

DOCUMENT DE POSITION

OPPORTUNITÉS POUR LES GENS DE MER ET POLITIQUES MARITIMES NATIONALES

**DÉPASSER LE CHAOS
GÉNÉRÉ PAR LA PANDÉMIE**

MARS 2023



ITF

LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT (ITF) EST UNE FÉDÉRATION DÉMOCRATIQUE DE SYNDICATS REPRÉSENTANT LES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DU TRANSPORT, DIRIGÉE PAR SES AFFILIÉS ET RECONNUE COMME LA PLUS GRANDE ORGANISATION MONDIALE DU SECTEUR DES TRANSPORTS. NOUS METTONS TOUTE NOTRE ÉNERGIE À AMÉLIORER LE QUOTIDIEN DES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS, EN CRÉANT DU LIEN ENTRE LES SYNDICATS ET LES RÉSEAUX DE TRAVAILLEURS DE 147 PAYS AFIN D'AIDER LEURS MEMBRES À OBTENIR DROITS, ÉGALITÉ ET JUSTICE. NOUS SOMMES LA VOIX DE PRÈS DE 20 MILLIONS DE TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS QUI FONT BOUGER LE MONDE.

WWW.ITFGLOBAL.ORG

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
RECONSTRUCTION DES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT	6
ACCORDS DE LIBRE-ÉCHANGE ET NÉGOCIATIONS	9
SÉCURITÉ NATIONALE	12
ÉTATS DU PORT ET DU PAVILLON	15
FORMATION ET EMPLOI	18
RÉCENTES RÉFORMES DES POLITIQUES MARITIMES NATIONALES À TRAVERS LE MONDE	22
CONCLUSION	24

INTRODUCTION

Depuis toujours, les gens de mer sont par excellence des voyageurs qui sillonnent le monde, affrontant les périls de la mer au fil des siècles. Mais, de nos jours, ils doivent faire face à des eaux troubles bien au-delà du vent et de la houle. Leurs voyages sont perturbés par les guerres, les conflits politiques et, tout récemment, ils l'ont également été par la pandémie de COVID-19 de façon particulièrement marquée.

À ces difficultés viennent s'ajouter la myriade de réglementations et restrictions nationales diverses qui, en période de turbulence, affectent les droits des gens de mer dans les ports d'escale. Cette menace pour le bien-être des gens de mer s'est douloureusement manifestée dans les premiers mois de la pandémie.

Chaque jour, plus d'un million de marins accompagnent les navires dans leurs parcours sur les océans, les mers et les voies navigables intérieures du monde. Beaucoup d'entre eux travaillent à bord de navires commerciaux qui font escale dans des centaines de ports du monde entier. Pendant la pandémie, ces hommes et ces femmes étaient souvent visés par des restrictions concernant des requêtes aussi courantes que des permissions à terre ou des relèves d'équipage régulières. Certains marins ont passé jusqu'à 18 mois en mer sans jamais quitter le navire, alors qu'il y avait souvent des marins malades à bord. Pour ces gens de mer, cette situation s'est traduite par des problèmes de santé physique et mentale évidents, et quand elle s'est prolongée alors que sévissait la pandémie, elle est venue menacer l'efficacité et la sécurité de l'ensemble des échanges commerciaux maritimes mondiaux.

Ces trois dernières années, des organisations internationales emmenées par la Fédération internationale des ouvriers du transport (« ITF ») se sont employées avec diligence à répondre aux besoins des gens de mer dans le monde durant cette période difficile. Alors que tous les problèmes concernant les relèves d'équipage, les voyages, les permissions à terre et l'accès aux soins de santé et à la vaccination accablaient l'industrie depuis le début de la pandémie, les gens de mer et leurs syndicats ont réagi et fait en sorte que le commerce mondial puisse continuer de fonctionner.

Si le secteur s'est efforcé de s'adapter aux défis sans précédent présentés par la pandémie, l'impact négatif des conditions difficiles endurées par les gens de mer se fait toujours sentir. Dans un contexte de ports encombrés et de chaînes d'approvisionnement à la limite de leurs capacités, et de milliers de gens de mer surmenés alors qu'ils approchent de la retraite ou envisagent à présent une vie à terre, beaucoup reste encore à accomplir. Des solutions doivent être trouvées et mises en œuvre à l'échelle nationale et internationale afin de garantir la viabilité à long terme du secteur des services de transport maritime mondiaux.

Bien que la pandémie ait exposé des faiblesses dans le transport maritime international et ait à juste titre attiré davantage l'attention sur les dangers souvent ignorés du système de **pavillons de complaisance** (FOC)¹ au sein duquel opèrent la plupart des navires internationaux, le segment du transport maritime national du secteur, qui utilise des navires sous pavillon national et emploie des marins nationaux, émerge de la pandémie comme un exemple de succès et d'optimisme pour les gens de mer et les industries maritimes nationales.

1. Définition de « pavillon de complaisance » selon l'ITF : Un navire sous pavillon de complaisance (FOC) **bat le pavillon d'un pays qui n'est pas le pays de propriété réelle**. Pour les équipages à bord, cela peut se traduire par des salaires dérisoires, des conditions médiocres à bord et un approvisionnement insuffisant en vivres et en eau potable.

Les pays constatent que le renforcement des flottes nationales et des services de transport dans les eaux nationales, cabotage inclus,² comporte de gros avantages économiques et stratégiques qui les rendront mieux à même de faire face aux crises futures.

Les gouvernements du monde entier examinent des solutions pour régler les difficultés qui perdurent dans les chaînes d'approvisionnement et mettent en œuvre de nouvelles mesures pour appuyer la reprise post-pandémie et la réponse aux crises futures. L'ITF estime que les enseignements tirés de la pandémie ont jeté les bases d'un système capable de répondre aux besoins des gens de mer et de l'industrie à l'avenir, tout en garantissant la viabilité à long terme de celle-ci et en trouvant un équilibre prenant en compte les besoins du transport maritime tant international que national.

Les gouvernements doivent saisir cette occasion collective d'effectuer des changements de politiques, ou de renforcer les réglementations existantes, dans l'intention non seulement de se remettre de cette pandémie, mais aussi de reconstruire en mieux de sorte que cela soit bénéfique tant pour les travailleuses et travailleurs que pour l'industrie. La pandémie a non seulement démontré que les gens de mer sont des travailleurs essentiels, mais aussi que les politiques maritimes nationales qui donnent à un pays la capacité de maintenir la fluidité de la chaîne d'approvisionnement et permettent à sa main-d'œuvre maritime de continuer à transporter marchandises et passagers, même en temps de crise, sont également essentielles. La capacité de contribuer à garantir le maintien de la résilience et de l'adaptabilité des chaînes d'approvisionnement face à l'adversité et à l'imprévisibilité est ancrée dans les nombreux objectifs stratégiques des réglementations en matière de cabotage. Cela explique en grande partie pourquoi le cabotage existe depuis des siècles et reste d'actualité.

Une constante identifiée par l'ITF pendant la pandémie est que les pays ayant de solides politiques maritimes nationales en place dans le but de maintenir ou d'accroître leurs flottes sous pavillon national dotées d'équipages nationaux ont mieux résisté à la pandémie que ceux qui se sont appuyés sur les navires battant pavillon étranger et sur des gens de mer non nationaux pour leur commerce intérieur et international. Pour les gouvernements, ces politiques sont l'occasion de veiller à disposer de la capacité et de la main-d'œuvre nécessaires afin de répondre adéquatement à la prochaine crise et préserver les chaînes d'approvisionnement vitales, quelle que soit la situation. Si certaines des solutions proposées pour contribuer à résoudre les problèmes des gens de mer et de l'industrie pendant la pandémie peuvent être locales, la plupart des avantages apportés le sont au niveau mondial et peuvent contribuer à garantir la stabilité à long terme dans le transport maritime tant national qu'international.

