête sur les conditions de travail européennes) Couvre toute l'Europe	Aucun	Entretien effectué	Étude : Eurofound est l'agence européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail. Elle mène régulièrement une série d'enquêtes à l'échelle de l'Europe et dispose de données sur l'emploi, soit par secteur, soit par emploi. Entretien : Effectue des recherches sur les conditions de vie et de travail en Europe afin d'informer les décideurs politiques. L'enquête sur les conditions de travail européennes respecte les classifications par secteur (NACE) et par emploi (ISCO). Les informations consignées sont les suivantes : le sexe, l'âge (pas la date de naissance, mais l'âge au moment de l'enquête) et la nationalité (national ou étranger). Les données sont publiques.	Étude : Inconnu (pas d'accès). Entretien : L'enquête sur les conditions de travail européennes est menée uniquement une fois tous les cinq ans. Basée sur un échantillon d'environ 1 000 personnes par pays (même si certains pays ont de plus gros échantillons). Ne représente pas précisément les gens de mer vu la mise à l'échelle des chiffres. Entretiens effectués en face à face, donc pourrait ne pas inclure les gens de mer qui travaillent en mer. Impossibilité de ventiler davantage les catégories NACE. Les catégories d'emploi ne montrent pas les rangs STCW.
82	Europe	Centre européen pour le développement de la formation professionnelle (Cedefop)	Couvre toute l'Europe	Aucun	Pas d'entretien, car il ne conserve pas de données.	Étude : Le Cedefop est une agence de recherche qui étale et éclaire les politiques en matière de formation professionnelle et générale à l'échelle européenne. Interview : Non effectuée, car le Cedefop a indiqué dans son e-mail de réponse qu'il ne gardait pas de données sur les gens de mer.	Interview : Non effectuée, car le Cedefop a indiqué dans son e-mail de réponse qu'il ne gardait pas de données sur les gens de mer.
83	Europe	Office statistique de l'Union européenne (Eurostat)	Emploi (Enquête européenne sur les forces de travail) Couvre l'Europe (y compris le Royaume-Uni, 3 pays de l'AELE et 4 pays candidats à l'adhésion à l'Union européenne)	Aucun	Impossible d'organiser un entretien dans les temps.	Étude : Eurostat est l'Office statistique de l'Union européenne. Il est chargé de mener des enquêtes européennes sur les forces de travail (EFT) et combine des données issues de 35 pays différents.	Étude : Inconnu (pas d'accès).

Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
84 Europe	Rapport de l'AESM « Seafarers Statistics in the EU: Statistical Review » (écrit sur la base des informations de 2017)	Données sur les brevets Tous les États membres de l'Union européenne (ainsi que la Norvège et l'Islande)	Rapports publiés annuellement Disponibles pour la période 2016- 2020	s.o.	Étude : Le rapport fournit des informations sur le nombre de brevets STCW (brevets d'aptitude, brevets d'aptitude par équivalence et certificats d'aptitude) fournis à l'AESM par les États membres de l'Union (ainsi que la Norvège et l'Islande) et consignés dans le système d'information STCW de l'AESM. Données tabulées et graphiques fournies individuellement pour les brevets d'aptitude, les brevets d'aptitude par équivalence et les certificats d'aptitude couvrant : le rang (catégories et détails), le service (catégories), le pays d'émission (catégories), le sexe, la nationalité (catégories) et l'âge (catégories/âge moyen). (Tableaux séparés).	Étude : Impossibilité d'identifier : ceux qui ne sont pas actifs en mer (c'est-à-dire ceux qui travaillent à terre). Étant donné que les données proviennent de différentes administrations, des doublons sont possibles. Les différences d'encodage de certains types de brevets peuvent également entraîner des inexactitudes. La communication et l'analyse des données ayant lieu en retard, les données sont dépassées d'environ deux ans. Les données sont présentées sous forme de catégories pour : le rang (parfois détaillé), le service, le pays d'émission, la nationalité et l'âge (un âge moyen est parfois fourni).
85 Europe	Système d'information en ligne STCW de l'AESM	Données sur les brevets/diplômes Tous les États membres de l'Union européenne (ainsi que certains autres pays)	Données sur les brevets émis par des institutions d'éducation et de formation maritimes lors des cinq dernières années.	s.o.	Étude : Élaboré par l'AESM, le système d'information STCW est un système d'information en ligne contenant des informations sur les administrations maritimes nationales et les institutions d'éducation et de formation maritimes. Ces informations sont fournies par les pays membres. Le système inclut une page qui reprend le nombre de brevets émis (par type) par les institutions d'éducation et de formation maritimes au cours des cinq dernières années.	Étude : Bien que le type de brevet soit détaillé (y compris les restrictions), aucune information n'est fournie sur le sexe, l'âge, la nationalité ou les documents de référence. Les données sont fournies uniquement par un très petit nombre de pays et même dans ces pays, certaines institutions d'éducation et de formation maritimes ne fournissent pas de données. Les données couvrent uniquement les cinq dernières années (roulement).
86 Europe	Étude de la Commission européenne sur l'emploi des gens de mer intitulée « EU Seafarers Employment: Final Report » (Sulpice, 2011)	Brevet ?/ Emploi ? (nature des données obscure) États membres de l'Union européenne (où les données sont disponibles/fournies)	Rapport ponctuel en 2011 Les données couvrent 2010, mais certaines comparaisons sont effectuées avec des données de 2000.	s.o.	Étude : Le rapport fournit des informations sur l'emploi des gens de mer au sein de l'Union européenne et estime les pénuries et excédents. Il utilise des données provenant de sources existantes (rapports, études et statistiques publiées, des données provenant des sites Web des administrations), complétées par les informations provenant des administrations maritimes nationales sur le nombre de gens de mer nationaux (sous pavillon national ou étranger). Données tabulées et graphiques sur le nombre de gens de mer par rang (catégories), par service (catégories), par région (catégorie), par pays d'origine, par pavillon (catégories), par sexe et par âge (catégories). Des comparaisons sont souvent effectuées avec d'autres sources de données (ex. : ISF/Bimco, Drewry's, Ecory's).	Étude : Obsolète. L'étude n'est pas parvenue à fournir un aperçu détaillé de l'emploi des gens de mer en raison du manque de disponibilité des données dans la plupart des pays. Les chiffres se fondent principalement sur le rapport ISF/Bimco. Au vu du manque de couverture des données existantes, un questionnaire a été envoyé aux administrations maritimes pour leur demander le nombre de gens de mer nationaux travaillant sur des navires battant pavillon national ou étranger, ainsi que leur sexe et leur âge (regroupés). Seules 6 des 15 administrations contactées ont renvoyé le questionnaire complété.

Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
87 Europe	Rapport de synthèse pour la Commission européenne intitulé « An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources » (Weber & Nevala 2006, par ECOTEC Research & Consulting)	Brevets ? / Emploi ? (nature des données obscure) Tous les États membres de l'Union européenne	Rapport ponctuel en 2006 Les données couvrent la période 2004/2005	s.o.	Étude : L'étude s'intéresse à l'emploi et aux tendances de l'emploi dans une série de secteurs maritimes différents (ex. : transport maritime, construction navale, navigation de plaisance, l'extraction de pétrole et de gaz en mer, services maritimes, tourisme, pêche) au niveau de l'Union européenne et des États membres. Les données tabulées fournissent des chiffres sur les personnes em-ployées dans le secteur du trans-port maritime en 2004/2005 ven-ti-lées par pays (couvrent l'ensemble des pays de l'Union européenne).	Étude : Obsolète. Le rapport ne s'intéresse pas uniquement à ceux qui travaillent dans le secteur maritime. Il s'intéresse aux secteurs tels que la construction navale, la navigation de plaisance, l'extraction de pétrole et de gaz en mer, les services maritimes, la marine, le tourisme côtier et la pêche. Les chiffres relatifs aux travailleurs du secteur du transport maritime sont souvent arrondis. La source des chiffres indiquée est « expert national », sans détail de la façon dont ces chiffres sont obtenus. Aucune information sur le sexe, l'âge, la nationalité, le rang, les restrictions, etc.
88 Europe	Rapport de la Fédération européenne des travailleurs des transports intitulé « Comment mettre en valeur la formation et le recrutement dans l'industrie du transport maritime en Europe ? Rapport final » (Kahvechi, Lillie & Chaumette, 2011)	Brevet/Emploi Pays européens (Allemagne, France, Grèce, Norvège, Pologne et Royaume-Uni)	Rapport ponctuel en 2011 Les données couvrent différentes périodes entre 1980 et 2007.	s.o.	Étude : Le rapport s'intéresse au marché du travail des gens de mer par le prisme des pénuries actuelles et futures de compétences et de gens de mer européens. Utilise des données provenant de l'enquête mondiale sur le marché du travail du Centre international de recherche sur les gens de mer (SIRC), de statistiques nationales et internationales (principalement le rapport BIMCO), de publications de l'industrie, de rapports et de la littérature académique et grise. Données tabulées présentées individuellement pour chaque pays, par nationalité (catégories) et rang (catégories). (Tableaux séparés, pas toujours comparables)	Étude : Obsolète. S'intéresse uniquement aux données de six pays européens. Les chiffres se fondent principalement sur le rapport ISF/Bimco. La période couverte dans les tableaux varie fréquemment. Regroupement de la nationalité et du rang souvent effectué de différente façon dans les différents pays. Les chiffres sont parfois exprimés en nombre de brevets, parfois en nombre de travailleurs.

Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
89	Série de rapports BIMCO/ICS Manpower (écrit sur la base des informations de 2015)	Brevet (et parfois emploi) Couvre 140 administrations nationales à travers le monde.	Rapport publié tous les 5 ans depuis 1990. Disponible pour 2005, 2010, 2015 (prochain rapport en 2021).	s.o.	Étude : Le rapport BIMCO s'intéresse à l'offre actuelle et aux besoins à venir en matière de gens de mer. Les informations relatives au nombre de brevets STCW sont fournies par les administrations au travers d'un questionnaire. Un questionnaire national est également envoyé aux entreprises pour obtenir des informations sur les profils d'âge, la freinte de route et la durée d'immobilisation au port. L'enquête sur les gens de mer fournit des informations sur leur profil d'âge, leur rang, leur genre et leur nombre d'années d'expérience en mer. Données tabulées et graphiques fournies sur les gens de mer par rang (catégories), groupements économiques et régionaux (catégories, ex. : OCDE, Europe de l'Est, etc.), pays d'origine (catégories), âge (catégories), sexe et années en mer (catégories). (Principalement des tableaux séparés).	Étude : Le questionnaire national in-clut uniquement les brevets d'aptitude. Dans certains cas, les données n'étaient pas complètes. Des hypothèses ont donc été formulées sur la base des données d'anciens rapports. Les chiffres étaient ajustés si les parties prenantes ne les pen-saient pas exacts. La tenue des re-gistres par les administrations n'était pas considérée comme précise. Les questionnaires nationaux ont été en-voyés à un total de 20 pays. Impossi-bilité d'identifier : ceux qui ne sont pas actifs en mer (c'est-à-dire ceux qui travaillent à terre), ceux qui sont mé-dicalement inaptes au service et ceux qui ont pris leur retraite. Les informa-tions relatives au nombre de gens de mer (obtenus à partir des registres des brevets STCW) n'étaient pas liées aux informations fournies lors d'autres enquêtes. Les rangs, grou-pements économiques, pays d'origine, âges et années d'expérience en mer sont présentés sous forme de catégories. Bien que les tableaux/ graphiques couvrent de nombreux facteurs (rang, sexe, âge, etc.), ces facteurs sont souvent four-nis sur des tableaux séparés.
90	Rapport de dotation en personnel de Drewry, intitulé « Manning Report » (écrit sur la base des informations de 2015)	Données sur les brevets Couvre 10 pays (Chine, Croatie, Inde, Lettonie, Philippines, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Ukraine)	Rapport publié chaque année depuis 2006 (ensuite remplacé par le rapport intitulé « The Manning Annual Review and Forecast »)	s.o.	Étude : Le rapport examine la disponibilité actuelle et la demande à venir en marins dans 10 pays (voir liste). La majorité des informations relatives au nombre de gens de mer provient du rapport BIMCO/ICS Manpower. Données tabulées et graphiques sur l'offre en gens de mer dans chacun des 10 pays (voir liste) par rang (officier ou subalterne) et par nationalité par année (couvre la période 1990-2015 avec des chiffres tous les 5 ans, à savoir : 1990, 1995, 2000, etc.).	Étude : Les données ne sont qu'un aperçu de l'offre en gens de mer effectué tous les 5 ans (données disponibles pour 1990, 1995, 2000, 2005, 2010 et 2015). La majorité des informations relatives au nombre de gens de mer provient du rapport BIMCO/ICS Manpower. Estimation du nombre de gens de mer. Aucune information sur le sexe, l'âge, les restrictions ou les documents de référence. Rang et nationalité repris sous forme de catégories.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
91	Monde	Rapport de l'institut japonais du transport international et de la Nippon Foundation intitulé « A Study on the Future Global Supply and Demand for Seafarers and Possible Measures to Facilitate Stakeholders to secure Quantity of Quality Seafarers »	Estimation de la demande en gens de mer Monde	Rapport ponctuel en 2010 Aucune donnée sur le nombre de gens de mer.	s.o.	Étude : Le rapport s'intéresse aux projections de demande à venir en gens de mer. La demande est estimée en examinant les effectifs et les statistiques de la flotte mondiale et en calculant le nombre de marins nécessaires. Les chiffres sont ensuite ajustés sur base d'une estimation de croissance du PIB, de la mise au rebut de navires, de l'immobilisation de navires et de l'annulation de nouveaux bâtiments pour établir la prévision de demande en gens de mer en 2020.	Étude : Obsolète. Le rapport ne donne pas d'indication sur le nombre actuel de gens de mer. Il prédit uniquement la demande sur la base de calculs effectués à partir des effectifs de sécurité et des données de la flotte mondiale.
92	Monde	Rapport de Precious Associates Limited sur la disponibilité et la formation des gens de mer intitulé « Availability and Training of Seafarers », préparé pour le Comité des transports maritimes de l'OCDE (2003)	Brevet (et parfois emploi) Monde	Rapport ponctuel en 2003 Les données couvrent les années 1990, 1995 et 2000..	s.o.	Étude : Ce rapport examine la demande future prévue en équipage, tant en termes de nombres que de compétences nécessaires au développement de l'industrie. Il met principalement l'accent sur les facteurs qui pourraient influencer la demande (ex : variation des flux d'échanges, développement technique des navires). Données tabulées sur le nombre de gens de mer par rang (catégories) pour 1990, 1995 et 2000.	Étude : Obsolète. Les chiffres proviennent des rapports ISF/Bimco. Fournit des données uniquement une fois tous les cinq ans.

