

L'image romantique du marin qui part au long cours vivre mille et une aventures n'est aujourd'hui plus qu'un mythe. Les temps d'escale sont de plus en plus courts, les terminaux portuaires sont excentrés des villes, pour les officiers, les tâches administratives au port s'ajoutent aux responsabilités à la passerelle (préparation et gestion de l'escale, opérations de soutage, de chargement, de déchargement, relation avec les autorités portuaires...) en raison d'un corpus réglementaire qui s'étoffe d'année en année. La libre immatriculation des navires a fait de la marine marchande le premier secteur globalisé dès les années 1970. Le transport maritime fait intervenir un nombre d'acteurs de nationalités aussi diverses que variées avec des équipages hétérogènes, aux conditions sociales parfois très différentes et intégrés dans un système de sous-traitance internationale en cascade. Quelle est la réalité du métier de marin aujourd'hui et à quels défis sera-t-il confronté demain?

Le marin d'aujourd'hui

Le propriétaire du navire recrute un équipage composé du capitaine et des marins. La jurisprudence définit le marin comme *toute personne qui occupe à bord un emploi relatif à la marche, la conduite, l'entretien ou au fonctionnement du navire*. Le recrutement se fait rarement directement mais passe par un "shipmanagers" qui peut lui-même déléguer cette fonction à une agence de "manning", qui est une entreprise privée spécialisée dans "le recrutement et le placement des gens de mer, dont les marins". Le contrat d'engagement est conclu alors entre le marin et cette entreprise et non avec le propriétaire du navire. Ce phénomène d'externalisation a débuté dans les années 1980 avec pour objectif de réduire les coûts via l'emploi de marins issus de pays hors OCDE dont les salaires sont indexés sur les niveaux de vie de leurs États d'origine.

Les équipages sont désormais multinationaux, y compris sur des navires battant registre EM/UE¹. Le degré d'internationalisation d'un équipage dépend du registre d'immatriculation du navire. Si le "premier registre"

repose sur les conditions socio-économiques du pays d'immatriculation (conditions qui peuvent s'avérer être très variables), les États de l'OCDE ont créé des immatriculations, qui entérinent le recours aux *shipmanagers* et aux agences de *manning*, à la mixité des équipages et à la différence de traitement salarial et social, pour gagner en compétitivité et juguler le dépaillonnement. Ces registres *bis* sont symptomatiques d'une adaptation à un marché mondial et représentent un équilibre entre qualités administrative, technique et conditions fiscales et sociales attractives. Pour autant, certains armateurs trouvent ces immatriculations encore trop coûteuses et choisissent des registres de libre immatriculation, dont les normes fiscales et sociales sont moindres et par conséquent plus attractives.

L'Organisation Internationale du Travail (OIT) estime, qu'il y a, dans le monde, plus de 1,5 M de marins, dont l'immense majorité vient des pays hors OCDE. La Chine, les Philippines (personnel exécutant), l'Indonésie, la Russie, l'Inde et l'Ukraine sont les six États qui fournissent le plus de main d'œuvre pour la marine marchande. La course au gigantisme et à l'automatisation des navires permet de réduire le nombre de marins à bord tout en augmentant leur taille. Ces technologies nécessitent la présence d'un équipage plus pointu, ce qui explique pour partie une demande en officiers de plus en plus forte. En 2015, le cabinet *d'Oxford Economics* estimait ainsi que la demande de marins était de 1,5 M à travers le monde avec : 790 500 officiers et 754 500 membres d'équipage (hors personnel hôtelier et pêche).

En 2025, ce même cabinet estime que ce besoin s'élèvera à 2 M de marins (les officiers représentant 56% de l'effectif). Selon une étude du BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) et de la Chambre maritime internationale, il manque actuellement 16 500 officiers. D'ici à 2025, il faudra former 147 500 officiers supplémentaires pour couvrir les besoins. Les personnels identifiés comme faisant défaut sont par exemple les chefs mécaniciens, le personnel spécialisé dans la conduite des chimiquiers, des pétroliers et des navires transportant du GNL (gaz naturel liquéfié).