L'ITF invite instamment les lecteurs à examiner les constatations et les exemples figurant dans ce rapport et à réfléchir aux recommandations et aux opportunités alors que les travailleuses et travailleurs et leurs organisations continuent d'œuvrer ensemble pour assurer un avenir juste et sûr aux gens de mer et au secteur du transport maritime qui les emploie.

2. Définition du cabotage selon l'ITF : Le cabotage consiste à **réserver à ses propres citoyens le transport maritime intérieur d'une nation**. En général, le cabotage concerne le transport de cargaisons et de passagers mais s'applique aussi souvent au secteur maritime industriel comme le forage off-shore et les parcs éoliens, l'exploitation des ressources minérales des fonds marins, les opérations de dragage, la pêche et les constructions marines dans les eaux territoriales du pays. Cela peut aussi englober les services d'accès liés aux navires de ligne.

RECONSTRUCTION DES CHÂÎNES D'APPROVISIONNEMENT

Alors que les pays s'efforcent de régler les problèmes du commerce intérieur et international qui ont conduit les chaînes d'approvisionnement à atteindre des niveaux critiques, la solution la plus évidente pourrait commencer au niveau local et inclure le cabotage. S'il est certain que le commerce international et la connectivité aux services de transport maritime mondiaux demeurent essentiels pour soutenir les économies nationales, il convient de noter que pour renforcer la fluidité des chaînes d'approvisionnement, les pays devront procéder à une introspection afin de se doter de l'infrastructure et de la capacité de flotte qui leur permettront de relever les défis futurs dans le secteur du transport maritime sans risquer, pour y parvenir, de dépendre de transporteurs non nationaux ou d'une main-d'œuvre internationale. L'autonomie stratégique quant aux chaînes d'approvisionnement sera un élément clé pour permettre aux pays de surmonter avec succès les crises à venir.

La pandémie a mis à mal les chaînes d'approvisionnement car, dans les pays producteurs, les usines ont fermé leurs portes, avec comme conséquence une forte diminution des stocks pour un grand nombre de biens de consommation partout dans le monde. Les réouvertures échelonnées et incohérentes à travers le globe ont ensuite provoqué une forte augmentation de la demande dans certaines régions, ce qui a bouleversé les délais et les tarifs de livraison habituels. Puis, la situation a bien sûr été aggravée par un nombre limité d'ententes dans le transport maritime par conteneurs qui ont exercé leur contrôle sur le marché et capitalisé sur la flambée des tarifs, amassant du même coup des profits record.

Alors que les entreprises continuent d'être impactées par cette dynamique du marché, les gouvernements doivent désormais régler ces questions et d'autres concernant l'encombrement des ports, les pénuries de main-d'œuvre et les besoins en infrastructures pour soutenir le commerce intérieur et international dans les grands ports. Alors que le transport maritime est largement contrôlé par les fluctuations de l'économie de l'offre et de la demande, la pandémie a démontré l'impact de ce qui peut se produire en cas de distorsion du marché – à savoir rien moins que le chaos.

Dans le segment du transport maritime par conteneurs, les transporteurs internationaux continuent de fournir des conteneurs dans les grands ports de cabotage et sur les marchés intérieurs du monde entier, et poursuivent leurs activités comme à l'habitude, mais pour beaucoup de gouvernements, peu de progrès ont été réalisés quant à la planification des moyens de résoudre les problèmes d'infrastructures aggravés par la pandémie. Les solutions à l'encombrement, à l'accumulation des conteneurs et au ralentissement des échanges commerciaux nécessitent une intervention gouvernementale. Cependant, il importe de signaler que dans les pays dotés de politiques maritimes nationales très détaillées et de flottes solides battant pavillon national, ces questions sont considérablement moins pesantes.

Dans de nombreux pays, les flottes détenues et exploitées par l'État ont pu renforcer la capacité des chaînes d'approvisionnement et transporter les cargaisons via des navires sous pavillon national. Cette capacité permet au secteur d'utiliser des navires pour transporter les cargaisons vers des ports plus petits situés loin des côtes ou elle a renforcé la capacité de transport des marchandises à l'intérieur des terres par le rail et la route jusqu'à leurs



« Quand l'Amérique a été confrontée à l'une des pires perturbations de ses chaînes d'approvisionnement jamais enregistrées pour les cargaisons conteneurisées, une source de grande satisfaction demeurait néanmoins : la performance du transport maritime intérieur des États-Unis. Les transporteurs américains ont continué de fournir un service fiable et régulier aux ports qu'ils desservaient, sans les envolées des taux de fret ni les problèmes de prestation de services auxquels se sont heurtés les marchés internationaux. Le fait de pouvoir maintenir un tel service en temps de crise tient pour une large part au *Jones Act* (loi fédérale américaine). Les routes commerciales nationales soutenues par des navires battant pavillon américain et les équipages américains chargés d'assurer l'efficacité et la ponctualité des livraisons de marchandises ont fourni au pays une protection contre les problèmes de chaîne d'approvisionnement affectant une industrie du transport maritime international toujours instable, et continuent de le faire à ce jour. »

David Heindel – Président du SIU-Seafarers International Union of North America ; Président de la Section des gens de mer de l'ITF

destinations finales. Cela a considérablement diminué la pression qui s'exerçait sur les grands ports et infrastructures et cette amélioration est principalement rendue possible grâce aux régimes de cabotage dans ces pays.

Alors que le transport maritime international était considérablement perturbé par la pandémie et par la capacité limitée des gens de mer internationaux de voyager au niveau international ou de débarquer de leurs navires dans le cadre de relèves d'équipages planifiées, les plus rigoureuses de ces limitations ont été largement

épargnées au transport maritime national car les gouvernements ont désigné leurs propres gens de mer comme travailleurs essentiels, leur permettant ainsi de voyager et de rejoindre les navires à l'intérieur du secteur relevant de l'autorité gouvernementale et priorisant leur accès à la vaccination comme pour les autres travailleurs en première ligne, garantissant du même coup le maintien en activité des chaînes d'approvisionnement nationales et leur bon fonctionnement.

ENSEIGNEMENTS TIRÉS

- En général, les gouvernements ont été lents à réagir à la crise et ont reconnu tardivement que les gens de mer, et les autres travailleuses et travailleurs du secteur maritime, jouent un rôle crucial pour ce qui est de maintenir l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement et de livrer les cargaisons essentielles telles que produits médicaux et équipements de protection, ravitaillement en carburant et denrées alimentaires.
- Compter uniquement sur les transporteurs étrangers pour maintenir les activités commerciales essentielles et régulières via des porte-conteneurs, des vraquiers, des pétroliers ou d'autres navires n'est pas une bonne politique de transport pour répondre aux besoins du pays, transport de passagers inclus.
- Les perturbations du marché affectant les échanges commerciaux normaux causées par la pandémie posaient problème dans les chaînes d'approvisionnement non équipées pour réagir aux fluctuations soudaines de la demande. Cela était particulièrement évident lorsqu'un manque de conteneurs disponibles avait un impact négatif sur les chaînes d'approvisionnement.
- La réaction inadéquate ou incohérente des gouvernements pour atténuer l'impact de la pandémie a eu une incidence négative sur la santé et la sécurité des gens de mer, tout particulièrement dans le secteur du transport maritime international.

