

La Convention du travail maritime, une chance pour l'emploi maritime français

Robert Laufoaulu
Sénateur de Wallis et Futuna

La Convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail (OIT) est entrée en vigueur pour la France le 28 février 2014, soit un an après sa date de ratification par la France.

Pour Frédéric Cuvillier, ministre des Transports et de la mer du gouvernement Ayrault, « c'est un vrai progrès social pour les marins, pour les gens de mer, mais aussi un outil de lutte contre la concurrence déloyale, car elle va permettre aux inspecteurs de vérifier que les conditions sociales sont décentes à bord de tous les navires, y compris à bord des navires qui font simplement escale dans un port français. Aujourd'hui, plus d'un million de marins sont couverts par une norme sociale internationale unique ».

La France avait ratifié cette convention le 28 février 2013, puis saisi le Parlement de dispositions législatives pour que ces avancées sociales soient intégrées dans le droit national. Elles sont désormais incluses dans la loi du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable.

La rédaction

« **U**n vrai progrès social mis en œuvre concrètement » a affirmé Frédéric Cuvillier lors de l'entrée en vigueur en France de la Convention du travail maritime (CTM), un an après sa ratification. Je m'en réjouis car il s'agit d'une avancée majeure.

L'emploi maritime français va, espérons-le, être « libéré » par la CTM et cela pour deux raisons. La première est celle que souligne le Ministre. Dès lors que les termes d'une compétition loyale sont établis sur l'Océan et que le respect de ces termes

Cette convention est le premier instrument juridiquement contraignant qui met en place, pour les navires de commerce et de transport de passagers de plus de 100 mètres de long qui naviguent à l'international, un ensemble de normes couvrant les différents domaines du droit social dans le secteur du transport maritime. Avec l'application de cette convention, les normes sociales seront contrôlées au même titre que la sécurité du navire, lors de l'escale des navires dans les ports nationaux.

Elle fixe des normes minimales applicables à bord des navires, notamment en matière de conditions d'emploi, de santé, de sécurité au travail, d'hygiène et de bien-être, en vue de contribuer à l'amélioration des conditions de travail et de vie des gens de mer, notamment de mineurs ou des femmes. Elle clarifie ainsi les conditions de délivrance du permis de circulation et définit les notions juridiques d'armateur, d'entreprise d'armement maritime et de gens de mer. Elle confère une base juridique au dispositif d'identification des gens de mer et renforce les sanctions pour le non-respect des effectifs exigés.

Actuellement, 56 Etats membres de l'OIT représentant plus de 80 % du tonnage brut mondial ont ratifié cette convention.

peut être vérifié par l'État du port et s'il le faut, sanctionné, les travailleurs de la mer sont placés sur un pied d'égalité. La surenchère sociale entre pavillons va disparaître comme en d'autres temps pas si lointains, ont disparu les navires sous normes. Nous sommes entrés en matière sociale sur la mer, dans l'ère du « cercle vertueux », selon l'expression consacrée en matière de sécurité maritime par Francis Vallat, président du Cluster maritime français. Avec la CTM, vont également disparaître les méthodes employées à la hussarde par *l'International Tradeworkers Federation (ITF)*, celle d'exiger sans fondement juridique, dans les ports, des capitaines, moyennant redevance, le respect d'une norme sociale décente par leurs armateurs en délivrant un certificat qui ne certifie rien, l'« *ITF Blue Certificate* », et celle de montrer du doigt comme pavillon de complaisance par pure idéologie, le registre international français. La CTM établit un état de droit social universel que les États du port qui l'ont ratifiée, ont pour devoir de faire respecter.

La seconde raison est que dorénavant, certains obstacles qui perdurent depuis la décolonisation dans l'industrie maritime française, vont sauter. Je rappelle un fait d'histoire majeur qui touche Wallis et Futuna. Non seulement, le statut de territoire d'outre-mer a mis en place en 1961 des institutions démocratiques autonomes, mais également, le monopole du pavillon qui asservissait les communications du protectorat aux seules relations avec la métropole, a été aboli. Si le pavillon français connaît dès lors un déclin à la fois relatif, ce qui est normal avec le développement économique des pays émergents, mais aussi absolu avec son incapacité de prendre sa part du « gâteau » de la fantastique expansion du transport maritime grâce la mondialisation, c'est qu'il n'a pas su rompre, comme le souligne Bernard Dujardin dans un article de la *Revue maritime* de juin 2011¹ avec le pacte colonial.

