

## **La dimension sociale d'une politique maritime européenne**

*Contribution de la Région Bretagne à la consultation consécutive à la publication du Livre Vert de la Commission européenne : "Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers."*

## Introduction

Lorsque le Livre Vert évoque la raison d'être d'une politique maritime européenne, il rappelle que « *le développement durable est au coeur des priorités de l'Union européenne. Il doit permettre le renforcement mutuel de la croissance économique, de la protection sociale et de la préservation de l'environnement* ». Le Livre Vert, est-il indiqué, « *cherche à établir un juste équilibre entre les dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable* ». Fidèle en cela à la définition du concept de développement durable, telle qu'elle apparaît dans les conclusions du Conseil européen de Lisbonne, le Livre Vert réserve ensuite une place réduite à la dimension sociale. Il suffit de rappeler que le Livre Vert affirme reposer sur deux piliers : l'économie, à travers la stratégie de Lisbonne, et l'environnement. Le pilier social est certes compris dans la référence faite à Lisbonne, mais une référence explicite aurait été la bienvenue ; et si certaines propositions de la Commission sont très novatrices, elles méritent cependant d'être complétées et approfondies.

Le Conseil régional de Bretagne s'est mobilisé dès le début de la réflexion européenne sur la politique maritime. Il y apporte sa contribution à travers ses collaborations avec les autres régions maritimes européennes. Il a ainsi eu l'occasion déjà de s'exprimer sur l'économie, la place de la mer dans les régions côtières ou encore la sécurité maritime. Il entend poursuivre cette approche globale des problématiques maritimes.

Il a souhaité, en complément de ses autres implications, proposer à la Commission européenne une contribution dédiée à la dimension sociale, comprise comme composante incontournable de toute politique maritime intégrée. Cette contribution particulière s'appuie notamment sur la conférence organisée par le Conseil régional à Rennes, le 9 mars 2007. Au cours de cette journée de débats, plus de 150 participants - représentant l'ensemble des intérêts du secteur maritime au niveau européen, national et régional - ont débattu et formulé des propositions en matière de formation, de conditions vie et de travail dans le secteur maritime européen et d'amélioration des standards internationaux<sup>1</sup>.

La dimension sociale est essentielle :

- Pour restaurer **l'attractivité du secteur maritime** et conforter les emplois dans ce secteur ;
- Pour assurer **l'avenir des régions côtières** et permettre qu'elles continuent d'être des lieux de vie dynamiques et attirants ;
- Pour garantir **la sécurité, tant des professionnels que du milieu et des côtes**.

Quelques exemples suffiront à montrer la centralité des enjeux sociaux sur ces trois impératifs :

- Le Livre Vert déplore, à plusieurs reprises, la faible attractivité du secteur maritime. A quoi cela tient-il ? A une mauvaise image véhiculée, notamment, par la rudesse des conditions de travail, par les contraintes familiales ou par la baisse des revenus : « *Conjugué à l'impression que les emplois ne sont pas sûrs et que les conditions de travail sont médiocres, l'élément pécuniaire a entraîné une baisse du nombre de candidats aux métiers de la filière maritime.* » Ce constat sombre doit sans doute être nuancé car il ne concerne ni toutes les activités maritimes, ni tous les Etats, mais il reflète bien le lien qui existe entre les conditions de vie et de travail et la capacité de maintenir les emplois dans le secteur maritime européen. Pour conserver ses compétences et son savoir-faire, l'Europe doit faire rêver les jeunes avec la mer et ceci passe, notamment, par la prise en compte des enjeux sociaux ;

---

<sup>1</sup> Les actes de cette conférence seront prochainement disponibles sur le site Internet de la Région Bretagne , ainsi que sur le site Internet « Europe de la Mer »

- Le Livre Vert veut assurer, par son troisième chapitre, l'avenir des régions côtières. Celui-ci est lié à leur capacité à maintenir des activités et des communautés tout au long de l'année sur leur littoral. Le tourisme est une ressource vitale pour les régions côtières et témoigne de leur attrait et de la qualité de vie que l'on peut y trouver. Fort de ce constat, le Livre Vert appelle à son développement. Toutefois, les régions côtières ne peuvent ni ne veulent vivre du seul tourisme. Elles souhaitent maintenir la pluri-activité : voir s'implanter de nouvelles activités et encourager les activités traditionnelles (la pêche, dont la petite pêche côtière, la conchyliculture ou encore l'agriculture sur les zones côtières). Ceci suppose de réserver les espaces nécessaires, d'attirer vers les métiers maritimes des jeunes et de permettre à ceux qui travaillent sur le littoral d'y vivre tout au long de l'année et d'y trouver les services, et particulièrement les services publics, nécessaires. La Commission doit être consciente de la situation actuelle quant à l'artificialisation des littoraux et à la pression foncière qui conduit à la difficulté croissante pour les communautés côtières de continuer à vivre sur le littoral et met en danger la pérennité de certains métiers. Sur ces importantes questions, le Conseil régional de Bretagne mène actuellement une démarche d'élaboration d'une Charte des espaces côtiers bretons, véritable démarche de gestion intégrée de la zone côtière.