APPELS À L'ACTION

- Les gouvernements doivent rédiger des politiques de transport maritime traitant notamment du développement des flottes nationales et de la capacité de marins nationaux afin de maintenir la fluidité et l'autonomie stratégique des chaînes d'approvisionnement.
- Les gouvernements doivent adopter des dispositions réglementaires pour promouvoir le développement d'une flotte nationale de navires capable de répondre aux besoins des chaînes d'approvisionnement nationales en imposant des exigences de propriété nationale et/ou de construction navale nationale.

- Les gouvernements doivent adopter des dispositions réglementaires contrôlant l'utilisation de navires sous pavillon étranger dans le transport national de marchandises et de passagers (cabotage) en vue de garantir un marché concurrentiel opérant dans le cadre de dispositions réglementaires nationales avec une stabilité à long terme.
- Les gouvernements doivent veiller à ce que les pôles de croissance dans les industries durables, comme l'éolien offshore, priorisent le recours à des navires battant pavillon national et à des travailleuses et travailleurs nationaux, et à ce que les entreprises nationales soient prioritaires pour les contrats relatifs à de tels projets.
- Les gouvernements doivent examiner la politique industrielle et les programmes d'incitation pour faciliter l'élaboration de politiques de transport maritime national par le biais d'incitations fiscales qui encouragent l'immatriculation des navires sous pavillon national et de politiques favorables visant à renforcer l'emploi de marins nationaux.
- Les gouvernements doivent veiller à ce que les transporteurs internationaux observent les dispositions réglementaires sur la concurrence. Lorsque cela est autorisé, les conditions auxquelles les transporteurs non nationaux peuvent s'engager dans le commerce intérieur doivent faire l'objet d'une réglementation stricte.
- Les gouvernements doivent adopter des dispositions réglementaires réservant les emplois à bord des navires battant pavillon national aux citoyens et aux résidents permanents du pays concerné afin de se doter d'une main-d'œuvre maritime nationale capable et dûment formée.
- Les gouvernements doivent désigner les gens de mer et les autres travailleurs du secteur maritime, quelle que soit leur nationalité, comme « travailleurs essentiels » pour leur permettre de voyager, de travailler et d'accéder aux soins de santé parallèlement aux autres travailleurs en première ligne lorsque cette désignation est nécessaire pour que ces personnels puissent s'acquitter correctement de leurs obligations, que ce soit à l'étranger ou sur le territoire national.

ACCORDS DE LIBRE-ÉCHANGE ET NÉGOCIATIONS

Les gens de mer jouent un rôle critique : veiller à ce que les cargaisons transportées dans le cadre du commerce mondial à bord des navires qui les emploient continuent de parvenir à leur destination. Ces échanges internationaux sont cependant grandement facilités par les négociations et les accords de libre-échange couvrant le commerce de marchandises et de services et énonçant les conditions selon lesquelles ces activités sont autorisées. Les négociations sur les services de transport maritime sont incluses dans certains accords et absentes dans d'autres. Ces dernières années, certaines organisations et associations d'armateurs ont prôné la libéralisation des mesures dites « mesures protectionnistes » concernant les négociations sur les services de transport maritime, notamment le cabotage, tout en ignorant les avantages évidents associés au fait de réserver le secteur du transport national d'un pays aux transporteurs et aux travailleuses et travailleurs nationaux pour la sécurité nationale et le bien-être économique de ce pays.

Les réserves nationales concernant le transport maritime national d'un pays, ou cabotage, sont courantes dans les accords de libre-échange (« ALE »). En fait, une récente étude des lois sur le cabotage au niveau mondial constate que le cabotage est pratiqué dans plus de 91 États et le long de plus de 80 % des littoraux du monde, dont la majorité des États qui sont membres du Conseil de l'OMI, représentant certaines des plus grandes économies du monde.³ De récentes tentatives visant à engager le dialogue avec l'Organisation mondiale du commerce (« OMC »)

sur la question du cabotage, notamment les services d'accès pour les cargaisons internationales, ont largement échoué étant donné que la majorité des pays engagés à ce niveau réservent cette activité aux navires sous pavillon national et aux gens de mer nationaux.

En dépit de déclarations contraires, les réglementations relatives au cabotage viennent compléter la stratégie de commerce maritime globale d'un pays et peuvent contribuer à la capacité d'un pays à transporter des marchandises dans le cadre du commerce tant intérieur qu'international à bord de navires battant pavillon national. Sans capacité nationale de transport de marchandises ou de passagers, les pays seraient désavantagés dans les négociations commerciales internationales, régionales ou bilatérales portant sur les services maritimes, et constateraient la vulnérabilité de leurs marchés de transport maritime national vis-à-vis des flottes, souvent FOC, de leurs partenaires commerciaux. Cela inclurait leurs services d'accès internationaux.

3. Fitzpatrick, Deirdre et al (2018). Seafarers' Rights International, Rapport "Cabotage Laws of the World". P.53



« Le Seafarers International Union et les transporteurs sous pavillon américain ont travaillé ensemble pendant de nombreuses années pour sensibiliser nos négociateurs commerciaux à la contribution positive de notre flotte et de notre cabotage nationaux à la sécurité nationale et à la puissance économique des États-Unis. Les États-Unis ont dirigé un groupe de pays partageant les mêmes idées qui travaillaient ensemble pour faire en sorte que les services de transport maritime, notamment le cabotage, soient exclus de la négociation originale de l'accord général sur le commerce et les services (AGCS) dans les années 1990. Ces pays ont continué de stopper les tentatives ultérieures visant à incorporer les services maritimes dans les accords commerciaux internationaux, régionaux et bilatéraux. Pour construire et maintenir des flottes nationales et internationales solides et disposer de gens de mer nationaux dûment formés pour travailler à bord de ces navires, les actions de lobbying menées sans relâche auprès des gouvernements et le suivi assidu des négociations commerciales revêtent une importance cruciale. »

Don O'Hare – Consultant en commerce (États-Unis), ITF

ENSEIGNEMENTS TIRÉS

- Les réserves de protection du cabotage maritime sont courantes dans les négociations de libre-échange du fait de leur valeur stratégique et économique considérable et s'inscrivent dans la stratégie de négociation des accords de libre-échange (ALE) de la plupart des grandes nations commerçantes.
- Les efforts pour convaincre l'OMC de reprendre les négociations sur les services de transport maritime sont contrecarrés depuis des décennies, comme ils l'ont été dans le cadre des négociations originales de l'AGCS, et la dynamique ou la volonté nécessaires font défaut pour engager un dialogue sur cette question qui sert les intérêts nationaux et dont l'inclusion dans des discussions sur le commerce dans les services de transport internationaux est jugée inappropriée.
- En raison des variations dans les régimes de cabotage du secteur maritime, les négociations sur les services de transport maritime doivent être limitées dans leur portée afin d'éviter toute conséquence involontaire. Les régimes de cabotage peuvent couvrir un large éventail de mesures concernant, sans s'y limiter, les aspects suivants : variabilité de la propriété, nationalité des équipages, construction navale, activités des navires et services portuaires. Ces négociations peuvent avoir des conséquences de nature à réduire certains aspects du cabotage national, notamment les services d'accès et les services de ravitaillement offshore, avec une incidence négative sur les armateurs nationaux et la main-d'œuvre nationale des pays concernés.
- La libéralisation du cabotage par le biais de négociations en vue d'un ALE laisserait les pays concernés entièrement dépendants de transporteurs étrangers pour le transport de marchandises entre leurs marchés nationaux. Cela entraverait considérablement leur capacité d'autoréglementation et les rendrait tributaires de marchés mondiaux du transport maritime extrêmement volatils, notamment en matière de tarifs et de conditions de service.