¹ Une étude récente *d'Oxford Economics* constate que seulement 40% des 516 000 marins employés par l'industrie européenne du transport maritime sont des ressortissants européens.

On constate dans les pays occidentaux que l'attrait pour la marine au long cours a perdu de son importance avec des effectifs en baisse dans les écoles de marine marchande. Les contraintes liées à l'embarquement, les perspectives de carrière, les salaires rendent le métier moins attrayant pour certains. Il existe un fort *turnover* : les marins voyagent de moins en moins longtemps et souhaitent trouver un emploi à terre. Cette pénurie a été identifiée dès les années 1990. Il apparaît urgent de rendre le métier de marin plus attractif aux yeux des jeunes générations et de prolonger les carrières en mer, avec des conditions de travail de qualité.

Evolution du nombre de marins entre 2005 et 2015

Rangs	2005	2010	2015
Officiers	466 000	624 000	774 000
Membres d'équipage	721 000	747 000	873 500
Total	1 187 000	1 371 000	1 647 500

Source: Manpower Report The global supply and demand for seafarers in 2015-2015

Salaires moyens bruts en euros

	Capitaine	Officier	Marin	Salaires moyens des zones concernées
Europe	8 500	3 800	1 800	2 395
Philippines	6 500	2 500	1 000	115
Chine	6 200	1 800	600	450

Source: ECORYS Observatoire des inégalités (2011) Banque mondiale (2008) Chine-informations.COM citant le Bureau National des statistiques (2011)

La préservation des emplois maritimes nationaux

- Des Etats-Unis à l'UE

Bien que 40% de la flotte mondiale soient détenus par des compagnies maritimes européennes, la corrélation avec le nombre d'emplois de marins européens n'est pas au rendez-vous. L'UE pâtit d'un gros défaut, celui de considérer qu'une navigation entre Etats membres relève d'une navigation internationale contrairement aux Etats-Unis qui, via le *Jones Act*, réservent le cabotage national à des navires battant pavillon des Etats-Unis, construits aux Etats-Unis et appartenant à des intérêts basés aux Etats-Unis. Les $\frac{3}{4}$ des membres d'équipage doivent être de nationalité américaine. Selon ses défenseurs, cette mesure permettrait d'assurer la sécurité nationale du pays quand, pour ses pourfendeurs, elle surenchérit le prix des marchandises transportées de ports à ports et constitue une entrave au libre-échange.

C'est à partir du Traité de Rome de 1957 et de l'ouverture du marché commun que l'UE fait face à une concurrence

entre Etats membres. La libre circulation des travailleurs a conduit à la reconnaissance mutuelle des diplômes et des brevets maritimes. Le phénomène du différentiel salarial et social que certains qualifie de *dumping social* s'est accentué avec l'élargissement de l'Europe. Les pays baltes et de l'est (Roumanie, Croatie notamment) fournissent une importante main d'œuvre maritime bon marché car travaillant aux conditions internationales. Le projet de directive "*manning*" de 2004 visait à encadrer le cabotage entre pays membres et à lutter contre le *dumping social* en appliquant les conditions de travail les plus favorables aux salariés des Etats où le navire fera escale. Mais, devant le risque de voir les armements fuir les Etats membres, un consensus doit encore être trouvé entre protection sociale et compétitivité. À quand la mise en place d'un espace juridique maritime européen?

- La France influencée par le droit de l'UE

Bien que le registre français jouisse d'une très bonne réputation à l'international, le nombre de navires l'arborant ne fait que chuter. On constate une érosion constante depuis les années 1960 en nombre de navires et, depuis 1978, en tonnage, avec une nette accélération depuis 1980. Afin de résister au dépaillonnement, les Etats ont mis en place des immatriculations *bis* et permettent entre autres aux armateurs d'effectuer des différences salariales et sociales entre marins selon le niveau de vie de leurs pays respectifs. En France, cet alignement sur les standards internationaux s'est ressenti lors de l'intégration dans le Code des transports de la partie relative aux règles de droit social maritime auparavant contenu dans le Code du travail et le Code du travail maritime.

En France, les navires immatriculés au premier registre représentent le tiers de la flotte sous pavillon français et 85 % du total des marins de commerce français. Il s'agit surtout de transbordeurs et de vedettes à passagers qui assurent des liaisons de cabotage. Les navires immatriculés aux différents registres *bis*, registre Wallis et Futuna adapté pour les navires de croisières ou le Registre International Français (RIF), qui a pris la suite du registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises TAAF (1975) créé en 2005, représentent un nombre d'emplois français bien moindre, du fait des modalités spécifiques de composition des équipages (avec un minimum de 25% de marins issus d'un EM/UE), c'est l'immatriculation la plus utilisée de la flotte de commerce française.

La France dispose elle aussi d'un "privilège de nationalité", réservé à certains postes ou types de navires/trafics et ce malgré la désapprobation de la

Commission européenne (CE)². Le capitaine et les officiers doivent posséder les diplômes nécessaires, connaître la langue française, ainsi qu'avoir de bonnes connaissances en matière juridique afin d'être à même d'assumer des prérogatives de puissance publique le cas échéant (art. L 5522-1 Code des transp.). Afin d'harmoniser les conditions sociales des marins le décret Tisa de 2014, dit d'"Etat d'accueil", contraint les armateurs communautaires naviguant sur les liaisons franco-françaises à aligner leurs normes sociales sur les conventions collectives applicables en France."

Marin sur un navire pétrolier

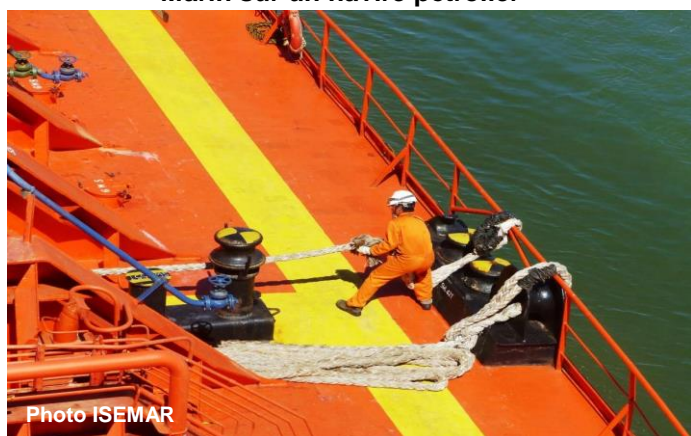


Photo ISEMAR

Le principe de libre marché européen va de pair avec le cantonnement des aides d'État, proscrites par l'article 107 du Traité fondamental de l'UE afin de ne pas fausser la libre concurrence. Le principe est relativement simple : si les infrastructures peuvent profiter de financements publics au nom de l'intérêt général, les services relèvent des marchés et ne peuvent pas en bénéficier. Pour autant le transport maritime peut déroger en partie à ce principe. La concurrence mondiale étant relativement faussée par la pratique du *dumping* social, environnemental ou sécuritaire, la CE autorise le soutien public au secteur maritime si cette aide est conforme aux piliers du développement durable : économique, social, environnemental (*green shipping*, formation professionnelle des marins, R&D...).

La loi Leroy de 2016 a étendu les exonérations de charges sociales et patronales (allocations familiales et les contributions à l'allocation chômage - hors ENIM) en faveur de l'emploi français. L'objectif est de favoriser l'emploi. Ce dispositif dit "*net wage*" (salaire net) a été proposé aux Etats par la CE. Il consiste en l'octroi d'allègements, voire même en l'exonération de charges fiscales et sociales, patronales et salariales à l'armement

maritime (revenu non imposable). Toutes ces mesures sont conformes à la réglementation européenne. Le *net wage* est déjà en place en Finlande, Danemark, Allemagne, Belgique, Italie, Grande Bretagne à différents degrés. Le gouvernement français était réticent à voir cette mesure se généraliser à tous les armements. L'hypothèse de supprimer les exonérations de charges non ENIM dans le cadre du projet de loi de finance 2018 a soulevé une bronca du côté des armateurs. Ce projet a finalement été abandonné par le gouvernement.

Vers une consécration du droit social international des marins ?

Jugé par certains comme trop timoré et manquant d'effet obligatoire, le corpus réglementaire dédié au facteur humain est limité comparé à l'arsenal technique de la convention SOLAS (*Safety Of Life At Sea*). Pourtant ses apports sont tout aussi fondamentaux. La Convention STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) de 1978, de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) établit des normes internationales de formation, de délivrance des brevets et de veille des gens de mer. Elle prend en compte le phénomène d'internationalisation croissant des équipages. La reconnaissance des brevets et la standardisation des normes facilitent ainsi la mobilité des équipages.

Une résolution sur les principes du *safe manning* a été adoptée, ainsi que des lignes directrices sur la gestion et l'atténuation de la fatigue et une prise en compte des risques psycho-sociaux. Le **Code ISM** (*International Safety Manangement*) impose aux compagnies maritimes de mener une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement ainsi que tout un protocole qualité, sécurité, environnement. Ces normes internationales aident à lutter contre un trop grand écart salarial et social qui fausse les conditions de concurrence, tout en maintenant la sécurité de la navigation maritime.

Véritable avancée sociale la Convention MLC (*Maritime Labour Convention*) de 2006 vient consolider le droit social international des marins. Certains la qualifient de quatrième pilier du régime réglementaire international, venant compléter le corpus de l'OMI relatif à la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement. Elle a été adoptée par l'OIT et est le fruit d'un consensus entre représentants des armateurs et représentants des gens de mer. Cette convention s'intéresse à leurs conditions de travail et de vie à bord : contrat d'engagement, durée du travail, temps de repos, rapatriement, logement, alimentation, soins médicaux à bord sont notamment concernés. Au 1^{er} février 2018, 84 Etats l'avaient ratifiée ce qui représente 91% de la jauge brute de la flotte

² Ce privilège de nationalité serait contraire selon la Commission européenne au principe de non-discrimination entre les travailleurs des Etats membres (art 39 du Traité CE).

marchande mondiale. La MLC 2006 s'applique aux navires d'un Etat partie à la Convention ainsi qu'aux navires faisant escale dans un port d'un pays signataire. Ce principe de non octroi de traitement de faveur, incite à une ratification universelle et lutte contre le dumping social. Cependant, l'applicabilité de la Convention n'est pas uniforme : certaines dispositions sont impératives, d'autres relèvent de la discrétion de l'Etat signataire. La couverture des droits du marin fluctue en fonction du pavillon et des eaux dans lesquelles le navire se trouve. Les points d'achoppement sont multiples; mise en place d'un salaire et d'un effectif minimum, d'une sécurité sociale *a minima*, du respect à bord des temps de travail et de repos... Autre obstacle à son effectivité : l'absence de contrôles et de sanctions. Faute de moyens financiers suffisants et d'une réelle administration maritime, certains Etats signataires et/ou Etats du port sont incapables de mener des opérations de contrôle et d'infliger les sanctions.