- Le Livre Vert insiste sur la sécurité maritime pour l'ensemble des flottes. Faut-il rappeler que les travaux actuels de l'OMI ou de l'OIT s'attachent essentiellement à l'élément humain ? Les cadences de travail, les conditions de vie à bord, ont une influence particulièrement importante sur la sécurité maritime : elles conditionnent la qualité de la veille assurée en passerelle, elles garantissent un entretien correct du navire ainsi que la compétence des équipages. Faut-il aussi rappeler que la pêche, plus particulièrement, reste l'une des activités les plus dangereuses à l'échelle mondiale et que même sur le territoire communautaire elle présente un taux d'accidentologie bien supérieure à la moyenne des autres professions ?

Ces trois exemples montrent qu'une politique maritime ne saurait se construire ni se dire intégrée si elle ne prend pas pleinement en compte les questions sociales dans la recherche d'un véritable équilibre avec l'économie et l'environnement. Cette intégration des considérations sociales réclame des actions ambitieuses, à moyen et long terme, et des mesures d'accompagnement dont la mise en œuvre peut être plus rapide. Elles s'articulent autour de 4 axes centraux :

- Mieux organiser la formation dans le secteur maritime ;
- Acquérir les données et éléments de connaissance nécessaires ;
- Assurer la sécurité des professionnels, du milieu et des côtes ;
- Créer un espace maritime commun européen.

## **I - Mieux organiser la formation dans le secteur maritime**

### **-> Favoriser les parcours autour de « carrières maritimes »**

Les recherches menées montrent que la pénurie de recrutement que connaissent ou vont connaître les professions maritimes (et notamment en matière d'officiers de la marine marchande) peut être combattue par un investissement fort dans la formation. La création d'un véritable parcours autour d'une carrière maritime semble une voie à étudier pour attirer vers les métiers maritimes. La Commission devrait réfléchir, avec les Etats membres, à la façon dont elle peut agir afin d'assurer la mobilité entre les professions du secteur maritime et, éventuellement, vers des secteurs connexes. La reconnaissance des diplômes, la validation des acquis de l'expérience et la formation tout au long de la vie doivent permettre aux professionnels de la mer de changer de métier ou de

spécialité au cours d'une vie professionnelle et de construire, s'ils le souhaitent, une carrière maritime faites d'expériences dans des secteurs comme la pêche, la navigation commerciale, le contrôle portuaire ou encore les services, par exemple.

### **-> Mettre en place un Institut des Hautes Etudes Maritimes**

Le Livre Vert appelle à une organisation de la recherche dans le domaine maritime. En complément de cette structuration voulue par la Commission dans le Livre Vert, il pourrait être envisagé la création d'un Institut des Hautes Etudes Maritimes. Ce dernier n'aurait pas pour ambition de remplacer les dispositifs de formation qui existent dans le secteur maritime : formation universitaire en sciences dures ou en sciences sociales, écoles d'ingénieurs, centre de formation pour la pêche ou la marine marchande... Son objectif serait de proposer un cycle complémentaire de formation aux étudiants des diverses branches maritimes. Il devrait permettre à chacun de dépasser sa spécialité pour acquérir des connaissances transversales dans le secteur maritime. Ainsi, un étudiant formé au métier de commandant de la marine marchande ou d'ingénieur de la construction navale pourrait acquérir ou consolider ses connaissances en biologie marine, en océanographie, en économie, en droit etc. Les parcours de formation sont à imaginer mais devraient permettre des croisements entre :

- les spécialistes de secteurs maritimes à travers l'Europe ;
- les jeunes étudiants et les personnes ayant déjà une expérience dans le monde professionnel ;
- les ressortissants d'Etats membres et des étudiants de pays tiers.

Outre cette activité de formation, l'Institut assurerait une fonction de recherche multidisciplinaire dans le secteur maritime.

L'Institut des Hautes Etudes Maritimes pourrait être une structure de taille modeste, à la fois centre de recherche transdisciplinaire accueillant des chercheurs européens et centre de formation de haut niveau.

La Commission dispose de plusieurs modèles dont elle pourrait s'inspirer, en croisant leurs avantages respectifs, et notamment :

- l'Institut Universitaire Européen de Florence, mais en gardant à l'esprit la différence fondamentale d'objectif : il ne s'agit pas uniquement de former et d'attirer de jeunes chercheurs, mais aussi et peut-être surtout d'offrir une formation complémentaire (a priori courte) de haut niveau à des personnes déjà formées ou impliquées dans des activités professionnelles (de type Mastère) ;
- L'Académie de Droit International de La Haye qui propose des cours d'été ou des formations complémentaires sur un mois, en s'appuyant sur les recherches et l'enseignement des meilleurs spécialistes mondiaux du droit international.