APPELS À L'ACTION

- Les gouvernements doivent veiller à ce que les négociations couvrant les mesures relatives aux services de transport maritime se limitent aux services de transport véritablement internationaux et à ce qu'elles ne viennent pas affaiblir ni empiéter sur des mesures quelconques relatives au cabotage, notamment les services d'accès qui sont normalement réservés aux opérateurs et gens de mer nationaux. Il importe également qu'aucune des dispositions relatives aux services de transport maritime internationaux n'empêche un pays d'adopter des mesures visant à promouvoir et développer sa flotte battant pavillon international.
- Les gouvernements doivent maintenir des réserves relativement aux exigences quant à la nationalité ou à la résidence pour l'emploi à bord de navires battant pavillon national et résister aux efforts déployés par d'autres acteurs pour libéraliser ces aspects par le biais de négociations sur l'entrée ou l'immigration à titre temporaire dans le cadre de négociations d'ALE.
- Les gouvernements doivent veiller à ce qu'un processus de consultation solide soit engagé avec les syndicats, la société civile et d'autres représentants des travailleuses et travailleurs à l'ouverture des négociations et pendant toute leur durée, et à ce que le dialogue avec les gouvernements sur les questions litigieuses soit maintenu.

SÉCURITÉ NATIONALE

Sécurité nationale et politiques maritimes nationales solides vont de pair. Pour maintenir la sécurité dans une période de crise ou de conflit, un pays doit avoir à sa disposition une flotte stratégique de navires et des gens de mer dûment formés capables de travailler à bord de ces navires. Dans de nombreux pays, les flottes appartenant à des intérêts nationaux et/ou les « flottes stratégiques » jouent un rôle critique pour ce qui est de maintenir et d'appuyer les exigences cruciales concernant le transport en cas d'urgence nationale, de conflit, de catastrophe naturelle, et en temps de crise comme nous l'avons constaté pendant la pandémie.

Transportant marchandises et passagers, les navires dotés de membres d'équipage dûment formés offrent une capacité de transport cruciale qui peut contribuer à garantir la préservation et la sécurité des chaînes d'approvisionnement ainsi que le transport des personnes quelle que soit la situation. Sans cette capacité stratégique, la sécurité nationale d'un pays côtier est tout simplement inadéquate et expose les personnes et les secteurs d'activité de ce pays à des risques inutiles.

La sécurité nationale dépasse le concept de conflit ou d'intervention d'urgence. Elle recouvre la capacité d'un pays à transporter des produits tels que carburant, denrées alimentaires et fournitures médicales afin de soutenir sa population sans dépendre de pavillons de complaisance étrangers ni de transporteurs et de gens de mer non nationaux pour les besoins de transport. Les flottes nationales, parfois appelées flottes stratégiques dans certains pays, peuvent opérer dans le cadre du commerce tant intérieur qu'international et exercer le rôle crucial qui consiste à faire en sorte que les marchandises essentielles puissent être importées pour la consommation intérieure, protégeant ainsi la souveraineté sur les chaînes d'approvisionnement.



« Le Maritime Union of Australia (MUA), conjointement avec d'autres syndicats maritimes et des armateurs australiens, est parvenu à convaincre le parti travailliste australien (ALP) d'adopter une politique de flotte stratégique. L'ALP a remporté les élections nationales de 2022 avec entre autres mandats celui de créer une flotte stratégique comptant (au départ) une douzaine de navires immatriculés en Australie et dotés d'équipages australiens. Le gouvernement travailliste a créé un Groupe de travail sur la flotte stratégique dont fait partie Paddy Crumlin, Secrétaire national du MUA, et ce groupe doit remettre au gouvernement, en juin 2023, un rapport final traitant des modalités de création et d'exploitation d'une flotte stratégique. Les navires de la flotte stratégique seront exploités commercialement, mais le gouvernement pourra les réquisitionner en cas de nécessité nationale, que ce soit aux fins de sécurité ou de défense nationales, en réponse à un événement lié au climat ou à d'autres perturbations des chaînes d'approvisionnement, comme une pandémie par exemple. Le MUA considère la flotte stratégique comme un élément essentiel pour dynamiser le transport maritime australien et rétablir un régime de cabotage national amélioré. »

Jamie Newlyn – Secrétaire national adjoint, MUA – Maritime Union of Australia

ENSEIGNEMENTS TIRÉS

- Une capacité maritime nationale insuffisante pour répondre aux besoins nationaux peut avoir de graves répercussions sur la sécurité et la souveraineté nationales, non seulement quand il s'agit de faire face à une crise mais aussi pour garantir que des marchandises essentielles comme le carburant et les fournitures médicales puissent être transportées et mises à disposition selon les besoins.
- La capacité de la flotte nationale réduit la nécessité de compter sur des navires battant pavillon étranger pour soutenir les secteurs d'activité nationaux cruciaux – secteur manufacturier, énergie, agriculture et construction, notamment.
- La réglementation sur le cabotage qui couvre les considérations en matière de sécurité nationale contribue à renforcer la capacité de réponse et à garantir qu'une main-d'œuvre qualifiée puisse soutenir les opérations.
- Les capacités de défense nationale sont renforcées en incluant marins civils et tonnage commercial dans la capacité de transport maritime et/ou comme un soutien crucial pour les forces armées ou les opérations militaires d'un pays.

APPELS À L'ACTION

- Les gouvernements doivent examiner les besoins de sécurité nationale et considérer comment remédier aux insuffisances ou aux lacunes par le biais de politiques maritimes nationales, comme celles se rapportant au cabotage.
- Les gouvernements doivent veiller à ce que navires et effectifs nationaux soient disponibles en quantités suffisantes et capables d'intervenir en cas de catastrophes naturelles, conflits ou autres situations de crise.
- Les gouvernements doivent veiller à ce que les cargaisons essentielles telles que carburant, denrées alimentaires et fournitures médicales puissent être transportées à bord de navires battant pavillon national exploités par des marins nationaux, en portant une attention particulière aux communautés éloignées ou à d'autres régions desservies exclusivement par les services de transport par voie d'eau.
- Les gouvernements doivent faire en sorte qu'une capacité suffisante de transport maritime national existe pour permettre aux secteurs d'activité nationaux essentiels (tels que secteur manufacturier, énergie, agriculture et construction) de fonctionner sans dépendre de transporteurs non nationaux.
- Les gouvernements doivent faire en sorte qu'une capacité suffisante existe pour transporter les passagers par voie maritime dans l'urgence/immédiatement en réponse à une situation où d'autres modes de transport ne sont pas disponibles ou sont dans l'incapacité d'intervenir dans une situation où chaque instant compte.

ÉTATS DU PORT ET DU PAVILLON

Au début de la pandémie, le chaos régnait dans le secteur maritime. La planification était très limitée et il n'existait aucun protocole pertinent pour faire face à cet événement imprévu et sans précédent. Étant donné le caractère mondial de la marine marchande, dans tous les ports, les gens de mer étaient laissés à eux-mêmes pour faire face à la situation. Une fois le choc initial passé, certains pays sont devenus chefs de file de la prise en charge et de l'assistance apportées aux gens de mer aux niveaux national et international. La performance remarquable de certains États du pavillon⁴ démontre la nécessité d'une surveillance resserrée de la part d'administrations maritimes efficaces et d'une réglementation applicable pour protéger la santé et la sécurité des équipages de navires assurant les échanges commerciaux mondiaux.