	Pays	Source	Type	Disponibilité lors de l'étude documentaire	Suivi	Couverture	Limites
93	Monde	Rapport du Centre international de recherche sur les gens de mer (SIRC) sur le marché du travail mondial des gens de mer intitulé « The Global Labour Market for Seafarers: Working Aboard Merchant Cargo Ships 2003 » (par Ellis & Sampson, 2008)	Emploi Monde	Rapport ponctuel en 2008 Les données portent sur 2003	s.o.	Étude : Le rapport s'intéresse à l'armement d'équipage à travers le monde à travers la collecte de listes d'équipage dans des ports pivots. Données tabulées et graphiques (pourcentages) sur le rang (catégories), le service (catégories), la nationalité (top 10), l'âge (moyenne), le type de navire (catégories), le pavillon (top 10), le port en lourd (catégories) (Tableaux séparés).	Étude : Obsolète. Basé sur un échantillon couvrant 10 % de la flotte mondiale, tel que défini par Lloyds Register World Fleet Statistics, qui a ensuite été mis à l'échelle pour obtenir les chiffres mondiaux. Il s'agit d'un aperçu des gens de mer qui opéraient sur un navire au moment précis de l'enquête. Ne reflète pas précisément les types de navires moins communs. Données regroupées pour le rang, le type de navire et le port en lourd. Donne uniquement le top 10 des pays par pavillon et par nationalité. Chiffres présentés sous forme de pourcentages et non pas de nombres réels.

Figure A1 : E-mail et questionnaire aux détenteurs de données sur les brevets

[Cher/Chère NOM],

Je vous écris avec le soutien de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et de l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ESCA), qui mènent un vaste projet européen visant à cartographier les données disponibles sur les personnes employées dans le secteur maritime. Ces recherches n'ont pas pour but de recueillir des données, mais plutôt d'évaluer le plus précisément possible quelles sont les données disponibles, afin d'ensuite formuler des recommandations pour l'élaboration d'un système de collecte de données à l'échelle européenne.

L'ETF et l'ESCA ont chargé le professeur Helen Sampson et moi-même, du Centre international de recherche sur les gens de mer (SIRC) de la Faculté de sciences sociales de l'Université de Cardiff (Royaume-Uni), d'entreprendre une partie du travail pour ce projet. Vous trouverez ci-joint une lettre d'introduction et de soutien de l'ETF et de l'ESCA.

Au cours de la première phase de nos recherches, nous avons identifié des organisations qui conservent des données fiables et précises sur les gens de mer dans chaque État membre de l'Union européenne. D'après notre étude documentaire, [le/la/l' ORGANISATION] détient des données sur les gens de mer [de/du/des/d' PAYS]. Nous souhaiterions vraiment en savoir plus sur la nature des données que vous conservez. Nous vous serions par conséquent très reconnaissants de bien vouloir répondre aux quelques courtes questions ci-dessous. Vos réponses contribueraient grandement à notre projet.

Si vous avez des questions ou souhaitez discuter davantage de ces recherches, n'hésitez pas à me contacter directement.

Cordialement,

Neil Ellis

Chercheur associé

Centre international de recherche
sur les gens de mer (SIRC)

Université de Cardiff

52 Park Place

Cardiff CF10 3AT

Tél. : +44 (0)29 2087 4740

www.sirc.cf.ac.uk

Neil Ellis

Cyswllt Ymchwil

Morwyr Canolfan Ymchwil Ryngwladol

Prifysgol Caerdydd

52 Plas y Parc

Caerdydd CF10 3AT

Ffôn : +44 (0)29 2087 4740

www.sirc.cf.ac.uk

Questions

D'après nos informations, vous êtes responsable de l'émission de brevets STCW pour les gens de mer [du/de/des/d' PAYS] et vous disposez également d'un système de vérification en ligne. Nous souhaiterions vous poser quelques questions sur les données que vous conservez en matière de certification.

1. Fournissez-vous des brevets pour tous les gens de mer [du/de/des/d' PAYS] ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient) ☐ Oui ☐ Non
 - a. Dans la négative, qui d'autre fournit des brevets ? Pourquoi ? (Veuillez spécifier ci-dessous)
2. Quels types de brevets émettez-vous ? (Veuillez mettre une croix à côté de toutes les réponses qui s'appliquent)
 - ☐ Brevets d'aptitude ?
 - ☐ Brevets d'aptitude par équivalence ?
 - ☐ Certificats d'aptitude ?
 - ☐ Autre ? (Veuillez spécifier ci-dessous)
3. Gardez-vous une trace des brevets que vous émettez ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient) ☐ Oui ☐ Non
4. Les questions suivantes portent sur la quantité de détails conservez lors de l'émission de brevets.
 - a. **Le rang** est-il consigné et, le cas échéant, le faites-vous par catégories ou consignez-vous le rang spécifique ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
 - ☐ Le rang n'est pas consigné
 - ☐ Le rang est consigné sous forme de catégories (ex. : officier de pont)
 - ☐ Le rang spécifique est consigné (ex. : capitaine, second mécanicien)
 - b. **Les restrictions** sont-elles consignées et, le cas échéant, prenez-vous note de la nature spécifique de ces restrictions ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
 - ☐ Les restrictions ne sont pas consignées
 - ☐ Les restrictions sont consignées sous forme de catégories (ex. : restriction, pas de restriction)
 - ☐ Les restrictions sont consignées de façon détaillée (ex. : pas de restriction, littoral, navire de pêche de catégorie A)

- c. La nationalité** est-elle consignée et, le cas échéant, conservez-vous la nationalité de chaque individu ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ La nationalité n'est pas consignée
- ☐ La nationalité est consignée sous forme de catégories (ex. : pays de votre organisation, pays étranger)
- ☐ La nationalité de chaque individu est consignée
- d. L'âge** est-il consigné et, le cas échéant, conservez-vous également la date de naissance ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ L'âge n'est pas consigné
- ☐ L'âge est consigné sous forme de catégories (ex. : 20-30 ans, 30-40 ans)
- ☐ La date de naissance est consignée
- e.** Le sexe est-il consigné ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ Non
- ☐ Oui
- f. Les documents de référence** sont-ils consignés ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ Non
- ☐ Oui
- g. D'autres** informations sont-elles consignées ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ Non
- ☐ Oui (veuillez spécifier)
- 5.** Pouvez-vous dire si un marin dispose de plusieurs brevets ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient) ☐ Oui ☐ Non
- a.** Le cas échéant, chaque brevet constitue-t-il une entrée séparée dans les bases de données ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient) ☐ Oui ☐ Non
- b.** Êtes-vous en mesure de compter les marins individuellement (même lorsqu'un marin dispose de plusieurs brevets, pouvez-vous donner le nombre précis de marins disposant d'au moins un brevet ?) ou pouvez-vous uniquement compter le nombre de brevets ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ Nous pouvons compter le nombre de brevets mais pas le nombre de marins s'ils disposent de plus d'un brevet.

- ☐ Nous pouvons compter le nombre de marins, même s'ils disposent de plusieurs brevets.
6. Existe-t-il des circonstances dans lesquelles un marin [du/de/des/d' PAYS] ne serait pas répertorié ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient) ☐ Oui ☐ Non
- a. Si oui, veuillez préciser ci-dessous la raison pour laquelle il ne serait pas répertorié.
7. Seriez-vous en mesure de dire si (veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient) :
- a. Un marin opère à un grade pour lequel il est qualifié ?
- ☐ Oui ☐ Non
- b. Un marin dispose d'un brevet sans restriction mais a décidé de travailler dans les eaux intérieures ?
- ☐ Oui ☐ Non
- c. Un marin avec une licence en vigueur est « actif » en mer (ex. : ne travaille pas à terre, n'a pas pris sa retraite, etc.) ?
- ☐ Oui ☐ Non
8. Savez-vous s'il existe un registre national/régional des gens de mer [à/en/aux PAYS] ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient) ☐ Oui ☐ Non
- a. Le cas échéant, qui est responsable de la gestion de ce registre ? (Veuillez spécifier ci-dessous)

Figure A2 : E-mail et questionnaire aux détenteurs de données sur l'emploi/la population

[Cher/Chère NOM],

Je vous écris avec le soutien de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et de l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ESCA), qui mènent un vaste projet européen visant à cartographier les données disponibles sur les personnes employées dans le secteur maritime. Ces recherches n'ont pas pour but de recueillir des données, mais plutôt d'évaluer le plus précisément possible quelles sont les données disponibles, afin d'ensuite formuler des recommandations pour l'élaboration d'un système de collecte de données à l'échelle européenne.

L'ETF et l'ESCA ont chargé le professeur Helen Sampson et moi-même, du Centre international de recherche sur les gens de mer (SIRC) de la Faculté de sciences sociales de l'Université de Cardiff (Royaume-Uni), d'entreprendre une partie du travail pour ce projet. Vous trouverez ci-joint une lettre d'introduction et de soutien de l'ETF et de l'ESCA.

Au cours de la première phase de nos recherches, nous avons identifié dans chaque État membre de l'Union européenne des organisations qui conservent des données fiables et précises sur les gens de mer. D'après notre étude documentaire, [le/la/l' ORGANISATION] détient des données sur les gens de mer [de/du/des/d' PAYS]. Nous souhaiterions vraiment en savoir plus sur la nature des données que vous conservez. Nous vous serions par conséquent très reconnaissants de bien vouloir répondre aux quelques courtes questions ci-dessous. Vos réponses contribueraient grandement à notre projet.

Si vous avez des questions ou souhaitez discuter davantage de ces recherches, n'hésitez pas à me contacter directement.

Cordialement,

Neil Ellis

Chercheur associé

Centre international de recherche
sur les gens de mer (SIRC)
Université de Cardiff
52 Park Place
Cardiff CF10 3AT
Tél. : +44 (0)29 2087 4740
www.sirc.cf.ac.uk

Neil Ellis

Cyswllt Ymchwil

Morwyr Canolfan Ymchwil Ryngwladol
Prifysgol Caerdydd
52 Plas y Parc
Caerdydd CF10 3AT
Ffôn : +44 (0)29 2087 4740
www.sirc.cf.ac.uk

Questions

D'après nos informations, vous êtes responsable des enquêtes annuelles sur les forces de travail [du/de/des/d' PAYS] et une partie des données que vous collectez en matière d'emploi porte sur les personnes qui travaillent dans le secteur maritime. Nous souhaiterions vous poser quelques questions sur les données que vous conservez.