### **-> Créer un réseau européen des centres de formation maritime**

L'idée est déjà suggérée par le Comité des Régions et la Région Bretagne se limitera à esquisser certains des traits caractéristiques que pourrait revêtir cette proposition. Cette mise en relation des centres de formation maritime européens permettrait de mieux faire connaître et promouvoir leur formation, d'échanger autour des méthodes pédagogiques, de favoriser les séjours d'étudiants et d'enseignants à travers l'Europe et de travailler à la reconnaissance mutuelle des diplômes délivrés. Ce réseau solidifierait ainsi les liens au sein de la communauté maritime européenne.

## - > Favoriser le statut et la formation des femmes de pêcheurs et de conchyliculteurs

Les femmes de marins pêcheurs et de conchyliculteurs assurent, pour de nombreuses communautés côtières, un rôle fondamental. Ce sont elles qui commercialisent la pêche ou encore qui assurent la gestion administrative de l'activité. Pour la qualité de vie dans les zones côtières, il convient de dynamiser les petites communautés côtières et ceci passe, en partie, par la reconnaissance et l'appui aux conjoints des pêcheurs et conchyliculteurs. L'Union européenne a adopté une directive qui garantit un statut pour le conjoint du travailleur indépendant. Sa transposition et son application correctes dans chaque Etat membre doivent, dans un premier temps, être assurées à l'égard des femmes de pêcheurs<sup>2</sup>. Ceci doit leur permettre de bénéficier des avantages sociaux liés à la reconnaissance d'un véritable statut.

Mais il convient également de réfléchir aux modalités de formation à développer et à proposer aux femmes de pêcheurs et de conchyliculteurs, formations qui tiennent compte des situations et contraintes particulières qui sont les leurs. Déjà le rapport MacAllister remis à la DG Pêche en 2002<sup>3</sup> montrait que les questions de formation étaient un point critique. Il préconisait de fournir aux femmes de pêcheurs des formations notamment en gestion, techniques de commercialisation, informatique et comptabilité. Il est important que les femmes de pêcheurs puissent avoir accès à une formation diplômante et que leur connaissance des nouvelles technologies soit assurée. En effet, cette dernière compétence est indispensable pour autoriser l'échange d'expériences et de bonnes pratiques à travers l'Europe.

D'une manière générale, c'est l'accès même aux nouvelles technologies qui doit être encouragé, spécialement vis-à-vis des communautés de pêcheurs les plus pauvres. L'Union pourrait, à travers les fonds européens, généraux (dont le FSE) ou dédiés, encourager la promotion de ces actions.

## II - Acquérir les données nécessaires

### - > Créer un réseau européen de données économiques et sociales dans le secteur maritime

La Région Bretagne soutient la proposition du Livre Vert de créer un réseau européen de données sur le milieu marin, et insiste sur la nécessité pour ces données d'intégrer les éléments économiques et sociaux. Comme l'ont rappelé les travaux des experts, un manque sérieux de données et d'harmonisation de ces dernières est à déplorer dans le secteur maritime européen : manque de données fiables et comparables sur les emplois maritimes ou encore manque de données sur l'accidentologie et ses causes. Aussi, il est urgent de créer un réseau européen de données afin d'obtenir des indications fiables sur l'emploi maritime, sur les conditions d'exercice de ces emplois maritimes à travers l'Europe et sur les problèmes sociaux spécifiques du secteur maritime (comme les abandons de marins dans les ports, l'accidentologie à la pêche etc.).

Pour être pragmatique, il faut partir du constat qu'il existe déjà de nombreux acteurs qui produisent des recherches sur ces thèmes, qu'une structuration se met en place progressivement pour les accidents et les événements et mer et que certains Etats ou certains secteurs sont en avance sur d'autres. De telles sources de données se trouvent au niveau des régions, des Etats et de l'Union européenne.

Il pourrait alors être opportun d'imaginer une **structure souple** qui animerait et assurerait le fonctionnement d'un réseau européen des données économiques et sociales du secteur maritime.

---

<sup>2</sup> Directive 86/613 du 11 décembre 1986 sur l'application du principe de l'égalité de traitement entre les hommes et femmes exerçant une activité indépendante, y compris agricole, ainsi que sur la protection de la maternité.

<sup>3</sup> MacAllister, Elliot (2002), "The role of women in the fisheries sector", Bruxelles, DG Fisheries, final report 1443/RO3/C.