Les États du port⁵ qui ont bien réagi durant cette crise étaient des pays dotés de politiques maritimes solides ainsi que de régimes de surveillance par l'État du pavillon et de contrôle par l'État du port. Ils ont réagi dans l'intérêt des travailleurs car ils connaissaient la valeur du secteur maritime pour leur bien-être national. Dans ces cas, la surveillance nationale s'est traduite par des issues considérablement plus favorables pour les travailleurs, les gens de mer se voyant attribuer le statut de travailleur essentiel leur permettant d'accéder aux relèves d'équipage, voyages et soins médicaux nécessaires, ainsi qu'à la vaccination contre le virus. Les États du port qui se sont montrés fermes quant au respect des dispositions de la Convention sur le travail maritime (« MLC 2006 ») de l'OIT protégeant le droit des gens de mer au rapatriement, aux permissions à terre et aux soins médicaux étaient souvent les mêmes États qui traitaient leurs propres marins nationaux de façon exemplaire.

Inversement, les pays sans politiques maritimes nationales solides faisaient souvent preuve d'un

manque de considération à l'égard des travailleuses et travailleurs chargés de soutenir les activités commerciales de ces pays. Ce comportement répréhensible envers les gens de mer se retrouvait souvent dans l'industrie et les entraves au bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales au cours de ces dernières années lui sont imputables, au moins en partie.

Depuis des décennies, l'ITF fait valoir que le système FOC est au cœur même des mauvais traitements subis par les gens de mer. La pandémie a malheureusement exposé les faiblesses inhérentes à ce système au détriment des gens de mer eux-mêmes. Dans ce système occulte, les gens de mer sont beaucoup trop souvent victimes de vols de salaires, d'abandon et de violations d'autres droits humains et droits du travail. Depuis 75 ans, la campagne de l'ITF contre les pavillons de complaisance (FOC) s'emploie à soutenir et à assister la main-d'œuvre maritime internationale dans le monde, ainsi qu'à inverser la tendance en matière de recours aux pavillons de complaisance par l'intermédiaire des affiliés et du corps d'inspecteurs maritimes de l'ITF au niveau mondial. Par contraste avec ces situations à bord des navires FOC, dans les pays dotés de politiques maritimes nationales et de flottes nationales, les gens de mer bénéficient de normes du travail plus élevées et de meilleures conditions de travail. Soutenus par leurs syndicats nationaux et opérant sous la surveillance des administrations maritimes nationales, les gens de mer et les navires sous pavillon national bénéficient de normes de santé et de sécurité considérablement supérieures et de meilleures conditions de travail et de rémunération pour tous. Ces meilleures conditions contribuent à tirer vers le haut les conditions des gens de mer internationaux et à fixer des normes de sécurité plus élevées dans le transport maritime mondial, où sans quoi le nivellement par le bas sévirait, comme la pandémie l'a très clairement mis en évidence.

4. Définition d'État du pavillon : Le pays en vertu des lois duquel le navire est immatriculé ou se voit octroyer une licence, et qui est considéré comme déterminant la nationalité du navire.

5. Définition d'État du port : Un pays qui autorise le contrôle par l'État du port (PSC) dans ses ports.



« Si nos gens de mer employés dans le commerce intérieur étaient encore notablement affectés par la pandémie, les aspects négatifs étaient ressentis chez ces marins à bien moindre échelle par rapport aux gens de mer internationaux, s’agissant notamment de la durée de service à bord des navires et de l’accès aux soins médicaux et aux vaccinations. Le gouvernement canadien a désigné assez vite les gens de mer nationaux et internationaux comme travailleurs essentiels, une décision cruciale pour garantir le maintien en activité de nos chaînes d’approvisionnement et permettre à tous les gens de mer de se faire vacciner sans tarder contre le virus. Pendant toute la durée de la crise, nos flottes nationales ont transporté des cargaisons essentielles telles que carburant et cargaisons en vrac, ainsi que produits conteneurisés, notamment fournitures médicales, qui sans quoi n’auraient pas été acheminées. Notre capacité nationale de transport de marchandises était également cruciale pour soutenir les communautés éloignées et maintenir les liens commerciaux vitaux entièrement dépendants du transport maritime, y compris le transport maritime dans l’Arctique canadien. »

Chris Given – Secrétaire-trésorier, SIU – Syndicat international des marins canadiens ; Président du Groupe de travail sur le cabotage de l’ITF

ENSEIGNEMENTS TIRÉS

- Les réglementations existantes destinées à protéger les gens de mer internationaux se sont révélées insuffisantes ou inapplicables, d'où la décision de certains États du port et États du pavillon de ne pas tenir compte des protocoles de longue date et des conventions internationales en faveur de la réduction des coûts et de la prolongation des contrats au détriment des marins à l'échelle mondiale.
- Le plus souvent, les États du port qui ont activement assisté les gens de mer pendant toute la durée de la pandémie étaient également dotés d'une industrie maritime solide.
- Les questions de santé et de sécurité affectant les gens de mer finissaient souvent par passer au second plan afin de garantir la fluidité des chaînes d'approvisionnement, ce qui a eu un impact négatif considérable sur l'état de fatigue, la santé (santé mentale, notamment) et la sécurité des gens de mer.
- De nombreux pavillons de complaisance (FOC), correspondant surtout à des pays qui ne sont pas traditionnellement fournisseurs de main-d'œuvre, ont affiché de piètres résultats pendant la pandémie, s'agissant en particulier du traitement à l'égard des travailleurs qui sont employés à bord de navires battant leur pavillon, mais sont exclusivement des non-ressortissants de ce pays.
- Un manque d'applicabilité des conventions internationales et la formulation imprécise de celles-ci se sont traduits par un piètre traitement des gens de mer et par des violations de leurs droits de travailleurs dans le secteur du transport maritime, ce qui est venu menacer leur santé et leur sécurité et, dans le même temps, compromettre potentiellement l'exploitation des navires en toute sécurité.
- Les problèmes tels que vols de salaires et abandons continuent d'affecter négativement les gens de mer travaillant dans le commerce mondial, et la pandémie a aggravé nombre de ces problèmes. Sur la seule année 2021, le corps d'inspecteurs de l'ITF a récupéré plus de 37 millions de dollars US d'arriérés de salaires dus aux gens de mer engagés dans le commerce international et il s'est attelé à un nombre record d'abandons, principalement liés à des navires immatriculés sous registre de complaisance (FOC).

APPELS À L'ACTION

- Les gouvernements doivent faire en sorte que les gens de mer soient, au minimum, traités conformément aux conventions internationales telles que la MLC 2006, et les dérogations à de telles réglementations ne doivent être permises que pour la plus courte période possible.
- Les gouvernements doivent veiller à ce que les dispositions des conventions internationales régissant le transport maritime mondial soient transposées dans la législation nationale et mises à exécution dans les règles à bord de tous les navires faisant escale dans les ports du pays concerné via le contrôle par l'État du port.
- Les gouvernements doivent veiller à ce que les gens de mer non nationaux faisant escale dans les ports de leur pays puissent avoir accès aux permissions à terre aux fins de relève des équipages et de rapatriement, pour recevoir des soins médicaux ou au titre d'autres dispositions applicables, ainsi qu'à des fins récréatives ou d'autres fins bénéfiques pour la santé mentale et le bien-être des gens de mer.
- Les organisations syndicales, les gouvernements et l'industrie doivent prendre part à des travaux tripartites constructifs, par l'intermédiaire de la Commission tripartite spéciale mixte OIT/OMI par exemple, et s'attacher à améliorer les conventions internationales, comme la MLC 2006, afin de mieux protéger la santé et la sécurité des gens de mer en prévision de crises futures et de veiller à ce que les conventions soient applicables.
- Les gouvernements doivent veiller à ce que les normes internationales telles qu'établies par l'OIT, l'OMI et d'autres agences compétentes soient strictement respectées et s'attacher à améliorer les normes internationales minimales par le biais de la législation nationale.
- L'élaboration d'une stratégie maritime nationale par un gouvernement doit inclure des dispositions visant à faire en sorte que les entreprises relevant de l'autorité gouvernementale engagées dans le transport maritime conduisent leurs activités conformément aux règles et normes internationales telles que les Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme. Le gouvernement doit en outre demander aux entreprises d'examiner leurs chaînes d'approvisionnement en se référant à la boîte à outils sur le devoir de diligence en matière de droits de l'homme et de remédier aux carences identifiées.

