

Qu'est-ce qu'un travail décent aujourd'hui ?

Le travail décent dans le transport maritime international

*Intervention Mission de la Mer - Table ronde JOC
(Fête de l'humanité le 10/09/2022)*

Avant-propos : Mission de la mer, qui sommes-nous ?

Mouvement chrétiens présent dans le monde maritime. Solidaires avec les marins pêcheurs et les gens de mer du monde entier, la Mission de la mer se veut présence d'Église dans le monde maritime par l'accueil, le service, le dialogue, l'annonce et la célébration

Remarque liminaire :

Le **transport maritime** est historiquement la **première industrie** à avoir été **mondialisée**, avec la perte du lien entre le navire et l'État dont il "bat pavillon" (*État où le navire est immatriculé*)

C'est également cette industrie du transport maritime qui a largement favorisé la mondialisation (*à la fois victime et acteur de la mondialisation*)

Un navire c'est une usine (ou une ville dans le cas des paquebots de croisière) qui se déplace, d'autant plus facile à délocaliser qu'elle est mobile...

Qu'est-ce qu'un travail décent, dans ce contexte mondialisé ?

Nous retiendrons plusieurs critères :

L'existence d'un contrat, précisant :

- La rémunération,
- La **durée** de l'embarquement,
- La **durée** quotidienne et hebdomadaire du **travail**,
- Les droits à **congés** (minimum de 2,5 jours par mois d'embarquement)
- La **protection sociale** (assurance maladie) et le droit au rapatriement

Des conditions de vie et de travail dignes :

- **Hygiène et sécurité** du travail,
- L'accès à des **soins médicaux**
- **Habitabilité**,
- Existence de **droits syndicaux** (existence de conventions collectives)
- L'accès à des moments de **détente**, à bord et lors des escales, la communication avec les familles,
- **L'absence de discrimination** (race, genre, etc.), l'interdiction du harcèlement

Comment garantir ces droits ?

- Par l'existence d'une **norme internationale** (CTM 2006) et sa mise en œuvre effective par l'État du pavillon (certification)
- Par un **contrôle efficace par l'État du port** (*contrôle des navires battant pavillon étranger, lors de leurs escales dans les ports d'un pays tiers*).
- Par le **combat syndical** (ITF) et la vigilance des associations de bien-être des gens de mer (*Stella Maris et Seamen's club*)

1) La norme internationale

Adoptée par l'OIT en 2006, la convention du travail maritime établit un certain nombre de droits, déclinés en **droits fondamentaux** (règles), **normes obligatoires et principes directeurs**, non obligatoires, mais ayant une valeur interprétative.

La convention définit les **modalités** :

- **De sa mise en œuvre**, par les pavillons (*État d'immatriculation du navire, qui doit certifier son application*)

- Et de son **contrôle par les États du port** (durant les escales du navire, hors de son État d'immatriculation).

On peut notamment citer parmi les **droits "opposables"** (c'est-à-dire faisant l'objet d'une **certification par l'État d'immatriculation du navire**) :

- **Age minimum** (16 ans)
- **Contrats** d'engagement maritime
- **Durée du travail** (14h/jr et 72h/sem.) ou du repos (10h/jr et 77h/sem. soit 91 h/s de W)
- **Effectif du navire** (en nombre suffisant pour assurer la sécurité et l'exploitation du navire)
- Logement
- Installations de **loisirs à bord**
- **Alimentation** et service de table
- **Santé et sécurité** et prévention des accidents
- **Soins médicaux** à bord
- Procédures de **plainte** à bord
- **Paiement des salaires** – Garanti par un système d'assurance - *En France, depuis une loi de 2013, le non-paiement des salaires des marins (quel que soit leur nationalité ou celle du navire) est un délit pénal, passible de 5 ans de prison et 75 000€ d'amende*

2) **Le rôle de l'État du port**, dont les contrôles sont particulièrement efficaces lorsqu'ils sont exécutés dans le cadre d'**organisations régionales coordonnées**, comme c'est le cas en Europe depuis 1981. Ces contrôles qui portent sur les normes de sécurité du navire, mais aussi sur ces normes sociales peuvent aller jusqu'à l'**immobilisation du navire** en cas de **non-conformités** particulièrement **graves**. L'existence de banques de données sur ces inspections permet un réel **suivi** et le cas échéant, un **ciblage** des navires sous-normes.

3) **Le combat syndical**, notamment celui **porté par ITF**, la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, permet, par des **conventions collectives** (qui fixent notamment un **salaire de base** pour les marins), par des **inspections** et par l'appui aux procédures de **plaintes** de faire avancer la mise en œuvre effective de ces droits. Les **bénévoles des association de bien-être** des marins, concourent à cette vigilance. En dépit de ces progrès, les **situations d'abandon de navire** et d'équipage n'ont pas disparu (cas des défaillances et faillites d'armateurs).

En guise de conclusion :

En dépit de ce panorama plutôt optimiste pour le transport maritime, il faut malheureusement signaler un domaine où les droits des gens de mer continuent d'être bafoués et où les conditions relèvent parfois d'un **quasi esclavage** avec de **grave violation des droits** humains.

C'est en effet le cas dans **certains secteurs de la pêche industrielle**, notamment pratiquées dans certains États d'**Asie du Sud-Est ou d'Amérique latine**, en lien avec la **pêche illégale**. Là on trouve des situations de **graves violations** des droits et de la dignité des travailleurs : **absence de contrat** de travail, **faible rémunération**, durée abusive des embarquements, **mauvais traitements** et **conditions de vie à bord indécents**.

Dans ce domaine-là le combat est loin d'être f