1. À quelle fréquence organisez-vous des enquêtes sur les forces de travail ? (Veuillez spécifier ci-dessous)
2. Les données sont-elles recueillies par [le/la/l' ORGANISATION] ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient) ☐ Oui ☐ Non
 - a. Si non, qui collecte ces données ? (Veuillez spécifier ci-dessous)
3. L'enquête repose-t-elle sur un échantillon de la population ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient) ☐ Oui ☐ Non
 - a. Le cas échéant, sur quel pourcentage de la population l'échantillon repose-t-il ? (Veuillez spécifier ci-dessous)
 - b. Si les données reposent sur un échantillon, comment les chiffres nationaux sont-ils calculés ? (Veuillez spécifier ci-dessous)
4. Utilisez-vous un système de classification européen type pour classer les emplois ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
 - ☐ Non
 - ☐ NACE
 - ☐ CITI
 - ☐ Autre (veuillez spécifier)
5. Sur votre site Web, vous publiez des chiffres sur le secteur « transport et entreposage » [VÉRIFIER POUR CHAQUE PAYS]. Ces chiffres peuvent-ils être davantage ventilés, pour couvrir uniquement les personnes qui travaillent en mer ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient) ☐ Oui ☐ Non
6. Si les données peuvent être ventilées pour n'inclure que les personnes qui travaillent en mer, veuillez répondre aux questions suivantes, pour nous aider à identifier si vous conservez des informations plus détaillées sur les gens de mer.

- a. **Le sexe** est-il consigné ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ Non
- ☐ Oui
- b. **L'âge** est-il consigné et, le cas échéant, conservez-vous également la date de naissance ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ L'âge n'est pas consigné
- ☐ L'âge est consigné sous forme de catégories (ex. : 20-30 ans, 30-40 ans)
- ☐ La date de naissance est consignée.
- c. **La nationalité** est-elle consignée et, le cas échéant, conservez-vous la nationalité de chaque individu ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ La nationalité n'est pas consignée
- ☐ La nationalité est consignée sous forme de catégories (ex. : pays de votre organisation, pays étranger)
- ☐ La nationalité de chaque individu est consignée
- d. **Le rang** est-il consigné et, le cas échéant, le faites-vous par catégories ou consignez-vous le rang spécifique ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ Le rang n'est pas consigné
- ☐ Le rang est consigné sous forme de catégories (ex. : officier de pont)
- ☐ Le rang spécifique est consigné (ex. : capitaine, second mécanicien)
- e. **Les restrictions** sont-elles consignées et, le cas échéant, prenez-vous note de la nature spécifique de ces restrictions ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ Les restrictions ne sont pas consignées
- ☐ Les restrictions sont consignées sous forme de catégories (ex. : restriction, pas de restriction)
- ☐ Les restrictions sont consignées de façon détaillée (ex. : pas de restriction, littoral, navire de pêche de catégorie A)
- f. **Les documents de référence** sont-ils consignés ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ Non
- ☐ Oui

g. D'autres informations sont-elles consignées ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)

☐ Non

☐ Oui (veuillez spécifier)

Figure A3 : E-mail et questionnaire aux détenteurs de données sur la sécurité sociale

Madame, Monsieur,

Je vous écris avec le soutien de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et de l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ESCA), qui mènent un vaste projet européen visant à cartographier les données disponibles sur les personnes employées dans le secteur maritime. Permettez-moi de souligner que ces recherches n'ont aucunement pour but de recueillir des données. Elles visent simplement à évaluer le plus précisément possible quelles sont les données disponibles, afin d'ensuite formuler des recommandations pour l'élaboration d'un système de collecte de données à l'échelle européenne.

L'ETF et l'ESCA ont chargé le professeur Helen Sampson et moi-même, du Centre international de recherche sur les gens de mer (SIRC) de la Faculté de sciences sociales de l'Université de Cardiff (Royaume-Uni), d'entreprendre une partie du travail pour ce projet. Vous trouverez ci-joint une lettre d'introduction et de soutien de l'ETF et de l'ESCA.

Il est ressorti de nos recherches menées lors de la première phase du projet que les registres des cotisations à la sécurité sociale des pays de l'Union européenne, dont ceux du mécanisme de sécurité sociale [ADJECTIF PAYS], peuvent s'avérer une source fiable d'informations sur les personnes employées dans le secteur maritime. Par conséquent, nous souhaiterions vraiment en savoir plus sur la nature des données que [le/la/l' ORGANISATION] conserve sur les travailleurs du secteur maritime dans le cadre de son mécanisme de sécurité sociale. Nous vous serions très reconnaissants de bien vouloir répondre aux quelques questions courtes ci-dessous. Vos réponses contribueraient grandement à notre projet.

Si vous avez des questions ou souhaitez discuter davantage de ces recherches, n'hésitez pas à me contacter directement.

Cordialement,

Neil Ellis

Chercheur associé

Centre international de recherche
sur les gens de mer (SIRC)

Université de Cardiff

52 Park Place

Cardiff CF10 3AT

Tél. : +44 (0)29 2087 4740

www.sirc.cf.ac.uk

Neil Ellis

Cyswllt Ymchwil

Morwyr Canolfan Ymchwil Ryngwladol

Prifysgol Caerdydd

52 Plas y Parc

Caerdydd CF10 3AT

Ffôn : +44 (0)29 2087 4740

www.sirc.cf.ac.uk

Questions

1. [Le/La/L' ORGANISATION] est-[il/elle] responsable de la collecte des cotisations à la sécurité sociale ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
 - ☐ Non
 - ☐ Oui
 - a. Si non, pourriez-vous spécifier l'agence qui s'en charge ?

2. Si votre organisation est responsable de la collecte des cotisations à la sécurité sociale, gardez-vous une trace de la nature de l'emploi des personnes (ex. : titre du poste) ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
 - ☐ Non
 - ☐ Oui

3. Utilisez-vous un système de classification européen type ? Si oui, lequel ? Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
 - ☐ Non
 - ☐ NACE
 - ☐ CITI
 - ☐ Autre (veuillez spécifier)

4. Dans vos registres, êtes-vous en mesure d'identifier ceux qui travaillent spécifiquement dans le secteur maritime ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
 - ☐ Non
 - ☐ Oui

5. Les travailleurs du secteur maritime disposent-ils de conditions de sécurité sociale différentes de celles des autres ? Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
 - ☐ Non
 - ☐ Oui
 - a. Si oui, pourriez-vous spécifier lesquelles ?

6. Les gens de mer [ADJECTIF PAYS] qui travaillent sur des navires ne battant pas pavillon [ADJECTIF PAYS] (c'est-à-dire des navires détenus et enregistrés dans d'autres pays que [le/la/l' PAYS]) contribuent-ils au régime de sécurité sociale [ADJECTIF PAYS] ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ Oui
- ☐ Non
- a. Si non, à quel régime de sécurité sociale contribuent-ils ? (Veuillez spécifier ci-dessous)
7. Les gens de mer non [ADJECTIF PAYS] qui travaillent sur des navires battant pavillon [ADJECTIF PAYS] (c'est-à-dire des navires détenus et enregistrés [en/à/aux PAYS]) contribuent-ils au régime de sécurité sociale [ADJECTIF PAYS] ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ Oui
- ☐ Non
8. Si vous êtes en mesure d'identifier les personnes qui travaillent spécifiquement dans le secteur maritime dans vos registres, nous vous serions reconnaissants de répondre aux questions suivantes sur la nature des informations que vous conservez sur les gens de mer.
- a. **Le sexe** est-il consigné ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ Non
- ☐ Oui
- b. **L'âge** est-il consigné et, le cas échéant, conservez-vous également la date de naissance ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ L'âge n'est pas consigné
- ☐ L'âge est consigné sous forme de catégories (ex. : 20-30 ans, 30-40 ans)
- ☐ La date de naissance est consignée
- c. **La nationalité** est-elle consignée et, le cas échéant, conservez-vous la nationalité de chaque individu ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)
- ☐ La nationalité n'est pas consignée
- ☐ La nationalité est consignée sous forme de catégories (ex. : pays de votre organisation, pays étranger)
- ☐ La nationalité de chaque individu est consignée

d. **Le rang** est-il consigné (ex. : titre du poste) et, le cas échéant, le faites-vous par catégories ou consignez-vous le rang spécifique ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)

- ☐ Le rang n'est pas consigné
- ☐ Le rang est consigné sous forme de catégories (ex. : officier de pont)
- ☐ Le rang spécifique est consigné (ex. : capitaine, second mécanicien)

e. Consignez-vous **d'autres** informations liées à leur statut de gens de mer ? (Veuillez mettre une croix à côté de la réponse qui convient)

- ☐ Non
- ☐ Oui (veuillez spécifier)

Figure A4 : Lettre de présentation de l'ETF/ECSA accompagnant le questionnaire



EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION



16th March 2020

Dear [INSERT NAME],

Re: Mapping of Maritime Professionals: Towards a full-scale European data collection system

The European Transport Workers' Federation (ETF) and the European Community Shipowners' Associations (ECSA) are leading a project which aims to map the availability of detailed and accurate data on those employed in the maritime industry across the European Union. From this mapping exercise, the project will develop a set of recommendations for a European level data collection system. As you are probably aware, currently no such system exists, and as a result there is no reliable basis from which to: assess and monitor trends and changes in this key labour market; and so put in place the strategic planning and development of EU-level policies necessary to support the sustainability of the maritime workforce.

The ETF and ECSA have contracted the Seafarers International Research Centre (SIRC), which is part of the Cardiff University School of Social Sciences in the UK, to carry out some of the work for this project. Professor Helen Sampson is leading the research team at SIRC and she is being supported by Mr Neil Ellis.

We are writing to you now to ask for your help with the project. One of the key first steps in the research is to identify examples of good practice in relation to data collection at the country level. Our desktop investigations have shown that **NAME OF ORGANISATION** holds data on **COUNTRY** seafarers. We would very much like to find out more about this, and so would be very grateful if you would consider completing the attached brief survey. It asks about the nature of the data **ORGANISATION** keeps on seafarers, what this includes and how it is obtained and recorded. To be clear, we are not asking for any actual data; rather, we want to understand, in as much detail as possible, the nature of the data **ORGANISATION** keeps. We have tried to make the survey as quick and simple to complete as possible. Your participation will make a very substantial contribution to our project.

The project has been scrutinised and approved by the Cardiff University School of Social Sciences Research Ethics Committee and is being carried out in accordance with its strict requirements on data confidentiality and security.

We very much hope that you will feel able to help us with this important research project. If you have any questions or would like to discuss anything further, please feel free to contact Neil directly (EllisN@Cardiff.ac.uk or +44(0)29 20 874 740).

Best regards,

Livia Spera
ETF Acting General Secretary
European Transport Workers' Federation

Martin Dorsman
Secretary General
European Community Shipowners' Associations

Figure A5 : Lettre de présentation de l'ETF/ECSA accompagnant le questionnaire relatif à la sécurité sociale



3rd June 2020

Dear [PERSON],

Re: Mapping of Maritime Professionals: Towards a full-scale European data collection system

The European Transport Workers' Federation (ETF) and the European Community Shipowners' Associations (ECSA) are leading a project which aims to map the availability of detailed and accurate data on those employed in the maritime industry across the European Union. From this mapping exercise, the project will develop a set of recommendations for a European level data collection system. Currently no such system exists, and as a result there is no reliable basis from which to: assess and monitor trends and changes in this key labour market; and so put in place the strategic planning and development of EU-level policies necessary to support the sustainability of the maritime workforce.

The ETF and ECSA have contracted the Seafarers International Research Centre (SIRC), which is part of the Cardiff University School of Social Sciences in the UK, to carry out some of the work for this project. Professor Helen Sampson is leading the research team at SIRC and she is being supported by Mr Neil Ellis.

We are writing to you now to ask for your help with the project. One of the key first steps in the research is to identify examples of good practice in relation to data collection at the country level. Our desktop investigations have shown that social security records, such as those held by the [ORGANISATION] in [COUNTRY] may hold data on [COUNTRY] seafarers. We would very much like to find out more about this, and so would be very grateful if you would consider completing the attached brief survey which asks about the nature of the data [ORGANISATION] keeps on seafarers, what this includes and how it is obtained and recorded. To be clear, we are not asking for any actual data; rather, we simply want to understand, in as much detail as possible, the nature of what information is kept by [ORGANISATION] as part of your social security records. We have tried to make the survey as quick and simple to complete as possible. Your participation will make a very substantial contribution to our project.

The project has been scrutinised and approved by the Cardiff University School of Social Sciences Research Ethics Committee and is being carried out in accordance with its strict requirements on data confidentiality and security.

We very much hope that you will feel able to help us with this important research project. If you have any questions or would like to discuss anything further, please feel free to contact Neil directly (EllisN@Cardiff.ac.uk or +44(0)29 20 874 740).