Ce réseau relierait les centres nationaux publics de recherche, les centres privés et associations (comme le Seafarers International Research Center de Cardiff ou l'Observatoire des Droits des marins de Nantes), les structures européennes (EUROSTAT, Agence européenne pour la sécurité maritime, Agence européenne pour la santé et la sécurité au travail, Centre européen pour le développement de la formation professionnelle) et internationales (base Sector de l'OIT, base Equasis). Sa première tâche serait de dresser un état des lieux des ressources disponibles. Puis il pourrait organiser l'harmonisation progressive des données. En complément, les Etats membres pourront être invités à élaborer des statistiques à fournir à la Commission pour les secteurs et domaines qui ne seraient pas encore couverts. Un tel réseau serait particulièrement utile pour construire, par exemple, des indicateurs sociaux dans le domaine maritime ou encore pour mieux comprendre les causes des incidents et accidents<sup>4</sup>. Pour assurer la pérennité de ce réseau, la Commission devrait s'engager à assurer son soutien, à l'image de son action à l'égard des CCR dans le domaine de la pêche.

### **- > Encourager la recherche en sciences humaines et sociales sur le secteur maritime**

Ce vœu est formulé par le Comité des Régions qui précise que ces recherches doivent permettre de disposer de paramètres qui permettront de mesurer la durabilité sociale et environnementale des activités maritimes. La Région Bretagne appuie cette volonté de voir considérées et encouragées les recherches en sciences humaines et sociales.

## **III - Assurer la sécurité des professionnels, du milieu et des côtes**

Garantir la sécurité maritime est un objectif prioritaire de toute politique maritime. Mais il faut avoir de la sécurité maritime une conception globale : elle concerne les hommes, le milieu et les côtes. Comme l'introduction l'a rappelé, l'élément humain est au cœur des réflexions actuelles sur une amélioration de la sécurité en mer. Cette place centrale se justifie par deux considérations : la priorité de la sauvegarde de la vie humaine en mer et la conscience que le meilleur garant de la sécurité du navire, quel que soit ce navire, est son équipage.

La pêche est une activité qui connaît, selon les statistiques et études, une très forte accidentologie. A ceci de nombreuses raisons, et les incohérences qui existent entre les politiques sectorielles dans le secteur maritime, justement soulignées par le Livre Vert, en font partie. En effet, politique destinée principalement à protéger la ressource et à organiser les marchés, la politique commune de la pêche aboutit à générer des effets pervers en termes de sécurité des pêcheurs. Par exemple, les contraintes de jauge imposées dans un but de réduction de la flotte conduisent à rendre le navire peu habitable et dangereux. De la même façon, des réglementations techniques sur les engins de pêche se font parfois au détriment de ceux qui les manoeuvrent. Il est dorénavant essentiel que la Commission prenne en compte l'impératif de sécurité qui doit prévaloir à la pêche.

La Commission ne part pas de rien : des directives ont été adoptées pour garantir la sécurité des navires de pêche, d'autres sont destinées à préserver la sécurité et la santé des pêcheurs. En outre, des avancées sont à enregistrer avec les réserves de jauge, la modification du régime des aides à la pêche et le nouveau fonds européen pour la pêche.

La Région Bretagne prend note, enfin, de l'annonce faite par le responsable de la Task Force des Affaires Maritimes, le 9 mars 2007 à Rennes : parmi les propositions de la Commission de l'automne, figureront des mesures en faveur de la sécurité des pêcheurs.

---

<sup>4</sup> Il s'articulerait alors avec le projet de directive en cours de discussion sur les enquêtes après accident, qui figure dans le troisième paquet de mesures en faveur de la sécurité maritime.

La Région Bretagne considère comme très positifs le rapport et la résolution du Parlement européen adoptés en 2001 par la Commission Pêche, ainsi que les travaux menés, au sein de la DG EM-PLOI et de l'Agence européenne pour la sécurité et la santé au travail, sur la sécurité et la santé des travailleurs dans le secteur de la pêche. Mais, dans l'optique d'une politique maritime intégrée, elle insiste sur la **bonne articulation à construire désormais entre protection de la ressource et protection des pêcheurs**. Aussi, elle propose que la Commission envisage :

- d'autoriser le soutien à un renouvellement de la flotte artisanale, selon des modalités à déterminer, afin de disposer de navires qui garantissent la sécurité et la santé au travail, notamment grâce à leur ergonomie. Surtout, la coque et la puissance du navire sont des éléments de sécurité et de confort essentiels. Or, actuellement, la régulation de l'effort de pêche se fait sur ces deux critères. Un autre moyen de régulation ou un mode de calcul différent pourraient être imaginés, afin de permettre la mise en cohérence de la PCP avec les directives relatives aux normes de sécurité. Ces actions ne préjugent pas de l'opportunité d'aboutir enfin à un corps de règles applicables aux embarcations de moins de 15 mètres ;

- de mener une étude d'impact préalable à toute mesure technique afin d'apprécier ses conséquences sur la sécurité des pêcheurs et leurs conditions de travail, de manière systématique et en consultation avec la profession. De telles études d'impact systématiques préalables existent déjà dans le cadre européen pour l'environnement, pour les aspects financiers ou encore pour la subsidiarité des actions. Ces études devraient associer l'ensemble des structures qui sont concernées par les politiques de l'emploi, naturellement au sein de la Commission mais aussi au niveau du Conseil économique et social comme du Parlement européen.

