

CARTOGRAPHIE DES PROFESSIONNELS DE LA MER

Vers un système européen de collecte de données exhaustif

Neil Ellis, Emma Wadsworth
et Helen Sampson

SYNTHÈSE



ECSCA

European Community Shipowners' Associations



Avec le soutien financier
de l'Union européenne

***Cartographie des professionnels de la mer :
Vers un système européen de collecte de données exhaustif***

Auteurs : Neil Ellis (Cardiff University), Emma Wadsworth (Solent University) et
Helen Sampson (Cardiff University).

Publié en juillet 2021 par la Fédération européenne des travailleurs des transports
(ETF) et l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) avec
le soutien financier de l'Union européenne.

Le rapport complet peut être téléchargé au format PDF via :
<https://www.etf-europe.org/resource/mapmar/>

European Transport Workers' Federation

Galerie Agora

Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11

1000 Brussels

Belgium

Tel: +32 2 285 46 60 – Fax: +32 2 280 08 17

www.etf-europe.org

Facebook: <https://www.facebook.com/xxxxx>

Twitter: https://twitter.com/ETF_xxxx

European Community Shipowners' Associations

Regentlaan/Boulevard du Régent 43-44

1000 Brussels

Belgium

Tel: +32 2 510 61 20

www.ecsa.eu

Email: mail@ecsa.eu

© Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)

Tous droits réservés, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite,
stockée dans un système de récupération de données ou transmise par
quelque moyen que ce soit, électronique, mécanique, par photocopie ou autre,
sans l'autorisation préalable de la Fédération européenne des travailleurs des
transports (ETF).



Avec le soutien financier
de l'Union européenne





LE CONTEXTE

Le secteur du transport maritime est un élément clé du développement et de la croissance économiques de l'Europe. Il joue également un rôle central dans la subsistance de centaines de milliers de marins, ainsi que d'innombrables autres personnes impliquées dans le secteur au sens large et dans les activités d'approvisionnement et de soutien avec lesquelles il est lié. Malgré cela, il n'existe actuellement aucune donnée fiable et normalisée pour décrire et surveiller le marché du travail maritime européen.

Depuis un certain temps déjà, cette lacune et son importance pour le secteur maritime sont reconnues (Task Force 2011). Des données exactes et fiables sont essentielles à l'élaboration de réponses stratégiques appropriées aux problèmes et aux défis auxquels le secteur est confronté. Le plus urgent d'entre eux, dans le contexte européen, est peut-être la rétention des marins. Cependant, la pandémie mondiale de Covid-19, au cours de laquelle l'étude décrite dans ce rapport a été réalisée, a mis en évidence les difficultés rencontrées par les gens de mer dans leur vie professionnelle quotidienne, ainsi que les défis et les pressions auxquels sont confrontées les compagnies maritimes. En tant que telle, elle a souligné l'importance d'une compréhension rigoureuse du marché du travail comme base pour soutenir

les gens de mer, les compagnies maritimes et le secteur maritime en général.

Cela fait maintenant 10 ans que la DG MOVE a créé une Task Force chargée d'examiner la relation entre l'emploi dans le secteur maritime et la compétitivité, en vue de formuler des recommandations sur les aspects sociaux de la politique maritime européenne. La Task Force a rencontré de « grandes difficultés » pour obtenir des chiffres précis, complets et fiables sur l'emploi dans le secteur. Elle a souligné « le manque de données disponibles dans la plupart des pays, et pour certains d'entre eux, l'absence totale de données », et a recommandé la mise en place d'un système harmonisé de collecte de données sur l'emploi des gens de mer.

La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) travaillent actuellement ensemble pour examiner comment obtenir des données précises, fiables et normalisées sur la main-d'œuvre du secteur au niveau européen. Dans le cadre de ce processus, elles ont chargé le centre de recherche Seafarers International Research Centre (SIRC) de l'Université de Cardiff de réaliser l'étude décrite

Des données exactes et fiables sont essentielles à l'élaboration de réponses stratégiques appropriées aux problèmes et aux défis auxquels le secteur est confronté

dans ce rapport. Son objectif était de recenser les sources de données existantes dans l'UE et d'examiner les exemples de bonnes pratiques, les limites de la collecte de données actuelle et les questions de transférabilité. Cet état des lieux devait servir de base à l'élaboration de protocoles pratiques sur la manière de mettre en place un système de collecte de données solide et fiable à l'échelle de l'UE.

Approche méthodologique

Le projet a été réalisé en deux temps.