Best regards,

Livia Spera
ETF Acting General Secretary
European Transport Workers' Federation

Martin Dorsman
Secretary General
European Community Shipowners' Associations

Tableau A3 : Organisations contactées lors de la deuxième phase et entretiens organisés

Pays	Organisation	Notes	Longueur
Belgique (Entretien de la sécurité sociale uniquement)	Office national de Sécurité sociale	Entretien effectué	42 : 07
France (Entretien de la sécurité sociale uniquement)	URSSAF Alsace (Centre national des firmes étrangères – CNFE)	Contact pris, mais il nous a été suggéré de contacter l'Enim.	
	Enim (sécurité sociale pour les marins français)	Contact pris, mais l'entretien n'a pas pu être organisé dans les délais impartis.	
Allemagne	Agence fédérale de la navigation et de l'hydrographie (BSH)	Interview effectuée	54 : 22
	Zentrale Heuerstelle Hamburg (agence fédérale de l'emploi pour les gens de mer)	Interview refusée	
	Association des armateurs allemands	Aucune réponse	
	Siège de l'Agence fédérale pour l'emploi – Agence pour la sécurité sociale	Interview refusée	
	Knappschaft-Bahn-See (KBS) – Agence pour la sécurité sociale	Entretien effectué (par e-mail)	s.o.
Grèce	Direction chargée de la formation des garde-côtes et des gens de mer – Ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire	Entretien effectué (par e-mail)	s.o.
	Direction du travail des garde-côtes et des gens de mer – Ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire	Entretien effectué	59:01
	Autorité statistique hellénique (ELSTAT)	Aucune réponse	
Pays-Bas	Kiwa Licensing	Entretien effectué	52 : 01
	Ministère des Infrastructures et de la Gestion des eaux	Entretien effectué	43 : 18
	Inspection de l'environnement humain et des transports	Entretien refusé	
	Association royale des armateurs néerlandais (KVNR)	Aucune réponse	
Espagne	Direction générale de la marine marchande – Ministère du Développement	Entretien effectué	39 : 31
	Sécurité sociale de l'Institut social de la Marine – Direction générale de la marine marchande – Ministère du Développement	Entretien effectué (par e-mail)	s.o.
	Association espagnole des chargeurs	Entretien effectué	41:18
Suède	Agence suédoise des transports (Transport Styrelsen)	Entretien effectué	40 : 39
	Office statistique de Suède	Entretien effectué	44:08
	Administration fiscale suédoise (Skatteverket)	Contact pris. Demande d'entretien par e-mail, mais aucune information en retour.	

Royaume-Uni	Agence maritime et des garde-côtes (MCA)	Entretien effectué	44:31
	Office national de la statistique	Entretien refusé	
	Warsash Maritime Academy	Entretien effectué	41:09
Organisations transnationales	Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)	Entretien effectué	01:17:30
	Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail (Eurofound)	Entretien effectué	39:56
	Centre européen pour le développement de la formation professionnelle (Cedefop)	Entretien non effectué en raison de l'absence de données sur les gens de mer	s.o.
	Office statistique de l'Union européenne (Eurostat)	Contact pris, mais l'entretien n'a pas pu être organisé dans les délais impartis.	s.o.

Figure A6 : E-mail aux détenteurs de données sur les brevets en vue de demander un entretien virtuel

Madame, Monsieur,

Je vous écris avec le soutien de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et de l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ESCA), qui mènent un vaste projet européen visant à cartographier les données disponibles sur les personnes employées dans le secteur maritime. Ces recherches n'ont pas pour but de recueillir des données, mais plutôt d'évaluer le plus précisément possible quelles sont les données disponibles, afin d'ensuite formuler des recommandations pour l'élaboration d'un système de collecte de données à l'échelle européenne.

L'ETF et l'ESCA ont chargé le professeur Helen Sampson et moi-même, du Centre international de recherche sur les gens de mer (SIRC) de la Faculté de sciences sociales de l'Université de Cardiff (Royaume-Uni), d'entreprendre une partie du travail pour ce projet. Vous trouverez ci-joint une lettre d'introduction et de soutien de l'ETF et de l'ESCA.

Au cours de la première phase de nos recherches, nous avons identifié des organisations qui conservent des données fiables et précises sur les gens de mer dans chaque État membre de l'Union européenne. D'après notre étude documentaire, [le/la/l' ORGANISATION] pourrait détenir des données sur les gens de mer [de/du/des/d' PAYS]. Par conséquent, je souhaiterais vous inviter à un entretien Skype, qui aurait lieu à votre meilleure convenance.

Permettez-moi de vous rappeler que nous ne souhaitons recueillir aucune donnée, mais simplement évaluer la nature des informations que vous conservez sur les gens de mer. L'entretien ne durerait pas plus d'une heure et contribuerait substantiellement à notre projet.

Je vous serais très reconnaissant de répondre à cet e-mail ou de me contacter par téléphone, afin que nous puissions convenir d'une date et d'une heure qui vous conviennent.

Si vous avez des questions ou souhaitez discuter davantage de ces recherches, n'hésitez pas à me contacter directement.

Cordialement,

Neil Ellis

Chercheur associé

Centre international de recherche
sur les gens de mer (SIRC)
Université de Cardiff
52 Park Place
Cardiff CF10 3AT
Tél. : +44 (0)29 2087 4740
www.sirc.cf.ac.uk

Neil Ellis

Cyswllt Ymchwil

Morwyr Canolfan Ymchwil Ryngwladol
Prifysgol Caerdydd
52 Plas y Parc
Caerdydd CF10 3AT
Ffôn : +44 (0)29 2087 4740
www.sirc.cf.ac.uk

Figure A7 : E-mail aux détenteurs de données sur l'emploi/la population en vue de demander un entretien virtuel

Madame, Monsieur,

Je vous écris avec le soutien de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et de l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ESCA), qui mènent un vaste projet européen visant à cartographier les données disponibles sur les personnes employées dans le secteur maritime. Ces recherches n'ont pas pour but de recueillir des données, mais plutôt d'évaluer le plus précisément possible quelles sont les données disponibles, afin d'ensuite formuler des recommandations pour l'élaboration d'un système de collecte de données à l'échelle européenne.

L'ETF et l'ESCA ont chargé le professeur Helen Sampson et moi-même, du Centre international de recherche sur les gens de mer (SIRC) de la Faculté de sciences sociales de l'Université de Cardiff (Royaume-Uni), d'entreprendre une partie du travail pour ce projet. Vous trouverez ci-joint une lettre d'introduction et de soutien de l'ETF et de l'ESCA.

Au cours de la première phase de nos recherches, nous avons identifié des organisations qui conservent des données fiables et précises sur les gens de mer dans chaque État membre de l'Union européenne. D'après notre étude documentaire, [le/la/l' ORGANISATION] détient des données sur les gens de mer [de/du/des/d' PAYS]. Nous souhaiterions vraiment en savoir plus sur la nature des données que vous conservez. Par conséquent, je souhaiterais vous inviter à un entretien Skype, qui aurait lieu à votre meilleure convenance.

Permettez-moi de vous rappeler que nous ne souhaitons recueillir aucune donnée, mais simplement évaluer la nature des informations que vous conservez sur les gens de mer. L'entretien ne durerait pas plus d'une heure et contribuerait substantiellement à notre projet.

Je vous serais très reconnaissant de répondre à cet e-mail ou de me contacter par téléphone, afin que nous puissions convenir d'une date et d'une heure qui vous conviennent.

Si vous avez des questions ou souhaitez discuter davantage de ces recherches, n'hésitez pas à me contacter directement.

Cordialement,

Neil Ellis

Chercheur associé

Centre international de recherche
sur les gens de mer (SIRC)

Université de Cardiff

52 Park Place

Cardiff CF10 3AT

Tél. : +44 (0)29 2087 4740

www.sirc.cf.ac.uk

Neil Ellis

Cyswllt Ymchwil

Morwyr Canolfan Ymchwil Ryngwladol

Prifysgol Caerdydd

52 Plas y Parc

Caerdydd CF10 3AT

Ffôn : +44 (0)29 2087 4740

www.sirc.cf.ac.uk

Figure A8 : E-mail aux détenteurs de données sur la sécurité sociale en vue de demander un entretien virtuel

Madame, Monsieur,

Je vous écris avec le soutien de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et de l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ESCA), qui mènent un vaste projet européen visant à cartographier les données disponibles sur les personnes employées dans le secteur maritime. Permettez-moi de souligner que ces recherches n'ont aucunement pour but de recueillir des données. Elles visent simplement à évaluer le plus précisément possible quelles sont les données disponibles, afin d'ensuite formuler des recommandations pour l'élaboration d'un système de collecte de données à l'échelle européenne.

L'ETF et l'ESCA ont chargé le professeur Helen Sampson et moi-même, du Centre international de recherche sur les gens de mer (SIRC) de la Faculté de sciences sociales de l'Université de Cardiff (Royaume-Uni), d'entreprendre une partie du travail pour ce projet. Vous trouverez ci-joint une lettre d'introduction et de soutien de l'ETF et de l'ESCA.

Il est ressorti de nos recherches menées lors de la première phase du projet que les registres des cotisations à la sécurité sociale des pays de l'Union européenne, tels que ceux gérés par [le/la/l' ORGANISATION] [en/à/aux PAYS], peuvent s'avérer une source fiable d'informations sur les personnes employées dans le secteur maritime. Par conséquent, je souhaiterais vraiment en savoir plus sur la nature des informations relatives à la sécurité que vous conservez, en particulier sur les personnes travaillant dans le secteur maritime. Pour ce faire, je souhaiterais vous inviter à un entretien Skype, qui aurait lieu à votre meilleure convenance.

Rassurez-vous, cet entretien ne durerait pas plus d'une heure et contribuerait substantiellement à notre projet. Je vous serais très reconnaissant de répondre à cet e-mail ou de me contacter par téléphone, afin que nous puissions convenir d'une date et d'une heure qui vous conviennent, si vous en avez la possibilité.

Si vous avez des questions ou souhaitez discuter davantage de ces recherches, n'hésitez pas à me contacter directement.

Cordialement,

Neil Ellis

Chercheur associé

Centre international de recherche
sur les gens de mer (SIRC)

Université de Cardiff

52 Park Place

Cardiff CF10 3AT

Tél. : +44 (0)29 2087 4740

www.sirc.cf.ac.uk

Neil Ellis

Cyswllt Ymchwil

Morwyr Canolfan Ymchwil Ryngwladol

Prifysgol Caerdydd

52 Plas y Parc

Caerdydd CF10 3AT

Ffôn : +44 (0)29 2087 4740

www.sirc.cf.ac.uk

Figure A9 : E-mail aux détenteurs de données sur les organismes de formation en vue de demander un entretien virtuel

Madame, Monsieur,

Je vous écris avec le soutien de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et de l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ESCA), qui mènent un vaste projet européen visant à cartographier les données disponibles sur les personnes employées dans le secteur maritime. Ces recherches n'ont pas pour but de recueillir des données, mais plutôt d'évaluer le plus précisément possible quelles sont les données disponibles, afin d'ensuite formuler des recommandations pour l'élaboration d'un système de collecte de données à l'échelle européenne.

L'ETF et l'ESCA ont chargé Helen Sampson et moi-même, du Centre international de recherche sur les gens de mer (SIRC) de la Faculté de sciences sociales de l'Université de Cardiff, d'entreprendre une partie du travail pour ce projet. Vous trouverez ci-joint une lettre d'introduction et de soutien de l'ETF et de l'ESCA.

Au cours de la première phase de ces recherches, j'ai identifié des organisations qui conservent des données fiables et précises sur les gens de mer dans chaque État membre de l'Union européenne. Ces recherches me laissent à penser que les organismes de formation, telles que [le/la/l' ORGANISATION] pourraient être une précieuse source d'informations sur les gens de mer [ADJECTIF PAYS].

Par conséquent, je souhaiterais vraiment en savoir plus sur les cours proposés par [le/la/l' ORGANISATION], la nature des données conservées sur les diplômes obtenus par les étudiants et la mesure dans laquelle les gens de mer [ADJECTIF PAYS] sont connus des organismes de formation [ADJECTIF PAYS]. Par conséquent, je vous écris aujourd'hui pour vous inviter à un entretien Skype, qui aurait lieu à votre meilleure convenance. Rassurez-vous, cet entretien ne durerait pas plus d'une heure et contribuerait substantiellement à notre projet.

Je vous serais très reconnaissant de répondre à cet e-mail ou de me contacter par téléphone, afin que nous puissions convenir d'une date et d'une heure qui vous conviennent, si vous en avez la possibilité.

Si vous avez des questions ou souhaitez discuter davantage de ces recherches, n'hésitez pas à me contacter directement.