FORMATION ET EMPLOI

Plus de 90 % des échanges mondiaux de marchandises sont assurés par des navires. Sans gens de mer pour exploiter ces navires de façon sûre et efficace, le commerce mondial serait paralysé. Une planification et des financements considérables contribuent à l'acquisition et à la maintenance des navires qui transportent ces marchandises, ainsi que des passagers, dans le monde entier. L'investissement dans les travailleuses et travailleurs maritimes pourrait être le facteur le plus important pour assurer l'avenir de l'industrie à long terme.

Dans les pays dotés de politiques de transport maritime nationales solides, il existe généralement des milliers d'emplois maritimes directs, auxquels viennent s'ajouter des centaines de milliers d'emplois induits ou indirects dans des domaines et industries connexes. Ces emplois se rencontrent souvent dans l'éducation et la formation, l'administration, les chantiers navals, les technologies de soudage et technologies des carburants, la manœuvre des navires et la manutention, le tourisme, et d'autres types d'emplois dans les communautés locales. Les avantages sont bien documentés et contribuent considérablement au PIB national par le biais des recettes fiscales, des investissements et des dépenses indirectes et directes.

Alors que la pénurie mondiale de main-d'œuvre dans le secteur maritime continue d'augmenter à un rythme alarmant, les politiques maritimes nationales peuvent jouer un rôle important dans la formation et l'éducation des travailleuses et travailleurs qui seront nécessaires pour assurer la pérennité des secteurs du transport maritime national et international.

Le besoin de programmes d'éducation nationaux pour renforcer la capacité de main-d'œuvre maritime dans l'industrie s'est encore accru depuis qu'il a récemment été établi que des centaines de milliers de gens de mer devront suivre une nouvelle formation pour pouvoir exploiter en toute sécurité les navires

utilisant de nouveaux carburants et de nouvelles technologies. De plus, les navires modernes sont dotés de systèmes électroniques, automatiques et numériques de haute technicité pour l'utilisation desquels les marins doivent posséder des connaissances supplémentaires dans des domaines tels que les technologies de l'information et l'informatique afin de rester en phase avec la nature évolutive de ce type de travail.

En coordination avec les académies de l'industrie maritime et les écoles de formation syndicale, l'accès à un secteur maritime national permet également aux élèves de trouver des postes à bord de navires engagés dans le commerce intérieur tout en restant relativement près de chez eux. Forts de puissants syndicats maritimes nationaux, les gens de mer nationaux bénéficient généralement d'accords solides prévoyant des conditions de travail et de salaires décentes. Ces conditions de travail satisfaisantes peuvent également contribuer au recrutement et à la rétention des gens de mer à l'avenir, notamment dans les groupes sous-représentés comme les femmes et les jeunes marins, à un moment où une meilleure représentation est absolument nécessaire dans le secteur.

Les politiques nationales de transport maritime peuvent aussi aborder les besoins de formation et d'éducation pour ce qui est de promouvoir les pratiques en matière de transport maritime durable et les efforts mondiaux pour réduire les émissions nocives dans les chaînes d'approvisionnement. En complément de leurs efforts pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, les gouvernements peuvent élaborer des politiques maritimes nationales comprenant des stratégies de formation et d'éducation des équipages de navires pour permettre à ces équipages de travailler avec de nouveaux carburants et technologies connexes en toute sécurité.



« L'Inde est déjà une source clé de professionnels maritimes compétents, mais notre position de leader au niveau mondial n'est possible que grâce à une assise solide au niveau national. Le cabotage constitue cette assise. Le cabotage assure l'avenir de nos gens de mer – en haute mer et plus près de chez eux. Il donne une assurance quant à la formation et au travail. Le cabotage représente à la fois notre fier héritage et un avenir très prometteur. »

**Milind Kandalgaonkar – Secrétaire général et trésorier,
NUSI – National Union of Seafarers of India**

Les organisations syndicales du monde entier continuent de plaider en faveur d'une transition juste pour les travailleuses et travailleurs afin d'assurer un avenir durable au monde du transport. Une grande partie des principes de la transition juste pour soutenir, former et éduquer les travailleurs en perspective des emplois futurs seront mis en œuvre au niveau national. Les gouvernements nationaux auront la responsabilité de faire en sorte qu'un financement soit mis à disposition pour compenser les coûts de reconversion professionnelle et de perfectionnement professionnel, de créer et de fournir des possibilités d'éducation et de formation, et enfin de veiller à ce qu'une législation solide

en matière de santé et de sécurité soit en place pour aider les travailleuses et travailleurs à traverser cette période de transition. Les travailleurs nationaux seront les bénéficiaires de ces investissements gouvernementaux dans le travail durable, et conserver ces travailleurs compétents pour leur permettre d'occuper des postes dans les flottes nationales devrait faire partie de l'élaboration de toute politique maritime nationale au même titre que la promotion de la réduction des émissions grâce aux nouveaux carburants et aux nouvelles technologies utilisés à bord des navires.

« Faire appliquer et maintenir les mesures de protection du cabotage est dans notre intérêt stratégique. Le cabotage fournit des emplois et apporte de la valeur économique ajoutée tout en protégeant la sécurité nationale et notre environnement marin. »

Johnny Hansen – Ancien président du Syndicat norvégien des gens de mer (NSU) ; Vice-président du Groupe de travail sur le cabotage de l'ITF ; Président de la Section de la pêche de l'ITF



ENSEIGNEMENTS TIRÉS

- Les services de transport maritime nationaux créent des milliers d'emplois pour les citoyens et les résidents permanents dans les pays du monde entier.
- Les marins de ces pays bénéficient de salaires plus élevés et de meilleures conditions de travail que leurs homologues engagés dans le transport maritime international.
- Comme une grande part des responsabilités en matière de formation et de développement professionnel des gens de mer incombe aux organisations syndicales et à l'industrie, il est préférable de conserver les marins nationaux dûment formés et certifiés qui, sans accès à des opportunités d'emploi dans leur pays, devraient chercher du travail à l'étranger.
- Les services de transport maritime nationaux génèrent une valeur économique considérable par le biais d'emplois directs et indirects.
- Le développement de la main-d'œuvre au niveau national est bénéfique pour le transport maritime tant national qu'international. Les normes de formation sont harmonisées via les conventions internationales et la plupart des compétences et certifications sont transférables entre services internationaux et nationaux.
- Le travail considérable en cours pour réduire les émissions nocives dans les chaînes d'approvisionnement nécessite des investissements dans l'acquisition de nouvelles compétences et dans l'éducation. Les travailleuses et travailleurs des services de transport maritime auront besoin de s'adapter et il leur faudra peut-être occuper de nouveaux postes ou des postes évolutifs nécessitant l'accès à des formations et à un financement.