En lien avec la proposition de structuration d'un réseau de données et de connaissances, il pourrait également être opportun de mettre en place un centre de ressources plus spécifique à la sécurité dans le domaine des pêches maritimes. Ce centre pourrait être un lieu d'échange des bonnes pratiques et de recommandations aux marins, aux entreprises et aux décideurs publics.

### **Des mesures d'accompagnement :**

Améliorer la veille à bord des caboteurs : Cette mesure s'inscrit clairement dans une optique de transversalité : elle pourrait avoir un impact direct sur la réduction du nombre des collisions entre unités de pêche et unités de commerce, que l'actualité met régulièrement sur le devant de la scène. En effet, la sécurité maritime doit bien considérer que la navigation met sur le même plan d'eau des usagers aux contraintes très diverses : pêcheurs, navire de commerce, ferries, plaisanciers... La réglementation actuelle impose la présence de deux hommes de quart de nuit et d'un nombre suffisant d'officiers en capacité de faire le quart (au moins trois dès lors que les rotations dépassent quelques heures). Il semble qu'elle ne soit pas toujours respectée. Ces lacunes dans la veille tiennent à un sous-effectif à bord des petits caboteurs. Elles ne sauraient, dès lors, être corrigées par une approche purement technique (par exemple avec l'obligation d'emport d'AIS). L'Union, dans le cadre de la future politique maritime, devra être attentive au contrôle des fiches d'effectifs visées par l'Etat du pavillon et se donner les moyens de vérifier si les effectifs indiqués sur ce document sont suffisants, tant en nombre qu'en qualité, pour assurer une navigation sûre du navire, en lien notamment avec les difficultés évoquées dans le point suivant. Cette mesure sera également source d'emploi puisqu'elle permettra le recrutement des marins nécessaires à bord. Elle pourra prendre appui sur la directive de 1999 relative au temps de travail<sup>5</sup>, et plus particulièrement sur sa clause 10.

Garantir un accueil de qualité dans les ports européens : La fatigue et l'isolement sont deux éléments qui jouent clairement en défaveur de la sécurité maritime. Les escales sont, en principe, des moments privilégiés qui doivent permettre au marin de se reposer et de sortir du milieu confiné qu'est le navire. Or, à l'heure actuelle, les nouvelles charges imposées lors des escales (mise en oeuvre des codes ISM et ISPS, auto-arrimage des conteneurs...) ne l'autorisent plus guère. Il convient alors d'être attentif à l'intégration de toutes ces heures dans le calcul de la durée du temps

---

<sup>5</sup> Directive 1999/63 du 21 juin 1999

de travail conformément à la directive de 1999. De la même façon, certains ports et armateurs pratiquent l'auto-arrimage et l'auto-désarrimage des conteneurs par l'équipage. Cette manoeuvre, justifiée par un gain de temps source de plus grande rentabilité, entraîne deux conséquences graves : elle prive les marins de leur temps de repos et d'escale et leur confie des tâches qui sont de la responsabilité des dockers.

Soutenir l'action internationale : L'Union européenne fait preuve d'un réel dynamisme dans les négociations internationales en faveur de la sécurité maritime. Son implication vis-à-vis de l'Organisation Maritime Internationale ou de l'Organisation Internationale du Travail doit être soulignée. Les efforts de la Commission pour inciter les Etats membres à ratifier rapidement la convention sur le travail maritime consolidée de février 2006 doivent être encouragés afin de permettre une entrée en vigueur à brève échéance des nouvelles stipulations<sup>7</sup>. Conformément à cette démarche active, l'Union doit suivre avec attention la révision en cours de la convention STCW.