Poste de commande salle des machines

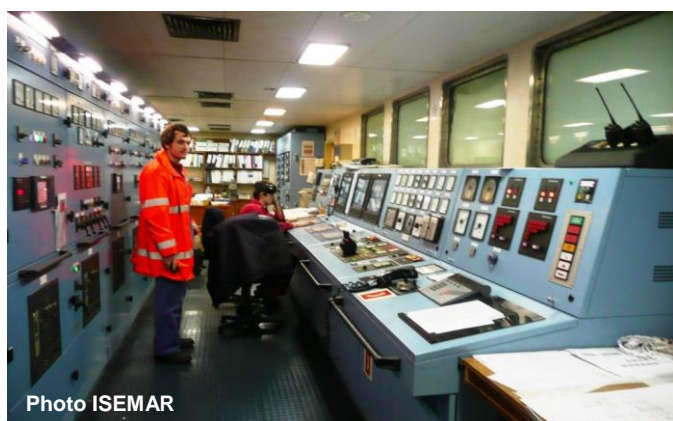


Photo ISEMAR

Ce déficit d'harmonisation et les écarts de contrôles et de sanctions au sein des Etats signataires tendent à affaiblir la portée de la MLC 2006. Des progrès restent donc à faire. Comme en témoigne le bulletin annuel 2016 de *l'International Transport Workers Federation* qui constate que 68% des navires inspectés présentaient des déficiences. 38% de ces déficiences sont dûs au retard ou au non-paiement des salaires et 31% à une violation du contrat de travail. Même si des efforts restent à accomplir l'objectif à terme de la MLC 2006 est d'aboutir à des dispositions sociales communes et nivelées vers le haut, tout en veillant à maintenir les emplois dans les principaux pays fournisseurs de main d'œuvre maritime. C'est là que le bât blesse : comment assurer de bonnes conditions sociales et salariales, conditions parfois perçues comme une variable d'ajustement tout en restant dans la course de la mondialisation?

L'impact des nouvelles technologies

A première vue, l'introduction des nouvelles technologies telles que les systèmes d'automatisation, les cartes marines électroniques (ECDIS), apportent plus de confort et de sécurité aux marins, à condition que ces avancées technologiques s'accompagnent d'un programme de formation afin d'en faire un bon usage. Cette digitalisation n'est pas intrinsèque au secteur maritime. Elle s'observe dans le secteur de l'aéronautique, de l'automobile ou encore bancaire. Aujourd'hui la réflexion va plus loin que la réalité augmentée des passerelles, l'idée est de restreindre la place du marin à bord du navire.

En 2016, le rapport annuel des accidents maritimes de l'AESM (Agence Européenne de Sécurité Maritime) estime que 62% des accidents recensés sur cette période sont dus à des erreurs humaines. On entend par "facteur humain", à la fois les marins présents à bord du navire et les managers à terre. Le stress et la fatigue augmentent le risque d'erreur. Le navire autonome serait-il alors, gage d'une meilleure sécurité? Cette tendance inquiète les marins qui y voient une menace pour leur emploi et pour la sécurité maritime. Cette rupture technologique pose des questions en termes de réglementation internationale et d'assurances. L'introduction potentielle de navires automatisés bouscule le corpus juridique actuel. De nouvelles normes internationales devront être adoptées relatives à la formation des opérateurs (aptitude à la veille à la passerelle, aux communications, à la gestion des machines...). Toutes les exigences réglementaires se focaliseront sur le centre névralgique et ultra-sensible du poste de commande à terre et des opérateurs de conduite. Le métier de marin sera-t-il voué à disparaître ? Tout du moins il devra muter en un ingénieur informatique ultra spécialisé et entraîné. L'industrie du transport et les modèles de travail devront s'adapter. Le volet responsabilité et assurantiel avec notamment le risque cyber reste à inventer. L'OMI devra se saisir de ce sujet. Cependant, à l'heure actuelle il est difficile de se prononcer sur l'avenir de cette "automatisation de l'extrême". Les grands armateurs tels que CMA CGM et Maersk ne se sont pas prononcés en leur faveur même s'ils s'y intéressent de près. Les drones marins "téléopérés" pourraient être intéressants pour la surveillance des parcs éoliens offshore, ainsi que pour les liaisons de courte distance.

Camille VALERO, ISEMAR