La **première étape** a consisté en une étude documentaire approfondie. Son objectif consistait à identifier les ensembles de données existants et les sources possibles de données sur le nombre de marins dans chaque État membre de l'UE (ainsi qu'en Islande, en Norvège et au Royaume-Uni), ainsi qu'aux niveaux communautaire et international. Chaque source identifiée a été explorée pour tenir compte des éléments suivants :

- La mesure dans laquelle ses données couvraient un ensemble de détails clés sur les marins, y compris :
 - le sexe, l'âge, la nationalité, le grade, les détails des certificats, les certificats multiples, le travail en mer et le fait d'être un marin actif.
- Les limites éventuelles des données par rapport à leur capacité à fournir une image détaillée et précise de la main-d'œuvre maritime.

Les recherches et l'exploration des sources potentielles ont été effectuées en ligne. Lorsque cela n'a pas permis d'obtenir suffisamment d'informations pour examiner les points ci-dessus, les détenteurs de

données ont été contactés directement.

La **deuxième étape** comprenait des études de cas dans six États membres : l'Allemagne, la Grèce, les Pays-Bas, l'Espagne, la Suède et le Royaume-Uni. Ces pays ont été sélectionnés en consultation avec l'ECSA et l'ETF et devaient refléter à la fois l'équilibre géographique et les principaux

fournisseurs de capitaines et d'officiers, qui sont actuellement en nombre insuffisant sur le marché du travail maritime européen (EMSA 2018). Des

entretiens approfondis ont été menés avec des représentants des organisations identifiées au cours de la phase 1 comme détentrices de données pertinentes au sein de chacun des six pays concernés. Ces entretiens avaient pour but de développer une compréhension plus approfondie des organisations participantes et des données qu'elles détenaient.

Ensemble, les étapes 1 et 2 ont été conçues pour dresser un inventaire des données existantes sur le nombre de marins dans l'UE et pour mieux comprendre les limites et les exemples de bonnes pratiques dans les sources de données identifiées.

Les enseignements

L'étude a identifié et exploré 93 sources de données dans 30 pays. Celles-ci peuvent être regroupées en trois catégories principales :

- Les systèmes contenant les détails de la certification des marins.
- Des systèmes plus larges destinés à collecter des données sur l'emploi dans une série de

La planification stratégique et le développement politique exigent des données solides qui sont comparables entre pays et dans le temps

secteurs (souvent basés sur des enquêtes concernant les effectifs et disponibles auprès des agences nationales de statistiques).

- Les systèmes de sécurité sociale qui gèrent les prestations de revenu, d'invalidité et de retraite et certaines contributions fiscales.

L'examen détaillé de ces sources a donné lieu à une image mixte et complexe. Dans chacune des trois catégories de sources de données, il existe un large éventail en termes d'accessibilité publique, de couverture, de détail et de spécificité. Toutefois, chaque type de source de données est également limité, dans une mesure plus ou moins grande, dans la mesure où il peut contribuer à une description claire et précise de la main-d'œuvre du secteur maritime. En gros :

- Les systèmes contenant des données de certification collectent une série de détails sur les marins mais, pour la plupart, ne peuvent pas distinguer si un marin est actif en mer ou non.
- Les sources de données basées sur l'emploi contiennent rarement des données spécifiques aux gens de mer.
- Les systèmes de sécurité sociale spécifiques aux gens de mer renferment souvent des données pertinentes, mais ces dispositifs ne sont pas universels dans tous les États membres, détiennent des données particulièrement sensibles et sont susceptibles de ne pas couvrir tous les gens de mer nationaux.

En outre, lorsque des informations détaillées sont disponibles au niveau national, elles dépendent souvent de circonstances, de paramètres et d'arrangements particuliers au sein de l'État membre. Outre les circonstances,

les traditions et les situations nationales plus spécifiques, ainsi que les arrangements et les accords transnationaux, ces principaux paramètres sont en gros de deux ordres :

- De fortes traditions de navigation maritime
 - Lorsque c'est le cas, les pays ont plus souvent des arrangements spécifiques qui permettent une collecte de données particulièrement exhaustive et affinée sur une base continue.
- De fortes traditions de coopération entre les partenaires sociaux et/ou d'autres acteurs clés.
 - Lorsque c'est le cas, les pays disposent plus fréquemment d'accords de collaboration qui permettent une collecte de données et un suivi détaillés, rassemblant souvent des informations provenant d'une série de sources afin de broser un tableau plus approfondi et plus précis.

Cette spécificité des circonstances rend le transfert en bloc des modalités de collecte des données d'un État membre à l'autre particulièrement difficile à réaliser avec succès et efficacité.