APPELS À L'ACTION

- Les gouvernements doivent exiger que les équipages de tous les navires pratiquant le cabotage soient des citoyens ou des résidents permanents du pays concerné. En cas de pénurie de gens de mer nationaux, le gouvernement doit immédiatement élaborer des plans de carrière pour les gens de mer via des programmes de recrutement et de formation afin de renforcer la capacité de main-d'œuvre.

- L'utilisation d'équipages non nationaux doit être limitée et n'être autorisée que si les tests du marché du travail révèlent l'absence de gens de mer nationaux disponibles et/ou dûment qualifiés. La durée de ces dispenses autorisant le recours à des travailleuses et travailleurs étrangers doit être limitée afin de donner aux gens de mer nationaux la possibilité d'obtenir du travail une fois disponibles ou dûment qualifiés.
- Des programmes de formation doivent être élaborés par les gouvernements en coopération avec les syndicats et les associations d'armateurs au niveau national. Il convient que les dépenses de formation soient compensées par des programmes de financement de l'acquisition de nouvelles compétences, d'assurance-emploi, et d'autres programmes de compensation de coûts, accessibles aux travailleuses et travailleurs – des subventions, par exemple. Ces entités doivent travailler ensemble à l'élaboration de plans de recrutement de main-d'œuvre et de rétention des gens de mer afin de promouvoir les carrières en mer auprès des groupes sous-représentés dans le secteur comme les femmes et les jeunes travailleurs.
- Les gouvernements doivent veiller à ce que la réglementation du travail permette aux travailleuses et travailleurs de prendre des congés adéquats sans risque de perdre leur emploi afin d'obtenir une formation et un travail auprès d'armateurs nationaux de sorte que les marins puissent passer suffisamment de temps en mer pour répondre aux exigences de la convention STCW ou à d'autres exigences à caractère national aux fins de certifications maritimes.
- Les gouvernements doivent mettre en œuvre un volet détaillé consacré au transport maritime durable dans les politiques maritimes nationales qui tiennent compte de la nécessité de réduire les émissions nocives dans le secteur et qui promeuvent le travail à bord des flottes sous pavillon national, tout en prenant des mesures pour garantir une transition juste aux travailleuses et travailleurs.

RÉCENTES RÉFORMES DES POLITIQUES MARITIMES NATIONALES À TRAVERS LE MONDE

Depuis le début de la pandémie, certains pays ont commencé à prendre des mesures afin de réformer les politiques nationales relatives aux services de transport maritime pour se préparer à faire face aux crises futures et à remédier aux carences de leurs propres chaînes d'approvisionnement. Beaucoup d'exemples cités ci-dessous prennent en compte les nombreux appels à l'action contenus dans ce rapport.

Brésil – En 2020, le gouvernement fédéral brésilien a créé un programme de développement du transport de cabotage appelé “*BR do Mar*”. Ce texte est devenu loi en janvier 2022. Il a plusieurs objectifs, notamment : envergure accrue du transport de cabotage et amélioration de sa qualité, disponibilité accrue d'une flotte de transport maritime côtier, et stimulation de la formation et de l'obtention de qualifications pour les gens de mer nationaux.

Afrique du Sud – En 2022, l'Afrique du Sud a introduit un projet législatif visant le cabotage pour la première fois ainsi qu'une « flotte nationale stratégique », en précisant que la dépendance à l'égard d'intérêts étrangers pour les importations et les exportations essentielles pourrait ne pas protéger le pays contre la perturbation de ses chaînes d'approvisionnement en cas de catastrophe naturelle ou de conflit international. La législation établira un transporteur maritime national, pilier stratégique de la relance du transport maritime qui contribuera à la reconstruction des chaînes d'approvisionnement post-pandémie.

Norvège – À la fin de 2022, le ministre de la Pêche et de la Politique des océans a déposé un projet de loi qui imposera à tous les exploitants de navires de fournir à tous les gens de mer des conditions de salaires et de travail norvégiennes

à bord de tous les navires opérant dans les eaux norvégiennes et sur le plateau continental norvégien, y compris la flotte offshore. Ce projet de loi, s'il est adopté, visera également les navires étrangers pratiquant le cabotage en Norvège et les navires à passagers faisant escale dans les ports norvégiens.

Australie – En octobre 2022, le gouvernement australien a créé un groupe de travail pour guider la création et l'exploitation de la *flotte stratégique* maritime australienne, qui renforcera la souveraineté économique du pays et améliorera la sécurité nationale. Pour y parvenir, la *flotte stratégique* sera constituée de navires sous pavillon australien dotés d'équipages australiens. Le groupe de travail devrait prochainement achever sa mission et faire ses recommandations finales au gouvernement.

États-Unis – En mars 2021, le gouvernement Biden a annoncé le lancement de projets éoliens offshore, le renforcement des chaînes d'approvisionnement nationales et la création d'emplois syndiqués bien rémunérés. Le gouvernement américain a promulgué un *executive order* présidentiel et a souligné qu'un secteur éolien offshore florissant se traduira par la création de milliers de nouveaux emplois et d'opportunités économiques tout le long de la côte Atlantique, dans le golfe du Mexique et dans les eaux du Pacifique. Depuis, cette annonce a engendré une série d'activités dérivées, notamment la construction de navires conformes au *Jones Act* (loi fédérale américaine) destinés à être utilisés dans les nombreux projets offshore, et la création de milliers d'emplois, y compris des emplois à bord de navires sous pavillon américain pour des marins américains.

Canada – En 2020, le gouvernement canadien a étendu l'application de la « politique de mesures spéciales dans le secteur maritime » dans le cadre du *Programme des travailleurs étrangers temporaires* aux opérateurs de navires sous pavillon canadien. La politique stipule que les employeurs en quête de main-d'œuvre étrangère pour travailler à bord de navires canadiens pratiquant le cabotage doivent, entre autres exigences avant de chercher à obtenir un permis de travail de manière à employer un ressortissant étranger, proposer en premier lieu tous les emplois à bord du navire aux travailleuses et travailleurs canadiens et résidents permanents, contacter directement les syndicats de travailleurs maritimes canadiens pour vérifier s'ils ont des candidats qualifiés, et si ce n'est pas le cas, recevoir une lettre d'approbation des syndicats. Conformément aux conditions d'emploi s'appliquant à tous les travailleurs étrangers embauchés à bord d'un navire sous pavillon canadien, les marins étrangers doivent soit être rémunérés au taux de salaire en vigueur au Canada pour leur poste, soit recevoir les salaires et avantages figurant dans la convention collective en place, si une telle convention est applicable dans l'entreprise concernée. Cette politique dissuade fortement les armateurs tentés de pratiquer des taux inférieurs à ceux du marché du travail canadien en recourant à des travailleurs étrangers dans le secteur du cabotage.

Royaume-Uni – En 2022, le gouvernement britannique a introduit le projet de loi sur les salaires des gens de mer visant à garantir que les marins employés dans les eaux britanniques perçoivent au moins l'équivalent du salaire minimum national au Royaume-Uni. Cette disposition s'appliquerait quelle que soit le pavillon du navire ou la nationalité des gens de mer. L'un des objectifs principaux de ce projet de loi est de rendre les carrières maritimes plus attrayantes pour les Britanniques afin d'essayer de résoudre la question persistante des pénuries de main-d'œuvre et celle de la diminution des effectifs nationaux britanniques employés dans le cabotage maritime au Royaume-Uni, une situation résultant du fait que, depuis de nombreuses années, les armateurs recourent à une main-d'œuvre étrangère moins chère leur permettant de pratiquer des taux de rémunération inférieurs à ceux du marché du travail britannique.