1 *Revue maritime* N° 491 – « Un demi-siècle de pavillon français (1960-2010) », accessible sur ifmer.org - NDLR

Or la CTM joue un rôle éminent à Wallis et Futuna. Elle donne à son registre d'immatriculation la respectabilité juridique en matière sociale qui lui faisait défaut. J'ai trop souvent entendu en métropole des critiques injustifiées par des gens qui ignorent tout de notre lointain petit morceau de France perdu dans le Pacifique. Je vous renvoie sur ce point à mon article paru dans la Revue maritime de décembre 2011². Les armateurs qui immatriculent leurs navires à Wallis et Futuna respectent leur personnel et s'assurent de conditions de travail et de conditions sociales de même niveau que celles fournies par les organismes -monopolistiques- métropolitains de protection du travail et sociale. Grâce à la CTM, les armateurs faisant confiance à Wallis et Futuna peuvent désormais le prouver dans tous les ports du monde et faire taire ainsi les idées reçues.

L'immatriculation de Mata Utu est une chance offerte au pavillon français pour se développer, notamment dans la zone Pacifique qui remplace au XXI^e siècle la zone Atlantique comme centre de gravité économique et stratégique de la planète. C'est une chance également pour l'emploi maritime français. Je rappelle que le taux d'emploi non pas d'Européens mais de Français sur les navires de Mata Utu dépasse les 40 %.

Je comprends le raisonnement tenu par le directeur de la publication Eudes Riblier dans son éditorial de la Revue maritime n° 497. Il est vrai qu'à régime du travail maritime inchangé, l'emploi maritime sur les navires immatriculés dans les ports de la métropole ne peut que difficilement croître du simple fait de la CTM.

« Que pouvons-nous attendre de la CTM ? »

Plus d'emplois pour les navigants Français par une harmonisation par le haut des conditions sociales ? Sûrement pas, la convention ne fixe pas de grilles de salaires minimum et, le ferait-elle, ils seraient certainement bien inférieurs aux normes en vigueur dans notre pays.

... On ne peut que se réjouir de l'amélioration des conditions d'emploi de navigants pour qui l'application de ce texte sera un progrès, mais c'est ailleurs qu'il faut chercher ses principales avancées pour nombre des Etats parties. » Eudes Riblier - 2013³

Je veux ici-même saluer à la fois le travail du Député Arnaud Leroy qui dans son rapport récent a su montrer quelques pistes solides pour développer le pavillon et l'ambition du Ministre Frédéric Cuvillier qui rejoint la mienne, celle de réduire un chômage qui ronge comme chacun sait le tissu social de notre pays en métropole et encore plus outre-mer. Le Ministre s'exprimait ainsi dans un communiqué publié le 6 décembre 2012 : « *Cette convention crée un véritable code du travail mondial pour le transport maritime. En traitant de l'ensemble des conditions de travail et de vie à bord, d'emploi, de santé et sécurité au travail, sans omettre la sécurité sociale, la convention du travail maritime permet d'intégrer l'élément humain dans le dispositif de contrôle des*

2 Revue maritime N° 492 - « Le registre d'immatriculation de Wallis et Futuna. Un atout pour le pavillon français », accessible sur ifmer.org - NDLR

3 Revue maritime n° 497 - « Éditorial », accessible sur ifmer.org - NDLR

navires. » Par « contrôle », il est entendu contrôles par l'État du port et par l'État du pavillon pour les navires immatriculés à Mata Utu.

La CTM, une condition nécessaire mais pas suffisante

Je ne me permettrais pas de faire preuve d'un optimisme béat. La question du chômage dans notre pays est également une inadéquation entre l'offre d'emplois et les qualifications offertes par notre système de formation.

L'offre d'emplois dans l'industrie maritime est aujourd'hui favorable à de nouvelles embauches dans la mesure où il existe un déficit de personnels qualifiés de conduite du navire, qui peut couramment atteindre dans certains secteurs du transport maritime jusqu'à 5 % des effectifs d'officiers. Corrélativement, l'augmentation de la productivité du travail à bord des navires conduit à des poches de chômage pour les personnels non qualifiés.