Dans la lignée de travaux antérieurs (Task Force. 2011 ; Sulpice 2011), nos résultats suggèrent donc que les données publiques disponibles

ne peuvent pas être utilisées telles quelles pour dresser une cartographie détaillée de l'emploi dans le secteur maritime à travers l'UE en

Aucune des sources de données contenant des informations sur les gens de mer au niveau des États membres n'a pour fonction principale de produire une cartographie détaillée de la main-d'œuvre maritime

raison de la série de limitations inhérentes à chacun de leurs arrangements. Cela s'explique principalement par la grande diversité de leur accessibilité et par le fait qu'aucune des sources de données contenant des informations sur les gens de mer au niveau des États membres n'a pour fonction principale de produire une cartographie détaillée de la main-d'œuvre maritime. En outre, les données sont souvent collectées, classées, stockées, ajustées et vérifiées de telle sorte que les comparaisons entre les sources, les groupes de marins ou les pays, ou dans le temps, ainsi que le regroupement de données provenant d'une série de sources différentes, sont difficiles ou impossibles à réaliser.

Néanmoins, cette compréhension des sources de données existantes et de leurs limites, ainsi que l'exploration d'exemples de bonnes pratiques et des circonstances dans lesquelles ces pratiques se développent, fournissent la base à partir de laquelle les protocoles pour le développement d'un système de collecte de données solide et fiable à l'échelle de l'UE pourraient être développés.

Conclusions

La planification stratégique et l'élaboration des politiques nécessitent des données solides, comparables entre les pays et s'inscrivant dans la durée. Le rythme rapide des changements dans le secteur maritime impose également que ces données soient aussi actuelles que possible. Nos résultats indiquent que les données de certification doivent être la base de tout système européen. Il en ressort également qu'un ensemble convenu de détails sur les gens de mer, présentés de manière cohérente et rendus publics par toutes les administrations, permettrait d'effectuer des comparaisons dans le temps qui ne sont pas possibles actuellement. Toutefois, cet ensemble de données aurait une

autre limite : il inclurait toutes les personnes possédant un brevet valable, que les gens de mer travaillent activement en mer ou non. La présente étude suggère deux approches possibles pour remédier à cette limitation. Premièrement, un ajustement pourrait être effectué pour tenir compte du nombre estimé de ces personnes dans l'ensemble de données de chaque administration. Cet ajustement devrait être effectué sur une base cohérente, transparente et fiable dans l'ensemble de l'UE, et devrait être régulièrement révisé pour s'assurer qu'il continue à refléter la situation actuelle. Deuxièmement, les détails du certificat pourraient être liés aux dossiers fiscaux ou de sécurité sociale, ce qui donnerait une indication actualisée et précise du fait que les gens de mer travaillent activement en mer ou non. La deuxième de ces approches serait bien entendu plus précise, mais aussi plus difficile à accomplir.

Nos résultats suggèrent également qu'il serait d'une importance capitale d'accorder, aux partenaires

sociaux du secteur, avec le soutien des principales parties prenantes, un rôle central dans la planification et le développement de tout système de collecte de données

à l'échelle européenne, pour garantir à la fois sa pertinence, son utilité et sa durabilité. En particulier, leur participation serait fondamentale pour garantir que les trois exigences sous-jacentes à un système pleinement opérationnel et efficace soient réalisées et maintenues. Il s'agit notamment d'un accord sur les définitions d'un « marin » et d'un marin « actif », d'un ensemble de données clés sur les certificats accessibles au public et d'une approche méthodologique pour ajuster ou compléter ces données afin qu'elles

La pandémie de Covid-19 a mis en évidence la rapidité avec laquelle le secteur doit être capable de réagir aux changements et aux évolutions inattendues

reflètent plus fidèlement les personnes travaillant activement en mer, ainsi que sur leur collecte, leur regroupement et leur publication rapide, régulière et complète.

Un tel système permettrait d'évaluer et de surveiller les tendances et les changements par rapport à une série d'aspects clés du secteur, notamment :

- la pérennité de la main-d'œuvre maritime de l'UE dans l'ensemble du cluster ;
- les besoins en éducation et en formation des gens de mer ;
- la durabilité de la profession de marin, y compris en ce qui concerne les jeunes marins et les femmes.

En outre, un système de collecte de données en continu serait facilement adaptable pour

répondre à d'autres besoins et permettre une recherche indépendante. La pandémie de Covid-19 a mis en évidence la rapidité avec laquelle le secteur doit être capable de faire face aux changements et aux évolutions inattendues pour protéger le bien-être et les moyens de subsistance de sa main-d'œuvre. Les résultats décrits dans ce rapport fournissent la base à partir de laquelle des protocoles pourraient être développés pour un système qui contribuerait aux approches et politiques stratégiques des partenaires sociaux pour le secteur, les laissant mieux placés pour répondre de manière décisive et appropriée aux développements futurs, et même aux crises, au sein du secteur.

Cette publication ne reflète que le point de vue des auteurs. La Commission européenne n'est pas responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations qu'elle contient.