L'Union européenne devrait parvenir à se mobiliser autant sur les conventions internationales en faveur de la pêche qu'elle parvient à le faire pour la navigation commerciale. En effet, nombre de conventions internationales dans le secteur de la pêche, et spécialement pour ce qui concerne la sécurité, restent à mettre en oeuvre faute de ratifications. Déjà en 2001 le Parlement européen pointait cet état de fait<sup>8</sup> qu'il faut étayer par quelques chiffres :

- La convention STCW-F de 1995 pour la formation dans le secteur de la pêche n'a été ratifiée que par un seul Etat membre, le Danemark ;

- Le protocole de 1993 à la Convention de Torremolinos a été ratifié par 7 Etats membres : le Danemark, l'Allemagne, l'Irlande, l'Italie, les Pays-Bas, l'Espagne, la Suède. Toutefois, cette convention internationale a été communautarisée et étendue par la directive 97/70/CE et devient, dès lors, applicable à l'ensemble des Etats membres. Ceci n'interdit pas aux Etats d'y adhérer, comme la France va le faire très prochainement ;

Surtout, de la même manière qu'elle l'a fait pour la convention sur le travail maritime consolidée, la Commission doit s'engager à apporter son soutien aux négociations en cours, toujours au sein de l'OIT, pour aboutir à une convention sur le travail dans le secteur de la pêche, qui sera à nouveau soumise à la 96<sup>ème</sup> session de la conférence internationale du travail en juin 2007. Elle devrait, à cette occasion, faire preuve de sa capacité à se mobiliser et à mobiliser les Etats membres sur cet enjeu important, ainsi qu'à coordonner leurs positions dans le sens du traitement le plus favorable aux pêcheurs.

#### **IV - Créer un espace maritime commun européen**

Le Livre Vert fait preuve d'audace et reprend l'idée, déjà évoquée par ailleurs, d'espace maritime commun européen. Il faut persévérer dans cette voie et donner un contenu à cet espace maritime commun. Il existe déjà, de fait, pour la protection de l'environnement : créons-le maintenant pour l'économie et pour le social, les deux autres composantes du développement durable !

Pour son volet économique, cet espace maritime commun devrait permettre la suppression des obstacles douaniers et administratifs qui frappent actuellement la navigation intra-communautaire, considérée comme un voyage international. Ceci contribuerait grandement au report modal du routier vers le maritime voulu par la Commission et le Conseil.

---

<sup>7</sup> L'entrée en vigueur de la nouvelle convention demandera sans doute à la Communauté de mettre à jour sa directive relative au contrôle par l'Etat du port.

<sup>8</sup> Commission Pêche, Rapport n° A5-0087/2001 du 12 mars 2001, Rapporteur : Rosa Miguez Ramos

Contrairement à d'autres, la Région Bretagne ne se range toutefois pas à l'opinion que l'espace maritime commun devrait se limiter à cette seule ambition. Il doit comporter un volet social.

Cet espace devrait avoir pour objectif de soumettre tous les navires qui fréquentent les ports européens, quels que soient leur pavillon et la nationalité de leur équipage, à un corps de règles sociales européennes. A l'image du dispositif en vigueur pour lutter contre la pollution par les navires, ce corps garantirait une application uniformisée et complète des normes internationales, auxquelles s'ajouteraient des règles européennes renforçant ces dispositions. Un élément à considérer pour justifier cet objectif est, notamment, le lien désormais parfaitement établi entre les conditions de vie et de travail à bord et les accidents maritimes. L'extension de ces règles aux navires qui fréquentent, plus généralement, les eaux européennes serait à étudier.

La nouvelle politique maritime doit être l'occasion d'affirmer que la concurrence ne doit pas se jouer sur les gains réalisés au niveau de l'équipage. Elle doit gommer, pour la navigation intra-communautaire, les avantages concurrentiels qu'offre le recours à des pavillons qui autorisent un alignement vers le bas des conditions de vie et de travail de l'équipage. Sur ce point, la réflexion sur le pavillon européen pourrait être relancée.

La mise en place du volet social de cet espace maritime commun permettrait d'aboutir à une harmonisation, ou tout au moins un rapprochement, des normes sociales à bord. Il soutiendrait ainsi les efforts déjà entrepris pour supprimer les différences de traitement entre marins communautaires à bord des navires des Etats membres. Mais il viserait aussi à supprimer de telles discriminations entre ressortissants communautaires et ressortissants d'Etats tiers.

Cet espace maritime conduirait, inévitablement, à considérer les spécificités du secteur maritime - qui sont un fait - mais qui ne sauraient aboutir systématiquement à une exclusion des gens de mer d'une grande part de la législation sociale et de la protection de l'égalité de traitement. Faut-il toujours maintenir l'exclusion des gens de mer de la législation européenne sur le licenciement collectif, sur l'information des travailleurs ou sur le transfert d'entreprises ? La réponse ne peut se faire qu'au cas par cas, mais la logique devrait désormais bien être celle de l'exception des exclusions.

Afin d'atteindre l'objectif d'un véritable espace maritime commun, la Communauté pourrait, comme la Commission l'avait déjà proposé (communication de 1998), réserver certains types de lignes régulières entre deux Etats aux navires qui battent pavillon de l'un de ces deux Etats.

