

«Mieux protéger les marins»

René Bleser, conseiller à la CGT aux affaires maritimes, explique les grands défis et enjeux sociaux du secteur de la marine marchande.

La CGT du Luxembourg, composée de l'OGBL et de la FNCTFEL, a créé un comité de travail spécialisé dans les affaires maritimes. Le conseiller du comité est René Bleser, qui est chargé d'étudier les questions sociales et les droits des travailleurs de la mer qui ne sont pas toujours protégés comme les autres employés.

*Entretien avec notre journaliste
Delphine Dard*

Le pavillon luxembourgeois peut-il encore être considéré comme un pavillon de complaisance?

Non, il ne faut pas le considérer comme un pavillon de complaisance. D'importantes normes de sécurité sont attachées au pavillon. Le secteur est ensuite pourvu de conventions collectives et beaucoup de sociétés sont en accord avec les standards établis par l'International Transport Workers' Federation (ITF). Ensuite, il faut savoir que le Luxembourg a adopté la charte générale pour le secteur maritime établie en 2006 par l'Organisation internationale du travail et implique les partenaires sociaux pour faire évoluer le droit dans le secteur. Le Luxembourg, n'étant pas proche de la mer, se soumet aussi à tous les contrôles demandés par les sociétés agréées pour vérifier la sécurité des bateaux et l'application du droit.

Cela veut-il dire que les conditions de travail luxembourgeoises s'appliquent sur les navires battant pavillon luxembourgeois?

Oui, selon la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création

d'un registre public maritime luxembourgeois, tout contrat d'engagement conclu entre un armateur et un marin et ayant pour objet un service maritime à accomplir à bord du navire battant pavillon luxembourgeois est un contrat de travail régi par les dispositions de cette loi. Il faut savoir qu'aucun critère de nationalité ne conditionne l'application du droit luxembourgeois dès lors que le travail doit avoir lieu à bord d'un bateau battant pavillon luxembourgeois. Heureusement, car la plupart des marins sur ces bateaux ne sont pas luxembourgeois. Cela ne veut pas dire qu'il ne subsiste pas des problèmes car tout le droit du travail ne s'applique pas aux marins et la rémunération n'est pas toujours bonne.

Quelle est l'importance de cette convention produite par l'Organisation internationale du travail en 2006 pour le secteur maritime?

Cette charte est très importante car elle reprend toute les conventions qui ont pu être conclues dans le secteur depuis 1920. La nouvelle convention présente une charte des droits des gens de mer. Ses dispositions permettent de satisfaire la demande d'une marine de qualité, vitale pour l'économie mondiale. Cette convention s'applique à tous les navires engagés dans des activités commerciales.

Elle n'est pas encore en vigueur au Luxembourg?

Il faut l'intégrer au droit national, ce que nous faisons par le biais d'une tripartie regroupant gouvernement, syndicats mais aussi chambres professionnelles. Ce

groupe de travail planche sur l'amélioration des conditions des marins et surtout en ce qui concerne le droit du travail. Nous aurons normalement une série de plusieurs réunions décisives en janvier durant lesquelles nous mettrons en avant les aspects que nous souhaitons voir renforcés.

L'OMI veille sur la marine

Le secteur maritime n'a pas été oublié au sein des institutions onusiennes. Depuis 1948, c'est l'Organisation maritime internationale (OMI) qui chapeaute ces questions au niveau mondial.

Installée au Royaume-Uni, l'organisation onusienne a produit une quarantaine de conventions visant à améliorer la sécurité, à combattre la pollution mais aussi à garantir de bonnes conditions de travail au secteur maritime mondial. L'OMI est, par exemple, particulièrement attachée à la formation du personnel sur les bateaux.

Des dangers réels

Les attaques répétées des pirates somaliens dans le golfe d'Aden rappellent au grand public que l'activité de marine marchande n'est pas sans danger. Même si les problèmes se concentrent actuellement sur cette zone, le danger est mondial et se retrouve sur tout le globe mais, plus spécifiquement, le long de la ligne de l'équateur. Les bateaux immatriculés au Luxembourg sillonnent le monde entier et peuvent donc aussi être concernés par ces problèmes. Récemment, l'un d'eux a subi une attaque au large du Cameroun mais a réussi à échapper aux malfaiteurs. Les instances mondiales de la marine planchent actuellement sur un système de repérage des bateaux par satellite permettant à chaque pays de savoir en permanence où sont ses bateaux et dans quel état.

20 % de Philippins

Parmi les quelque 17 000 marins qui ont transité sur des bateaux battant pavillon luxembourgeois depuis sa création en 1990, on retrouve à peu près toutes les nationalités du monde. Mais une n se distingue : les Philippins constituent à eux seuls près de 20% des marins qui ont travaillé sur des bateaux commerciaux rattachés au Luxembourg. Outre le fait qu'ils viennent d'un pays tourné vers la

mer, ce qui les prédestine sans doute à faire des carrières maritimes, Robert Biwer, commissaire luxembourgeois aux Affaires maritimes, souligne que les équipages philippins sont généralement très qualifiés sur tous les postes qu'offre un bateau.