Panama – En décembre 2021, le gouvernement panaméen a fait voter une nouvelle loi sur le cabotage. En voici des points clés : 90 % de la main-d'œuvre dans le secteur du cabotage devra être panaméenne ; avec des exceptions limitées, les licences de cabotage ne seront accordées qu'à des Panaméens ou à des entreprises dont 75 % des actionnaires sont panaméens. La loi vise à établir un contrôle sur le marché du cabotage qui soit bénéfique pour les Panaméens et pour la stabilité des effectifs nationaux. Cette loi comporte de nouvelles dispositions en faveur de la protection de l'environnement marin afin de résoudre les problèmes posés par les navires naufragés et abandonnés, et d'aborder les considérations futures quant au soutage de nouveaux carburants.

Nouvelle-Zélande – En 2022, le gouvernement néo-zélandais s'est engagé à fournir un financement de 30 millions de dollars au transport maritime côtier dans le cadre du *National Land Transport Programme* afin d'améliorer les services de transport maritime nationaux, de réduire les émissions, d'améliorer l'efficacité et de moderniser l'infrastructure maritime. Le gouvernement a également sélectionné un groupe de fournisseurs privilégiés qui vont co-investir dans l'amélioration des services de transport maritime côtier et mettre en service des navires de transport maritime côtier neufs, ce qui va permettre de réduire d'environ 35 millions de kilomètres les parcours effectués par les camions sur le réseau routier néo-zélandais chaque année et de créer de nouvelles opportunités d'emploi pour les marins. Le plan s'inscrit dans le cadre des travaux que le gouvernement continue de poursuivre afin d'atténuer les problèmes de chaînes d'approvisionnement causés par la pandémie.

CONCLUSION

Comme il l'est souligné tout au long de ce rapport, les politiques maritimes nationales solides contribuent à développer les flottes nationales et la capacité de main-d'œuvre nationale tout en soutenant les objectifs clés suivants : sécurité nationale, sécurité des navires et de la vie en mer, concurrence loyale, sécurité économique et pratiques de transport durable.

LES PAYS QUI APPLIQUENT ET RENFORCENT CES POLITIQUES ONT :

- Des lois et des services efficaces dans le domaine du cabotage pour garantir un tonnage sous pavillon national adéquat au service de leur propre commerce intérieur et des marchés de services d'accès internationaux.
- Des programmes de promotion efficaces en appui à leur flotte maritime dans le cadre d'opérations internationales régulières et en période de conflit, de turbulence ou de fluctuations des échanges commerciaux.
- Un programme et des structures de formation efficaces pour assurer la disponibilité d'une main-d'œuvre maritime suffisante et qualifiée.

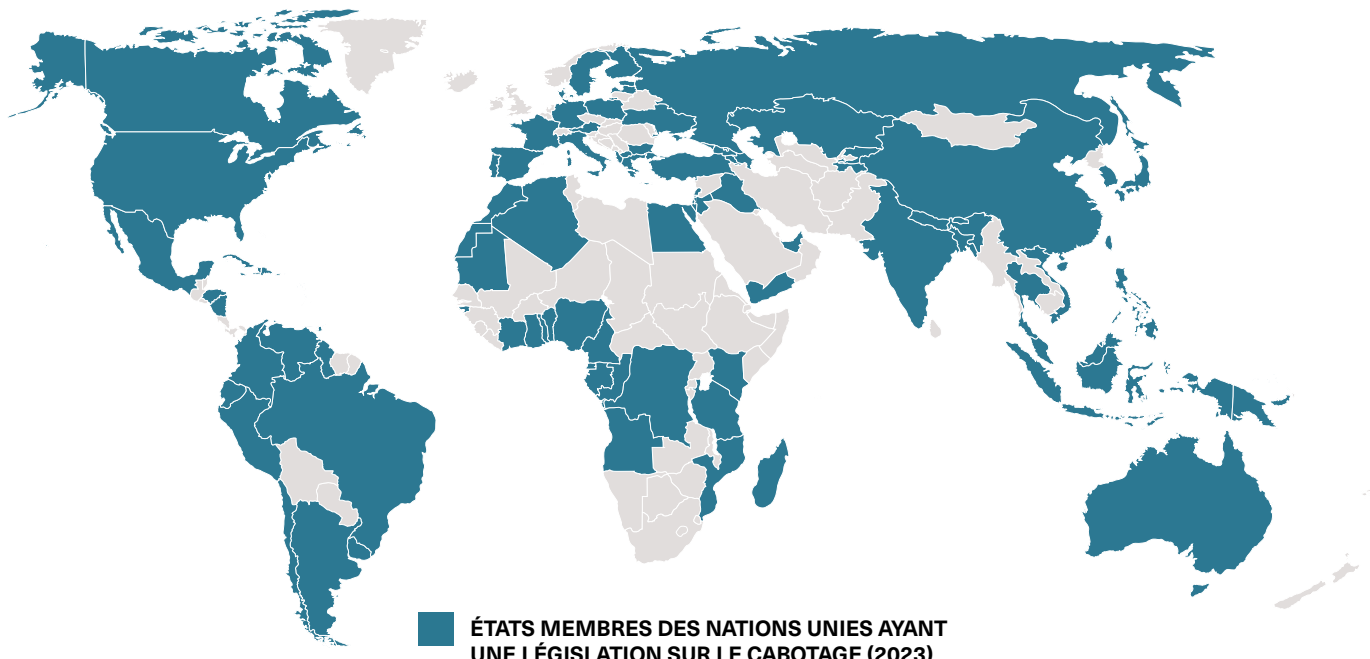
LES PAYS DOIVENT ÉVITER :

- De dépendre de pavillons de complaisance ou de transporteurs non nationaux pour leur commerce maritime intérieur ou international.
- De conclure des accords de libre-échange restreignant leur liberté de promouvoir leur flotte sous pavillon national et de permettre à des navires étrangers d'accéder à leurs marchés de cabotage et de services d'accès.

INTÉRÊT NATIONAL CROISSANT

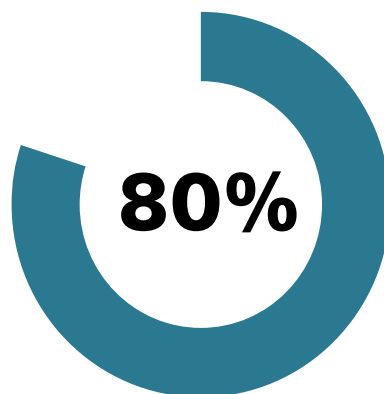


LE CABOTAGE EST TRÈS RÉPANDU : PRÈS DES DEUX TIERS
DES ÉTATS MEMBRES DE L'ONU ONT UNE FORME PLUS OU
MOINS PROCHE DE CETTE POLITIQUE MARITIME NATIONALE



91

ÉTATS MEMBRES DE L'ONU
ONT UNE LÉGISLATION
SUR LE CABOTAGE



80 % DES LITTORAUX DU MONDE
ONT UNE LÉGISLATION SUR LE
CABOTAGE

WWW.ITFGLOBAL.ORG

NOUS FAISONS BOUGER LE MONDE.



FÉDÉRATION
INTERNATIONALE
DES OUVRIERS
DU TRANSPORT

49-60 BOROUGH ROAD
LONDRES SE1 1DR
+44 (0)20 7403 2733