Cordialement,

Neil Ellis

Chercheur associé

Centre international de recherche
sur les gens de mer (SIRC)

Université de Cardiff

52 Park Place

Cardiff CF10 3AT

Tél. : +44 (0)29 2087 4740

www.sirc.cf.ac.uk

Neil Ellis

Cyswllt Ymchwil

Morwyr Canolfan Ymchwil Ryngwladol

Prifysgol Caerdydd

52 Plas y Parc

Caerdydd CF10 3AT

Ffôn : +44 (0)29 2087 4740

www.sirc.cf.ac.uk

Figure A10 : E-mail aux détenteurs de données transnationales en vue de demander un entretien virtuel

Madame, Monsieur,

Je vous écris avec le soutien de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et de l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ESCA), qui mènent un vaste projet européen visant à cartographier les données disponibles sur les personnes employées dans le secteur maritime. Ces recherches n'ont pas pour but de recueillir des données, mais plutôt d'évaluer le plus précisément possible quelles sont les données disponibles, afin d'ensuite formuler des recommandations pour l'élaboration d'un système de collecte de données à l'échelle européenne.

L'ETF et l'ESCA ont chargé le professeur Helen Sampson et moi-même, du Centre international de recherche sur les gens de mer (SIRC) de la Faculté de sciences sociales de l'Université de Cardiff (Royaume-Uni), d'entreprendre une partie du travail pour ce projet. Vous trouverez ci-joint une lettre d'introduction et de soutien de l'ETF et de l'ESCA. Dans le cadre de nos recherches, nos partenaires de projet au sein de l'ETF/ESCA nous ont suggéré de contacter [le/la/l' ORGANISATION] afin de vous demander si vous conservez des informations sur les gens de mer de l'Union européenne. Vous pourriez être une précieuse source d'informations fiables et précises sur les gens de mer.

Par conséquent, nous souhaiterions vous inviter à un entretien Skype, qui aurait lieu à votre meilleure convenance. Permettez-moi de vous rappeler que nous ne souhaitons recueillir aucune donnée, mais simplement évaluer la nature des informations que vous conservez sur les gens de mer. L'entretien ne durerait pas plus d'une heure et contribuerait substantiellement à notre projet.

Je vous serais très reconnaissant de répondre à cet e-mail ou de me contacter par téléphone, afin que nous puissions convenir d'une date et d'une heure qui vous conviennent.

Si vous avez des questions ou souhaitez discuter davantage de ces recherches, n'hésitez pas à me contacter directement.

Cordialement,

Neil Ellis

Chercheur associé

Centre international de recherche
sur les gens de mer (SIRC)
Université de Cardiff
52 Park Place
Cardiff CF10 3AT
Tél. : +44 (0)29 2087 4740
www.sirc.cf.ac.uk

Neil Ellis

Cyswllt Ymchwil

Morwyr Canolfan Ymchwil Ryngwladol
Prifysgol Caerdydd
52 Plas y Parc
Caerdydd CF10 3AT
Ffôn : +44 (0)29 2087 4740
www.sirc.cf.ac.uk

Figure A11 : Lettre de présentation de l'ETF/ECSA accompagnant la demande d'entretien



31st March 2020

Dear [INSERT NAME],

Re: Mapping of Maritime Professionals: Towards a full-scale European data collection system

The European Transport Workers' Federation (ETF) and the European Community Shipowners' Associations (ECSA) are leading a project which aims to map the availability of detailed and accurate data on those employed in the maritime industry across the European Union. From this mapping exercise, the project will develop a set of recommendations for a European level data collection system. As you are probably aware, currently no such system exists, and as a result there is no reliable basis from which to: assess and monitor trends and changes in this key labour market; and so put in place the strategic planning and development of EU-level policies necessary to support the sustainability of the maritime workforce.

The ETF and ECSA have contracted the Seafarers International Research Centre (SIRC), which is part of the Cardiff University School of Social Sciences in the UK, to carry out some of the work for this project. Professor Helen Sampson is leading the research team at SIRC and she is being supported by Mr Neil Ellis.

We are writing to you now to ask for your help with the project. One of the key first steps in the research is to identify examples of good practice in relation to data collection at the country level. Our desktop investigations have shown that **NAME OF ORGANISATION** holds data on **COUNTRY** seafarers. We would, therefore, be very grateful for the opportunity to discuss this with you in more detail. In particular, we would like to talk to you about the nature of the data **ORGANISATION** keeps on seafarers, asking for example about what this includes and how it is obtained and recorded. To be clear, we are not asking for any actual data; rather, we want to understand, in as much detail as possible, the nature of the data **ORGANISATION** keeps. To this end, we would like to arrange for Neil Ellis to conduct an interview with you via Skype on a time and date that is convenient to you. It will take no more than an hour, but it will make a very substantial contribution to our project.

The project has been scrutinised and approved by the Cardiff University School of Social Sciences Research Ethics Committee and is being carried out in accordance with its strict requirements on data confidentiality and security.

We very much hope that you will feel able to help us with this important research project. Please contact Neil directly (EllisN@Cardiff.ac.uk or +44(0)29 20 874 740) so that he can arrange a time and date to carry out the interview. And of course, if you have any questions or would like to discuss anything further, please feel free to contact Neil.

Best regards,

Livia Spera
ETF Acting General Secretary
European Transport Workers' Federation

Martin Dorsman
Secretary General
European Community Shipowners' Associations

Figure A12 : Lettre de présentation de l'ETF/ECSA accompagnant la demande d'entretien avec les mécanismes de sécurité sociale

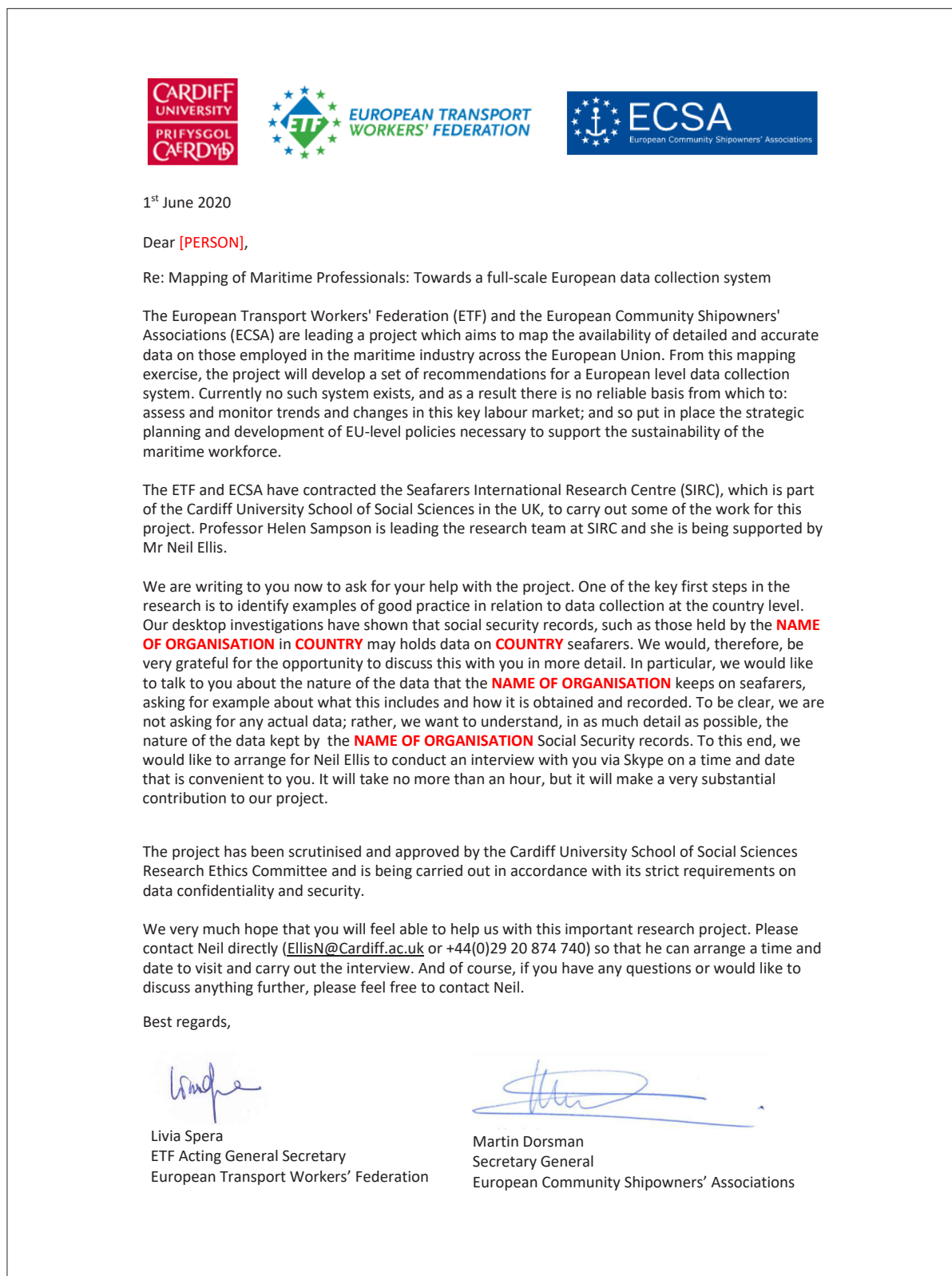


Figure A13 : Fiche d'information sur le projet



Mapping of Maritime Professionals: Towards a full-scale European data collection system



Information for Participants

You are being invited to take part in a research study. To make a decision it is important for you to understand what the research will involve and why it is being done. Please read the following information carefully, and feel free to ask the researcher(s) any questions you may have.

What is the purpose of the study?

The study aims to map the availability and accuracy of data on those employed in the maritime industry within each country in the European Union (as well as Iceland and Norway), and from this to develop recommendations for a data collection system that can be used to provide reliable and accurate information on seafarers' employment across Europe.

Who are the researchers and who is funding the research?

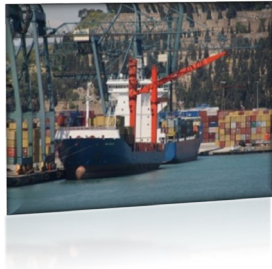
Professor Helen Sampson, and Mr Neil Ellis are based at the Seafarers International Research Centre (SIRC), part of the Cardiff University School of Social Sciences. Dr Emma Wadsworth is based at Solent University, in Southampton.

The research is funded by the European Transport Workers' Federation (ETF) and the European Community Shipowners' Association (ECSA), and it has been approved by the Cardiff University School of Social Sciences Ethics Committee.

Who can take part?

We are interested in talking to those that have experience of, or are involved in, the collection and maintenance of data relating seafarer employment within the EU.





What do I have to do?

If you agree to take part in the study we will ask you to participate in a recorded interview with the researcher(s) at a time and location that is convenient to yourself.

Will my contribution be confidential?

Yes. Although the organisation you work for may be identified (as per the study aim to identify organisations keeping relevant data on seafarers), your contribution to the research will be confidential and you will not be identifiable in any way.

What will happen to the information that I give?

Interview recordings will be kept securely, in strict accordance with the Data Protection Act and GDPR regulations. They will not be used for any other purpose than outlined in this research. An analysis of the information provided in the interview will form part of the report to be produced at the end of the study, which will be published by the funding bodies, as well as part of academic papers, journals or presentations, all of which will be publicly available.

Do I have to take part?

Taking part in the study is entirely voluntary.

Contact information

If you would like any further information about the study please do not hesitate to contact:

Prof Helen Sampson (SampsonH@cf.ac.uk)
Neil Ellis (EllisN@cf.ac.uk)
www.sirc.cf.ac.uk

Dr Emma Wadsworth (emma.wadsworth@solent.ac.uk)
www.solent.ac.uk



Figure A14 : Formulaire de consentement

Formulaire de consentement

**Cartographie des professionnels de la mer :
vers un système européen de collecte de données exhaustif**

Centre international de recherche sur les gens de mer (SIRC), Université de Cardiff

Nom du ou des chercheurs

	Veuillez cocher :
1. Je confirme que j'ai lu et compris la fiche d'information sur l'étude ci-dessus. J'ai eu la possibilité de parcourir les informations et de poser des questions et j'ai obtenu des réponses satisfaisantes à mes questions.	
2. Je comprends que ma participation à cet entretien est volontaire et que je suis libre de me retirer à tout moment, sans donner de raison.	
3. J'accepte de participer à cet entretien et je suis conscient que cet entretien sera enregistré.	
3. Je comprends que, bien que l'organisation pour laquelle je travaille puisse être identifiée dans le cadre de cette recherche, cet entretien sera anonymisé afin que je ne puisse pas être identifié(e).	