L'espace maritime commun comporterait un volet portuaire. Les Etats du port doivent remplir la fonction que le droit international et le droit communautaire leur accordent pour vérifier le respect des conditions de vie et de travail à bord des navires. Depuis quelques années, la base de données Equasis inclut une section relative à l'équipage. Ce progrès doit se poursuivre en deux directions : un enrichissement de la base Equasis sur les données liées à l'élément humain et un renforcement des contrôles sur ces questions lors du Port State Control. La Région Bretagne prend acte, en ce domaine, des avancées sur le contrôle des conditions de vie et de travail contenues dans le projet de nouvelle directive sur le contrôle par l'Etat du port inclus dans le paquet Erika 3, tout en regrettant le niveau minimal des conditions de vie et de travail retenu.

En corollaire, cela impliquerait que la Communauté se dote des moyens nécessaires à la mise en œuvre de cet objectif, peut-être par la création d'un corps d'inspecteurs des navires dédiés spécifiquement au respect des normes sociales.

Les ports européens doivent, en outre, offrir aux marins la possibilité de faire véritablement escale et d'accéder aux infrastructures et services dont ils ont besoin. La convention 163 de l'OIT est relative au bien-être des gens de mer. Signée en 1967, elle n'a pas encore été ratifiée par tous les Etats membres de l'Union européenne. Ont procédé à cette formalité le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Hongrie, la République Tchèque, la Slovaquie et la Suède. Quelques grands Etats portuaires européens manquent à cette liste. Le contexte de la signature de la nouvelle convention sur le travail maritime consolidée, et de sa reprise en droit communautaire, amène à ne plus proposer de nouvelles ratifications de la convention OIT 163. Ceci ne doit pas dispenser la

Commission d'être attentive à la qualité de l'accueil des marins et à inciter les Etats à s'engager sur cette voie. La communautarisation possible des obligations en ce sens de la convention sur le travail maritime sera une avancée.

L'instauration du volet portuaire de l'espace maritime commun doit permettre une harmonisation, à l'échelle européenne, de la mise en œuvre par les Etats de leurs pouvoirs en tant qu'Etats du port, que ce soit sur les questions sociales ou sur d'autres enjeux. Une telle initiative est indispensable pour éviter aux ports attentifs aux questions sociales, ou environnementales, d'être pénalisés par une concurrence faussée.

L'espace maritime commun ne limiterait pas ses apports à la navigation de commerce et aux ports. Il présenterait aussi une plus-value pour les conditions de vie et de travail dans d'autres domaines, par exemple la plaisance professionnelle. En effet, le Livre Vert salue l'essor de la plaisance et la Région Bretagne se félicite de cette appréciation positive portée sur un secteur important de son économie. Toutefois, elle souhaiterait apporter plusieurs éclairages. En premier lieu, elle appelle l'attention de la Commission sur les dangers de pointer, de façon unilatérale, le manque d'infrastructures d'accueil. Les ports de plaisance sont des aménagements lourds, qui sont d'ailleurs soumis à étude d'impact sur la base de la directive 85/337/CE. Tout développement du nautisme doit appeler à une réflexion sur les moyens mis en œuvre pour l'accompagner. Mais dans le cadre de cette contribution spécifique, nous aimerions appeler l'attention sur l'armement à la grande plaisance sous les pavillons dits "rouges". Des travaux récents montrent que la très grande majorité des grands yachts de plaisance sont immatriculés sous les pavillons de Guernesey, île de Man, Gibraltar et îles Caïman. Ces pavillons offrent aux propriétaires des facilités, notamment fiscales. Le personnel de bord peut en être la victime. Il serait alors nécessaire de garantir au minimum la bonne information des personnels embarqués sur les assurances et couvertures maladies à contracter à titre individuel. Surtout, dans le cadre d'un espace maritime commun, il faudra considérer désormais la façon dont ce personnel peut être couvert par la législation européenne sur les conditions de travail de manière globale, et non plus en fonction des législations nationales, ceci d'autant plus que la convention sur le travail maritime consolidée ne s'applique pas à cette catégorie de navires dans la mesure où elle ne vise que les navires se livrant à des opérations commerciales.

### **Des mesures d'accompagnement :**

- Assurer un encadrement des agences de manning : la navigation de commerce et les exploitants de navires ont désormais recours, pour le recrutement de leur équipage, à des agences dites de manning. Ces agences se situent, en grande partie, en dehors des Etats membres de l'Union et ne font l'objet d'aucun contrôle. Or la sécurité maritime ne peut être garantie que par une responsabilisation de l'ensemble des opérateurs de la chaîne de transport : l'armateur, l'Etat du pavillon, l'Etat du port, l'affrèteur etc. Il paraît alors inimaginable de laisser un maillon essentiel en dehors de tout contrôle et supervision, d'autant plus que certaines agences de manning ont des pratiques plus que contestables qui ont une influence directe sur les conditions de travail : soumission du placement au versement d'argent par le marin ou encore tenue de listes noires de marins (élément générateur du « fear factor » : un marin n'osera pas dénoncer les conditions de travail de peur de ne plus trouver d'embarquement). L'encadrement des agences de manning est un préalable, notamment, pour permettre au marin de défendre ses droits quant à ses conditions de travail.