L'effort à faire s'impose de lui-même. Former en France le plus possible d'officiers et de capitaines STCW pour qu'ils puissent répondre à la demande du marché du travail. Or sur ce point, je ne peux faire état que d'une grave déception. La République ne dispose pas d'un système de formation aux qualifications STCW susceptible de répondre aux besoins du shipping international dans le Pacifique alors qu'elle y dispose de sa plus grande Zone économique exclusive. Je n'irai pas jusqu'à affirmer que cet état de fait est une conséquence du passé colonial. L'État a très largement participé en son temps au financement de l'Académie régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) en Côte d'Ivoire⁴. Mais qu'a-t-il fait pour ses propres populations... et plus particulièrement pour ses populations les plus *sea-minded*, issues du « peuple de l'Océan » ? Les jeunes des archipels français du Pacifique - à commencer par les Futuniens et les Wallisiens - doivent avoir accès comme les métropolitains aux métiers de la conduite du navire et au gisement d'emplois offert par le transport maritime.

L'état des finances publiques de la Nation n'est pas favorable aujourd'hui à la mise en place d'une nouvelle structure comparable à celle de l'École nationale supérieure maritime -qui se débat elle-même dans des problèmes budgétaires difficiles. Aussi une solution opérationnelle pensée dans le seul objectif de la formation d'officiers navigants de la marine marchande doit-elle être travaillée. J'ai lu dans la Revue maritime de juin 2011 avec beaucoup d'intérêt l'article d'un groupe de Guadeloupéens qui travaille à l'implantation d'une structure de formation de ce type dans les Caraïbes. Leur proposition de mettre en place dans les Antilles une offre de formation d'officiers de la marine marchande basée sur un enseignement maritime court et axé sur la seule conduite du navire, est transposable dans le Pacifique.

Comme le remarque la rédaction de la Revue maritime en prologue à cet article, « *une formation de qualité comportant une part importante de télé-enseignement et d'apprentissage en ligne n'est, à ce jour, démontrée qu'en couplage avec le tutorat embarqué. Toute la question en France serait de dégager des capacités d'embarquement pour ces élèves*

⁴ Institution régionale de formation maritime, portuaire et industrielle des quinze pays francophones de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ouverte en 1987.

La filière de formation d'officiers STCW outre-mer relèverait d'une démarche complémentaire. Loin de s'aventurer vers l'invention d'un projet pédagogique inconnu et en conséquence incertain, elle prendrait pour guide les modèles pédagogiques appliqués avec succès en mer des Caraïbes et en Scandinavie, à savoir celles d'une formation cursive. Un officier chef de quart STCW serait « produit » en deux ans. La scolarité se déroulerait à 90 % à la mer, les temps de navigation étant mis à profit par les élèves pour acquérir les connaissances pratiques et théoriques exigées de la délivrance des brevets STCW. Il ne s'agit pas de faire du STCW au rabais, ce qui serait rapidement dénoncé par les inspections de l'OMI. Il s'agit de faire du STCW de qualité irréprochable que nous dénommerions le climat aidant, « pur sucre » : le STCW, tout le STCW, rien que le STCW.

Omer Bégarin, Valère Moulin et Anne-Clémence Valentin - 2011⁵

officiers. » Les passerelles des navires immatriculés à Mata Utu répondent à cette attente. Notre registre jouera pleinement son rôle pour l'embarquement à la mer des élèves formés par la voie du tutorat. Nouméa ou Papeete disposent de structures universitaires adaptées. Ces deux villes sont bien armées pour porter une candidature afin d'héberger un système de formation d'officiers STCW dans le Pacifique.

Depuis la mise en application de la CTM, pour immatriculer leurs navires, les armateurs du Pacifique et d'ailleurs n'ont pas à hésiter entre les pavillons des Marshall, des Bahamas, d'Italie, de Norvège, de Grèce... Ils disposent à Mata Utu du pavillon français dont la qualité est reconnue par toutes les organisations multinationales de contrôle par l'État du port à commencer par les *Memorandums of understanding* de Tokyo et de Paris. Notre territoire de Wallis et Futuna les accueillera avec l'hospitalité coutumière qui fait la renommée de nos îles océaniques.

5 Revue maritime N° 491 – « De la formation maritime dans les îles françaises ultra-marines ... fruit d'une plongée en des abîmes inexplorés », accessible sur ifmer.org - NDLR