Nom du participant (Nom en majuscules)

Signature

Date

Figure A15 : Programme d'entretien utilisé avec les détenteurs de données sur les brevets

Projet MapMar – Programme d'entretien avec les pays clés

1. Personne interrogée

- a. Veuillez m'en dire un peu plus sur vous et votre rôle au sein de votre organisation
 - i. Quel est le titre de votre poste ? En quoi consiste votre rôle ?

2. L'organisation et ses données

- a. Veuillez m'en dire un peu plus sur cette organisation
- b. Comme vous le savez, nous nous concentrons sur les gens de mer. Pourriez-vous nous parler des informations que votre organisation conserve sur les gens de mer, s'il vous plaît ?
 - i. D'où proviennent ces informations ? Le cas échéant, viennent-elles d'une autre source ? Comment sont-elles collectées ? À quelle fréquence sont-elles collectées ? Incluent-elles tous les gens de mer [ADJECTIF PAYS] (ex. : allemands) ?
 - ii. Quelles informations conservez-vous ?
 - A. Brevets – Quels types de brevets ? Brevets d'aptitude, brevets d'aptitude par équivalence, certificats d'aptitude ?
 - I. Consignez-vous les documents de référence (visas, renouvellements) ?
 - B. Caractéristiques – rang, capacité, restrictions (ex. : littoral), absence de restrictions, service, âge, sexe, nationalité
 - iii. À quel stade constatez-vous la présence d'un marin ?
 - A. Quand ? Comment ?
 - iv. Des contrôles de vérification ont-ils lieu ?
 - A. Si oui, qu'impliquent-ils ? Si non, pourquoi ?
 - B. Transparence et fiabilité : Pourriez-vous passer à côté de quelque chose ? Avez-vous une façon de trianguler les données ?
 - v. Êtes-vous en charge de la vérification des brevets ?
 - vi. Avec les données, est-il possible de dire :
 - A. Si un individu détient plus d'un brevet ? Ou chaque brevet constitue-t-il une entrée séparée dans les bases de données ?
 - B. Si un individu travaille au rang pour lequel il est qualifié ?

- C.** Si un individu travaille uniquement dans les eaux territoriales (par opposition aux eaux internationales) ?
 - I.** Pouvez-vous dire si quelqu'un dispose d'un brevet sans restriction mais a décidé de travailler dans les eaux intérieures ?
- D.** Si un individu est actif (en mer) ?
- E.** Si non, pourquoi ?
- vii.** Quelle partie des données est publiquement disponible ? Pour quelle raison ?
- viii.** Dans quelle mesure les données que vous conservez donnent-elles une image précise des gens de mer qui travaillent en/à/aux PAYS ?

3. Registre national (si pas encore abordé)

- a.** Existe-t-il un registre des gens de mer en/à/aux PAYS (ex. : Allemagne) ?
 - i.** Si non, pourquoi ?
 - ii.** Plutôt qu'un registre national, existe-t-il des registres régionaux des gens de mer ?
- b.** S'il existe un registre national :
 - i.** Quelle organisation a la charge de ce registre ?
 - ii.** Comment le registre est-il composé ?
 - iii.** À quelle fréquence est-il mis à jour ?
 - iv.** Des contrôles de vérification ont-ils lieu ?
 - A.** Si oui, quels sont-ils ? Si non, pourquoi ?
 - v.** Quelles informations inclut-il (brevets, caractéristiques, rang, capacité, service, âge, sexe, nationalité) ?
 - vi.** Inclut-il uniquement les gens de mer nationaux qui opèrent sur un navire battant pavillon national ? Si non, qu'inclut-il de plus (gens de mer étrangers qui opèrent sur un navire battant pavillon national ou gens de mer nationaux qui opèrent sur un navire battant pavillon étranger) ? Les gens de mer nationaux peuvent-ils être différenciés des autres ?

4. Collecte de données à l'échelle européenne

- a.** Entretenez-vous des contacts avec vos homologues d'organisations équivalentes d'autres pays de l'Union européenne ? (Qu'est-ce que cela implique ? Comment ces contacts sont-ils nés ?)

- b. Pensez-vous qu'un système de collecte de données à l'échelle européenne soit une bonne idée ? (Pourquoi / Pourquoi pas ? Quel devrait-être son objectif ? Quels seraient ses bénéfices, notamment pour votre organisation et votre pays ?)
- c. Pensez-vous que votre organisation serait disposée à participer à un tel système ? (Pourquoi / Pourquoi pas ?)
- d. Selon vous, qu'est-ce qui pourrait soutenir un tel système ? (Si votre organisation venait à fournir des données, qu'est-ce qui lui simplifierait la tâche ?)
- e. Selon vous, qu'est-ce qui rendrait difficile l'élaboration d'un tel système ? (Si votre organisation venait à fournir des données, qu'est-ce qui lui compliquerait la tâche ?)

5. Dernières questions

- a. En/À/Aux PAYS, pensez-vous à d'autres organisations qui pourraient conserver des informations sur les gens de mer ?
- b. Eu égard aux recherches que nous menons et au système de collecte de données à l'échelle européenne, y a-t-il d'autres questions que nous aurions dû poser selon vous ?

Figure A16 : Programme d'entretien utilisé avec les détenteurs de données sur l'emploi/la population

Projet MapMar – Programme d'entretien avec les pays clés

1. Personne interrogée

a. Veuillez m'en dire un peu plus sur vous et votre rôle au sein de votre organisation

i. Quel est le titre de votre poste ? En quoi consiste votre rôle ?

2. L'organisation et ses données

a. Veuillez m'en dire un peu plus sur cette organisation

b. Pourriez-vous nous parler des données que votre organisation collecte, s'il vous plaît ?

i. Quel système de classification utilisez-vous au moment d'encoder les données que vous collectez (ex. : nature de l'emploi) ?

A. S'agit-il d'un système européen type (ex. : NACE ou CITI pour encoder l'activité économique) ?

ii. D'où proviennent ces informations ? Le cas échéant, viennent-elles d'une autre source ? Comment sont-elles collectées ? À quelle fréquence sont-elles collectées ? Quelle période chaque jeu de données couvre-t-il ?

iii. S'agit-il d'un ensemble de données complet ou de données basées sur un échantillon de la population ?

A. Sur quel pourcentage de la population l'échantillon repose-t-il ?

iv. Si les données reposent sur un échantillon, comment les chiffres nationaux sont-ils calculés ?

v. Des contrôles de vérification ont-ils lieu ?

A. Si oui, qu'impliquent-ils ? Si non, pourquoi ?

vi. Quelle partie des données est publiquement disponible ? Pour quelle raison ?

vii. Sur votre site Web, vous publiez des chiffres sur le secteur « transport et entreposage » (VÉRIFIER CE QUI EST PUBLIÉ AVANT L'ENTRETIEN). Comme vous le savez, nous nous concentrons sur les gens de mer. Voilà pourquoi j'aimerais savoir s'il est possible de ventiler davantage ces données, par exemple en « transport routier », « transport ferroviaire » et « transport par voie d'eau ».

viii. Pouvez-vous ventiler encore davantage ces données ? Pour ne cibler que les personnes qui travaillent en mer, par exemple (ex. : en excluant les travailleurs portuaires) ?

A. Si oui, pouvez-vous différencier les gens de mer ADJECTIF PAYS (ex. : allemands) ?

B. Si oui, conservez-vous d'autres données détaillées sur les gens de mer (âge, sexe, rang, service, nationalité, etc.) ?

C. Selon vous, dans quelle mesure ces données reflètent-elles fidèlement les personnes qui travaillent en mer en/à/aux PAYS ?

D. LE CAS ÉCHÉANT, POURSUIVRE AVEC LES QUESTIONS CI-DESSOUS

3. QUESTIONS SI LE PAYS DISPOSE DE PLUS DE DONNÉES DÉTAILLÉES SUR LES GENS DE MER

(ex. : l'Office statistique de Suède conserve les rangs des gens de mer, tels qu'officier de pont, officier mécanicien, personnel de pont et travailleurs assimilés, etc.)

a. Nous sommes conscients que vous conservez plus de données détaillées sur les gens de mer que ne le font de nombreux pays dans leurs enquêtes sur les forces de travail (ADAPTER CETTE PHRASE SI NÉCESSAIRE). Quels détails supplémentaires sur les gens de mer vos données incluent-elles ? Le rang ? Le sexe ? L'âge ? Le service ? La nationalité ? Le pavillon ?

i. Pourquoi gardez-vous des données si détaillées sur les travailleurs du secteur maritime ? Pourquoi garder des données sur le rang ?

ii. Vos données incluent-elles uniquement les gens de mer nationaux qui opèrent sur un navire battant pavillon national ? Si non, qu'incluent-elles de plus (gens de mer étrangers qui opèrent sur un navire battant pavillon national ou gens de mer nationaux qui opèrent sur un navire battant pavillon étranger) ? Les gens de mer nationaux peuvent-ils être différenciés des autres ?

iii. Avec les données, est-il possible de dire :

A. Si un individu travaille uniquement dans les eaux territoriales (par opposition aux eaux internationales) ?

B. Si un individu est actif (en mer) ?

C. Si non, pourquoi ?

iv. Dans quelle mesure les données que vous conservez donnent-elles une image précise des gens de mer qui travaillent en/à/aux PAYS ?

4. Collecte de données à l'échelle européenne

- a. Entretenez-vous des contacts avec vos homologues d'organisations équivalentes d'autres pays de l'Union européenne ? (Qu'est-ce que cela implique ? Comment ces contacts sont-ils nés ?)
- b. Pensez-vous qu'un système de collecte de données à l'échelle européenne soit une bonne idée ? (Pourquoi / Pourquoi pas ? Quel devrait-être son objectif ? Quels seraient ses bénéfices, notamment pour votre organisation et votre pays ?)
- c. Pensez-vous que votre organisation serait disposée à participer à un tel système ? (Pourquoi / Pourquoi pas ?)
- d. Selon vous, qu'est-ce qui pourrait soutenir un tel système ? (Si votre organisation venait à fournir des données, qu'est-ce qui lui simplifierait la tâche ?)
- e. Selon vous, qu'est-ce qui rendrait difficile l'élaboration d'un tel système ? (Si votre organisation venait à fournir des données, qu'est-ce qui lui compliquerait la tâche ?)

5. Dernières questions

- a. En/À/Aux PAYS, pensez-vous à d'autres organisations qui pourraient conserver des informations sur les gens de mer ?
- b. Eu égard aux recherches que nous menons et au système de collecte de données à l'échelle européenne, y a-t-il d'autres questions que nous aurions dû poser selon vous ?

Figure A17 : Programme d'entretien utilisé avec les détenteurs de données sur la sécurité sociale

Projet MapMar – Guide d'entretien avec les pays clés

1. Personne interrogée

- a. Veuillez m'en dire un peu plus sur vous et votre rôle au sein de votre organisation
 - i. Quel est le titre de votre poste ? En quoi consiste votre rôle ?

2. L'organisation

- a. Veuillez m'en dire un peu plus sur cette organisation. Que fait-elle et comment le fait-elle ?
- b. L'organisation est-elle responsable de la collecte des cotisations à la sécurité sociale ?
 - i. Si non, pourriez-vous spécifier l'agence qui s'en charge ?
- c. L'organisation conserve-t-elle des registres des cotisations à la sécurité sociale ?
 - i. Si non, pourriez-vous spécifier l'organisation qui s'en charge ?
 - ii. Votre organisation a-t-elle accès aux registres conservés par cette autre organisation ?
- d. Qui est tenu de verser des cotisations à la sécurité sociale ? Quels sont les groupes exemptés ? Pourquoi ?
- e. Les registres incluent-ils des détails sur l'emploi ?
 - i. Utilisez-vous un système de classification européen type ? Si oui, lequel (ex. : NACE ou CITI pour encoder l'activité économique) ?

3. Données sur les gens de mer

- a. Dans vos registres, êtes-vous en mesure d'identifier ceux qui travaillent spécifiquement dans le secteur maritime ?
 - i. Les travailleurs du secteur maritime disposent-ils de conditions de sécurité sociale différentes de celles des autres ? Si oui, dans quelle mesure ?
- b. Si vous êtes en mesure d'identifier les individus qui travaillent dans le secteur maritime :
 - i. Conservez-vous d'autres données détaillées sur les gens de mer ? Le sexe ? L'âge ? La nationalité ? Le rang ? Le service ? Le pavillon ?
 - A. Pourquoi gardez-vous des données si détaillées ? Depuis combien de temps le faites-vous ?

- ii. Les données couvrent-elles uniquement les gens de mer nationaux qui travaillent pour des entreprises maritimes nationales ? Si non :
 - A. Qu'incluent-elles de plus (gens de mer nationaux qui travaillent pour des entreprises non nationales ou gens de mer étrangers qui travaillent pour des entreprises nationales) ?
 - B. Les gens de mer nationaux peuvent-ils être différenciés des autres ?
- iii. Avec les données, est-il possible de dire :
 - A. Si un individu travaille uniquement dans les eaux territoriales (par opposition aux eaux internationales) ?
 - B. Si un individu est actif en mer (ex. : pas employé sur terre) ?
- iv. Selon vous, dans quelle mesure les données donnent-elles une image précise des gens de mer qui travaillent en/à/aux PAYS ?

4. Collecte de données à l'échelle européenne

Comme vous le savez, notre projet vise à cartographier les données disponibles sur les personnes employées dans le secteur maritime. Ces recherches n'ont pas pour but de recueillir des données, mais plutôt d'évaluer le plus précisément possible quelles sont les données disponibles, afin d'ensuite formuler des recommandations pour l'élaboration d'un système de collecte de données à l'échelle européenne.

- a. Pensez-vous que votre organisation serait disposée à participer à un tel système (ex. : en fournissant des tableaux indiquant le nombre de gens de mer ADJECTIF PAYS, ventilés par âge, genre, rang, etc.) ? (Pourquoi / Pourquoi pas ?)
- b. Selon vous, qu'est-ce qui pourrait soutenir un tel système ? (Si votre organisation venait à fournir des données, qu'est-ce qui lui simplifierait la tâche ?)
- c. Selon vous, qu'est-ce qui rendrait difficile l'élaboration d'un tel système ? (Si votre organisation venait à fournir des données, qu'est-ce qui lui compliquerait la tâche ?)

Figure A18 : Programme d'entretien utilisé avec les détenteurs de données sur les organismes de formation

Projet MapMar – Programme d'entretien avec les pays clés

1. Personne interrogée

- a. Veuillez m'en dire un peu plus sur vous et votre rôle au sein de votre organisation
 - i. Quel est le titre de votre poste ? En quoi consiste votre rôle ?

2. L'organisation et ses données

- a. Veuillez m'en dire un peu plus sur votre collège/organisme de formation.
 - i. Quels cours proposez-vous ? Des cours STCW ? Des cours pour obtenir un certificat d'aptitude ? D'autres cours ?
 - A. Proposez-vous des cours à la fois pour former les officiers de pont et les officiers mécaniciens ?
 - B. Vos cours couvrent-ils TOUS les rangs ? Officiers ? Subalternes ? Autres ?
 - C. À quelle fréquence organisez-vous ces cours ?
 - ii. Vos étudiants sont-ils principalement des citoyens ADJECTIF PAYS ? Ou un mélange d'étudiants ADJECTIF PAYS et étrangers ? Dans quelles propositions (pourcentage) ?
 - iii. Les gens de mer ADJECTIF PAYS se forment-ils généralement au sein d'une seule et même institution ? Ou sont-ils susceptibles de se former dans plusieurs institutions différentes ? Pour quelle raison ?
 - A. Arrive-t-il que des gens de mer ADJECTIF PAYS se forment dans des institutions étrangères ? Si oui, pourquoi ?
 - B. Y a-t-il des circonstances dans lesquelles un marin ADJECTIF PAYS ne serait pas inclut dans les registres de formation des collègues/institutions de formation ADJECTIF PAYS ?
 - iv. À quelle fréquence les gens de mer ADJECTIF PAYS suivent-ils des formations dans les collègues/institutions de formation ADJECTIF PAYS ?
 - A. Quelle est la durée de validité des certificats ?
 - B. Tous les gens de mer ADJECTIF PAYS suivent-ils au moins un cours de formation par an (pour savoir si un aperçu annuel permettrait d'englober tout le monde) ? Si non, quelle est la période la plus longue pendant laquelle un marin peut être actif en mer sans participer à une formation ?

- v. Quels détails conservez-vous sur les diplômes obtenus par vos étudiants ? Par exemple, conservez-vous :
 - A. Le rang ?
 - B. Les restrictions (littoral, aucune restriction)
 - C. Le service ?
 - D. L'âge ?
 - E. Le sexe ?
 - F. La nationalité ?
- vi. Lorsqu'un élève étudie en vue d'améliorer sa licence actuelle (ex. : passer de second mécanicien à chef mécanicien), gardez-vous des traces des documents de référence ?
- vii. Dans les informations dont vous disposez sur les cours suivis par vos élèves, est-il possible de dire :
 - A. Quel est le diplôme le plus élevé obtenu par un élève (ou chaque diplôme constitue-t-il une entrée séparée dans les bases de données) ?
 - B. Si un individu travaille au rang pour lequel il est qualifié ?
 - C. Si un individu travaille uniquement dans les eaux territoriales (par opposition aux eaux internationales) ?
 - I. Pouvez-vous dire si quelqu'un dispose d'un brevet sans restriction mais a décidé de travailler dans les eaux intérieures ?
 - D. Si un individu est actif (en mer) ?
 - E. Si non, pourquoi ?
- viii. Publiez-vous annuellement des chiffres sur le nombre d'étudiants formés ? Ces chiffres incluent-ils des détails tels : rang, capacité, restrictions (ex. : littoral), absence de restrictions, service, âge, sexe, nationalité ?
 - A. Même si elles n'ont pas été obtenues cette année, êtes-vous en mesure de fournir des chiffres présentant le nombre de licences actuellement valides détenues par les élèves que vous avez formés ?

3. Registre national (si pas encore abordé)

- a. Existe-t-il un registre des gens de mer en/à/aux PAYS (ex. : Allemagne) ?
 - i. Si non, pourquoi ?
 - ii. Plutôt qu'un registre national, existe-t-il des registres régionaux des gens de mer ?

- b. S'il existe un registre national :
 - i. Quelle organisation a la charge de ce registre ?
 - ii. Comment le registre est-il composé ?
 - iii. À quelle fréquence est-il mis à jour ?
 - iv. Des contrôles de vérification ont-ils lieu ?
 - A. Si oui, quels sont-ils ? Si non, pourquoi ?
 - v. Quelles informations inclut-il (brevets, caractéristiques, rang, capacité, service, âge, sexe, nationalité) ?
 - vi. Vos données incluent-elles uniquement les gens de mer nationaux qui opèrent sur un navire battant pavillon national ? Si non, qu'inclut-il de plus (gens de mer étrangers qui opèrent sur un navire battant pavillon national ou gens de mer nationaux qui opèrent sur un navire battant pavillon étranger) ? Les gens de mer nationaux peuvent-ils être différenciés des autres ?

4. Collecte de données à l'échelle européenne

- a. Entretenez-vous des contacts des collègues/organismes de formation de votre pays ou d'autres pays de l'Union européenne ? (Qu'est-ce que cela implique ? Comment ces contacts sont-ils nés ?)
- b. Pensez-vous qu'un système de collecte de données à l'échelle européenne soit une bonne idée ? (Pourquoi / Pourquoi pas ? Quel devrait-être son objectif ? Quels seraient ses bénéfices, notamment pour votre organisation et votre pays ?)
- c. Pensez-vous que votre organisation serait disposée à participer à un tel système ? (Pourquoi / Pourquoi pas ?)
- d. Selon vous, qu'est ce qui pourrait soutenir un tel système ? (Si votre organisation venait à fournir des données, qu'est-ce qui lui simplifierait la tâche ?)
- e. Selon vous, qu'est ce qui rendrait difficile l'élaboration d'un tel système ? (Si votre organisation venait à fournir des données, qu'est-ce qui lui compliquerait la tâche ?)
- f. Pensez-vous que, pris dans leur ensemble, les registres des collègues/organismes de formations ADJECTIF PAYS donneraient une image précise du nombre de gens de mer ADJECTIF PAYS actifs ? (Pourquoi / Pourquoi pas ? Ces registres compteraient-ils certains marins plus d'une fois ou omettraient-ils certains marins ? Pouvez-vous donner quelques exemples ?)

5. Dernières questions

- a. En/À/Aux PAYS, pensez-vous à d'autres organisations qui pourraient conserver des informations sur les gens de mer ?
- b. Eu égard aux recherches que nous menons et au système de collecte de données à l'échelle européenne, y a-t-il d'autres questions que nous aurions dû poser selon vous ?

Tableau A4 : Couverture de l'ensemble des renseignements essentiels des gens de mer pour le projet dans les sources détenant des données concernant les brevets, identifiées lors de l'étude documentaire et du suivi direct ultérieur (version complète du tableau 4)

LÉGENDE : ✓ = données disponibles | ✕ = données non disponibles | [] = disponibilité des données inconnue | ✓(G) = données disponibles, mais groupées | ♦ = indiquait simplement brevet STCW.
Texte noir = étude documentaire | Texte rouge = questionnaire | Texte vert = entretien

Pays	Source	Type	Période	Vérification des brevets	Trace des brevets STCW (brevets d'aptitude)	Trace des brevets STCW (brevets d'aptitude par équivalence)	Trace des brevets STCW (certificats d'aptitude)	Pouvez-vous dire si un marin dispose de plusieurs brevets ?	Pouvez-vous compter le nombre de gens de mer ?	Ceux qui ont un travail inférieur à leur rang ?	Ceux qui travaillent à terre ?	Ceux qui ne sont pas actifs ?	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Docu-ments de réfé-rence
Belgique	Direction générale Navigation – Service public fédéral Mobilité et Transports ⁹⁰	Brevet	Aucun	En ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✓	✕	✕	✕	✕	✓	✓	✓	✓	✓	
Bulgarie	Agence exécutive de l'administration maritime	Brevet	Aucun	Hors ligne	✓♦	✓♦	✓♦											
Croatie	Ministère des Affaires maritimes, des Transports et des Infrastructures	Brevet	Aucun	Hors ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓ (région)	✓	✓	
Chypre	Département de la marine marchande – Ministère des Communications et des Travaux publics ⁹¹	Brevet	Aucun	En ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✕	S.O.	✕	✕	✕	✓	✓	✓	✓	✓	✓

90 Exclut les gens de mer belges formés en dehors de Belgique.

91 Exclut les gens de mer chypriotes titulaires d'un livret de marin non chypriote ou affectés à des navires ne battant pas pavillon chypriote.

Pays	Source	Type	Période	Vérification des brevets	Trace des brevets STCW (brevets d'aptitude)	Trace des brevets STCW (brevets d'aptitude par équivalence)	Trace des brevets STCW (certificats d'aptitude)	Pouvez-vous dire si un marin dispose de plusieurs brevets ?	Pouvez-vous compter le nombre de gens de mer ?	Ceux qui ont un travail inférieur à leur rang ?	Ceux qui travaillent à terre ?	Ceux qui ne sont pas actifs ?	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Docu-ments de réfé-rence
Rép. tchèque	Ministère des Transports de la République tchèque ^{92,93}	Brevet	Aucun	En ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✓♦	S.O.	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	
Denmark	Autorité maritime danoise ⁹⁴	Brevet	Accessible : tableaux personnalisés 2017-2019	En ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✓♦	✓	✗	✗	✗	✓ ⁹⁵	✓	✓ (G)	✓ (G)	✓	✓
Estonie	Administration maritime de la République d'Estonie	Brevet	Aucun	En ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✓♦		✓	✗	✓		✓			✓	✓
Finlande	Agence finlandaise des transports et des communications (Traficom) ⁹⁶	Brevet	Aucun	En ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✓♦		✓	✓	✗	✓	✓			✓	✓
France	Ministère de la Transition écologique et solidaire	Brevet	Aucun	En ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✓♦	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Allemagne	Agence fédérale de la navigation et de l'hydrographie (BSH) ⁹⁷	Brevet	Aucun	En ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✓♦	✓			✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓

92 Exclut ceux qui ayant obtenu un brevet en dehors de République tchèque (beaucoup de gens de mer tchèques se forment en Pologne) et ceux disposant d'un livret de marin étranger.

93 Comprend également les livrets des marins.

94 Exclut les gens de mer disposant de brevets émis en dehors du Danemark.

95 Il a été répondu au questionnaire que le sexe n'est pas directement consigné mais peut être obtenu à partir du numéro de sécurité sociale danois.

96 Exclut les gens de mer disposant de brevets émis en dehors de Finlande.

97 Inclut les ressortissants étrangers s'ils ont étudié en Allemagne et disposent d'un brevet allemand. Exclut les gens de mer qui ont étudié et obtenu un brevet à l'étranger (jusqu'à ce qu'ils demandent un brevet d'aptitude par équivalence).

Pays	Source	Type	Période	Vérification des brevets	Trace des brevets STCW (brevets d'aptitude)	Trace des brevets STCW (brevets d'aptitude par équivalence)	Trace des brevets STCW (certificats d'aptitude)	Pouvez-vous dire si un marin dispose de plusieurs brevets ?	Pouvez-vous compter le nombre de gens de mer ?	Ceux qui ont un travail inférieur à leur rang ?	Ceux qui travaillent à terre ?	Ceux qui ne sont pas actifs ?	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Docu-ments de réfé-rence
Grèce	Direction chargée de la formation des garde-côtes et des gens de mer - Ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire	Brevet	Aucun	Hors ligne	✓♦	✓♦	✓♦						✓	✓	✓		✓	
	Direction du travail des garde-côtes et des gens de mer - Ministère des Affaires maritimes et de la Politique insulaire ⁹⁸	Brevet (Registre des livrets des marins) Emploi (Registres des articles de navires)	Aucun															
Hongrie	Département de l'autorité maritime - Ministère du Développement national	Brevet	Aucun	Hors ligne	✓♦	✓♦	✓♦											
Islande	Autorité islandaise des transports (ICETRA)	Brevet	Aucun	Hors ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	
Irlande	Ministère des Transports, du Tourisme et du Sport	Brevet	Aucun	En ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✓	✓	✓	✓	✗		✓			✓	
Italie	Ministère des Infrastructures et des Transports	Brevet	Aucun	Hors ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✗	S.O.	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓

98 Copie papier du registre des brevets émis avec un livret de marin. Copie papier des articles de navires. Le registre des livrets de marin émis n'inclut pas tous les services en mer et n'est souvent pas mis à jour. Les chiffres sur les articles de navires (basés sur le service en mer) sont adaptés lors de congé/congé maladie, de travail à terre ou de rotation.

Docu-ments de référé-rence	✓				✓	✓	✓
Restrictions	✓	✓			✓	✓	✓
Rang	✓	✓	✓ (G)		✓	✓	✓
Nationalité	✓						✓
Âge	✓		✓ (G)		✓	✓	✓
Sexe	✓				✓		✓
Ceux qui ne sont pas actifs ?	✓				✗	✗	✗
Ceux qui travaillent à terre ?	✓				✗	✗	✗
Ceux qui ont un travail inférieur à leur rang ?	✓				✓	✓	✗
Pouvez-vous compter le nombre de gens de mer ?	✓				✓	✓	✓
Pou-vez-vous dire si un ma-rin dis-pose de plu-sieurs bre-vets ?	✓				✓	✓	✓
Trace des brevets STCW (certi-fi-cats d'aptitude)	✓♦				✓♦	✓♦	✓♦
Trace des bre-vets STCW (brevets d'apti-tude par équiva-lence)	✓♦				✓♦	✓♦	✓♦
Trace des brevets STCW (brevets d'aptitude)	✓♦				✓♦	✓♦	✓♦
Vérification des brevets	En ligne				En ligne	En ligne	En ligne
Période	Accessible : tableaux personnalisés 2011-2018	2015-2019	1995-2012 ; 2015		Aucun	Aucun	Aucun
Type	Brevet	Brevets/ diplômes	Brevets/ diplômes		Brevet	Brevet	Brevet
Source	Administration maritime de Lettonie ⁹⁹ 100	Institutions lettonnes d'éducation et de formation maritimes (tels que reprises sur la page Web du STCW-IS)	Deux ouvrages de Robert Galitis (2013 et 2015) sur la structure du registre letton des gens de mer		Administration lituanienne de la sécurité des transports	Commissariat aux affaires maritimes	Direction de la marine marchande - Transport Malta ¹⁰¹
Pays	Lettonie				Lituanie	Luxembourg	Malte

99 Aucune information sur les marins lettons si leurs brevets sont émis par d'autres pays.

100 Comprend également les livrets des marins.

101 Comprend également les livrets des marins.

Docu-ments de référé-rence	✓	✓		✓		
Restrictions	✓	✓	✓	✓		
Rang	✓	✓	✓	✓		
Nationalité	✓	✓		✓		
Âge	✓	✓		✓		
Sexe	✓	✓		✓		
Ceux qui ne sont pas actifs ?	✗	✗				
Ceux qui travaillent à terre ?	✗	✗				
Ceux qui ont un travail inférieur à leur rang ?	✗	✗				
Pouvez-vous compter le nombre de gens de mer ?	✓ (mais tech-niquement difficile)	✓		✗		
Pou-vez-vous dire si un ma-rin dis-pose de plu-sieurs bre-vets ?		✓		✓		
Trace des brevets STCW (certi-fi-cats d'aptitude)	✓ ✓♦	✓ ✓♦		✓		✓♦
Trace des bre-vets STCW (brevets d'apti-tude par équiva-lence)	✓ ✓♦	✓ ✓♦		✓		✓♦
Trace des brevets STCW (brevets d'aptitude)	✓ ✓♦	✓ ✓♦		✓		✓♦
Vérification des brevets	Hors ligne	En ligne		En ligne		En ligne
Période	Aucun	Aucun	2015-2019	Aucun	Aucun	Aucun
Type	Brevet	Brevet	Brevets/ diplômes	Brevet	Brevets/ diplômes	Brevet
Source	Kiwa Licensing ¹⁰²	Autorité maritime norvégienne	Institutions norvégiennes d'éducation et de formation maritimes (tels que reprises sur la page Web du STCW-IS)	Système d'information et de contrôle des ports de Pologne	Conseil central des examens maritimes (CMKE) ¹⁰³	Direction générale des ressources naturelles, de la sécurité et des services maritimes (DGRM) - Administration maritime
Pays	Pays-Bas		Norvège	Pologne		Portugal

102 N'émet pas de certification sous-jacente, mais consigne les certifications sous-jacentes présentées. La nationalité n'est pas consignée, mais bien le pays d'émission du brevet d'aptitude lors de la demande d'un brevet d'aptitude par équivalence.

103 Le CMKE organise des examens aux fins de l'obtention d'un diplôme ou d'un certificat de marin.

Pays	Source	Type	Période	Vérification des brevets	Trace des brevets STCW (brevets d'aptitude)	Trace des brevets STCW (brevets d'aptitude par équivalence)	Trace des brevets STCW (certificats d'aptitude)	Pouvez-vous dire si un marin dispose de plusieurs brevets ?	Pouvez-vous compter le nombre de gens de mer ?	Ceux qui ont un travail inférieur à leur rang ?	Ceux qui travaillent à terre ?	Ceux qui ne sont pas actifs ?	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Docu-ments de réfé-rence
Roumanie	Autorité navale de Roumanie	Brevet	Aucun	Hors ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Slovaquie	Ministère des Transports, de la Construction et du Développement régional	Brevet	Aucun	Hors ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓
Slovénie	Administration maritime de la République de Slovénie	Brevet	Aucun	En ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✓	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	
Espagne	Direction générale de la marine marchande - Ministère des Transports, de la Mobilité et des Programmes urbains ¹⁰⁴	Brevet	Aucun	En ligne Hors ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✓	✓	✗	✗	✗		✓		✓		
Suède	Agence suédoise des transports (Transport Styrelsen) ^{105 106}	Brevet	Aucun	En ligne	✓♦	✓♦	✓♦	✓		✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓

104 Les données couvrent tous les gens de mer espagnols. Exclut les gens de mer espagnols qui travaillent sur un navire ne battant pas pavillon espagnol formés en dehors d'Espagne.

105 Aura des dossiers sur les gens de mer suédois travaillant sur des navires étrangers si des brevets ont été émis et aura des dossiers sur les gens de mer étrangers travaillant sur des navires suédois si leur brevet a été validé. Exclut les gens de mer suédois ayant obtenu leur brevet à l'étranger qui travaillent sur des navires ne battant pas pavillon suédois. N'aura pas d'information sur les gens de mer suédois travaillant à l'étranger si leur brevet a été validé à l'étranger.

106 Suggère que les chiffres publiés sont ajustés en fonction de ceux qui travaillent à terre.

Docu-ments de référé-rence				✓ (unique- ment un petit nombre de pays)		
Restrictions	✓			✓		
Rang	✓	✓		✓	✓ et ✓(G)	✓
Nationalité	✓	✓ parfois ✓(G)		✓	✓(G)	
Âge	✓	✓(G)		✓	✓(G)	
Sexe	✓	✓	✓	✓	✓	
Ceux qui ne sont pas actifs ?	✗		✗	✗	✗	
Ceux qui travaillent à terre ?	✗		✗			
Ceux qui ont un travail inférieur à leur rang ?			✗	✗		
Pouvez-vous compter le nombre de gens de mer ?	✓ (Oui pour le rapport du ministère des Transports)			✓		
Pou-vez-vous dire si un ma-rin dis-pose de plu- sieurs bre-vets ?				✓		
Trace des brevets STCW (certi-fi-cats d'aptitude)	✓ ✓♦			✓ (certains, n=16)	✓	
Trace des bre-vets STCW (brevets d'apti-tude par équiva-lence)	✓ ✓♦			✓	✓	
Trace des brevets STCW (brevets d'aptitude)	✓ ✓♦			✓	✓	
Vérification des brevets	En ligne					
Période	Aucun	2011-2019	Aucun	Aucun	2016-2020	Tous les 5 ans (plus récent : 2015)
Type	Brevet	Brevet	Brevet (cette institution uniquement)	Brevet	Données sur les brevets	Brevet
Source	Agence maritime et des garde-côtes (MCA)	Ministère des Transports ¹⁰⁷	Warsash Maritime Academy ¹⁰⁸	Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)	Rapport de l'AESM « Seafarers Statistics in the EU: Statistical Review »	Système d'information en ligne STCW de l'AESM
Pays		Royaume-Uni		Europe (UE28 ainsi que la Norvège et l'Islande)	Europe (UE28 ainsi que la Norvège et l'Islande)	Europe (ainsi que certains autres pays)

107 Basé sur les données de la MCA, avec des chiffres souvent ajustés pour tenir compte des personnes qui ne sont pas actives en mer ou qui ont pris leur retraite.

108 Dispose uniquement d'informations sur les cours organisés là-bas. Peut uniquement compter les brevets, pas les gens de mer. Aucune information sur le rang (uniquement sur le cours le plus élevé qui a été suivi).

Pays	Source	Type	Période	Vérification des brevets	Trace des brevets STCW (brevets d'aptitude)	Trace des brevets STCW (brevets d'aptitude par équivalence)	Trace des brevets STCW (certificats d'aptitude)	Pouvez-vous dire si un marin dispose de plusieurs brevets ?	Pouvez-vous compter le nombre de gens de mer ?	Ceux qui ont un travail inférieur à leur rang ?	Ceux qui travaillent à terre ?	Ceux qui ne sont pas actifs ?	Sexe	Âge	Nationalité	Rang	Restrictions	Docu-ments de réfé-rence
Europe	Rapport d'étude de la Commission européenne ¹⁰⁹	Brevet ? / Emploi ? (obscur)	2010 (mais comparaisons avec 2000)										✓	✓(G)		✓(G)		
Europe	Rapport de la Commission européenne ¹¹⁰	Brevet ? / Emploi ? (obscur)	2004/2005										✓					
Europe (Allemagne, France, Grèce, Norvège, Pologne et Royaume-Uni)	Rapport de la Fédération européenne des travailleurs des transports ¹¹¹	Brevet/ Emploi	Différentes périodes entre 1980 et 2007												✓(G)	✓(G)		
Monde (couvre 140 administrations nationales à travers le monde)	Série de rapports BIMCO/ICS Manpower	Brevet (et parfois emploi)	Tous les 5 ans Dernier rapport en 2015		✓	✗	✗					✗	✓	✓	✓(G)	✓(G)		

¹⁰⁹ « EU Seafarers Employment: Final Report » (Sulpice, 2011)

¹¹⁰ « An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources » (Weber & Nevala, 2006)

¹¹¹ « Comment mettre en valeur la formation et le recrutement dans l'industrie du transport maritime en Europe ? Rapport final » (Kahvechi, Lillie & Chaumette, 2011)

Docu-ments de référé-rence		
Restrictions		
Rang	✓(G)	✓(G)
Nationalité	✓(G)	
Âge		
Sexe		
Ceux qui ne sont pas actifs ?		
Ceux qui travaillent à terre ?		
Ceux qui ont un travail inférieur à leur rang ?		
Pouvez-vous compter le nombre de gens de mer ?		
Pou-vez-vous dire si un ma-rin dis-pose de plu-sieurs bre-vets ?		
Trace des brevets STCW (certi-fi-cats d'aptitude)		
Trace des bre-vets STCW (brevets d'apti-tude par équiva-lence)		
Trace des brevets STCW (brevets d'aptitude)		
Vérification des brevets		
Période	2006-2020	1990, 1995 et 2000
Type	Brevet	Brevet (et parfois emploi)
Source	Série de rapports de donation en personnel de Drewry	Rapport de Precious Associates Limited ¹¹²
Pays	Monde (Chine, Croatie, Inde, Lettonie, Philippines, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Ukraine)	Monde

¹¹² 'Availability and Training of Seafarers' (Precious Associates Limited, 2003)