La Région Bretagne appelle donc la Commission à faire des propositions pour garantir un encadrement des agences de manning. Deux types d'action pourraient être mises en place :

- Tout d'abord, il faut pouvoir identifier les agences de manning sérieuses et celles qui ne le sont pas . Des critères devront être établis, notamment au regard des pratiques à l'égard des marins (par exemple quant à la durée d'embarquement). Ceci pourrait se faire par le biais de l'Agence européenne pour la sécurité maritime qui contrôle déjà, sur la base de la convention STCW, les écoles de formation des marins à travers le monde. Le réseau européen d'observation dont la création est suggérée dans le point II pourrait fournir de précieuses informations à ce sujet. Enfin, le contrôle par l'Etat du port pourrait être une autre source de données ;

- Ensuite, sur cette base, il faudrait prévoir un mécanisme de sanction pour les agences de manning défaillantes. Ceci pourrait se faire par le biais d'un agrément des agences de manning, comme cela se pratique pour les sociétés de classification. La Commission pourrait également établir des listes noires et blanches des agences de manning, comme cela se pratique déjà pour les Etats du pavillon dans le cadre du contrôle par l'Etat du port ou comme cela pourra se pratiquer pour les exploitants de navires si le paquet Erika 3 est adopté (article 20 de la proposition de directive relative au contrôle par l'Etat du port). L'inscription de l'agence de manning sur l'une ou l'autre des listes devrait être un critère pris en compte pour déterminer un renforcement ou un allègement du contrôle dans le cadre du Port State Control. Le système peut également reposer sur une responsabilisation via l'armateur / exploitant du navire. Des formes d'auto-responsabilisation sont déjà à l'oeuvre dans certains armements qui contrôlent sérieusement les agences de placement avec lesquelles ils travaillent. Pour encourager cette bonne pratique, le choix de telle ou telle agence de manning pourrait être un critère pris en compte pour établir la qualité de l'armateur, dans le cadre de la proposition Erika 3 déjà mentionnée.

Pour avancer sur cette voie, l'Union pourrait notamment s'appuyer sur la convention n°179 de l'OIT sur le recrutement et le placement des gens de mer de 1996<sup>9</sup>.

- Assurer le paiement des créances salariales des marins abandonnés dans les ports : Dans le paquet Erika 3, la proposition de directive relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires, en son article 6, prévoit l'obligation pour tout propriétaire d'un navire qui fréquente les ports des Etats membres ou qui bat pavillon d'un Etat membre de souscrire une garantie financière destinée à protéger les gens de mer en cas d'abandon. L'article 6 se réfère à une résolution de l'OMI<sup>10</sup> qui prévoit que la garantie doit couvrir les frais de subsistance, l'accès aux soins et le rapatriement. Malheureusement, le projet ne se réfère pas à une autre résolution de l'OMI<sup>11</sup>, soeur de la résolution évoquée qui, de son côté, prévoit une garantie pour couvrir les créances salariales. Cette garantie est offerte aux marins employés par des employeurs communautaires grâce à une directive<sup>12</sup>. L'Union pourrait avoir pour ambition d'offrir cette garantie aux marins employés par des employeurs non communautaires.

## Conclusions

La Commission européenne a annoncé qu'elle proposera un programme d'action à l'automne, qui sera soumis au Conseil des ministres du mois de décembre 2007. Des mesures concrètes sont prévues dès 2008.

Le Conseil régional de Bretagne participera aux différentes initiatives qui seront organisées par la CRPM, les Régions de l'Arc Manche et les autres acteurs européens autour des suites de la consultation et du suivi du Livre Vert. Elle sera, notamment, soucieuse de la prise en compte de la dimension sociale parmi les mesures annoncées.

La Région Bretagne, comme les autres régions maritimes, comptent sur l'engagement des présidences successives de l'Union pour maintenir la politique maritime au rang de leurs priorités, comme s'y sont déjà engagés l'Allemagne et le Portugal.

---

<sup>9</sup> A l'heure actuelle, la convention a été ratifiée par la Finlande, la France et l'Irlande. La plupart des autres Etats membres ont ratifié la convention précédente de 1920. Toutefois, le problème ne concerne pas les pratiques des Etats européens, mais plutôt celle de certains Etats tiers.

<sup>10</sup> Résolution A (930) 22

<sup>11</sup> A 931 (22)

<sup>12</sup> Directive 80/987 du 20 octobre 1980 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur.