



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Conseil supérieur de la marine marchande

Le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) s'est réuni **jeudi 18 janvier 2024** à 14h00, 69 Rue de Varenne à Paris, sous la présidence de Madame Christine EZCUTARI.

Étaient présents :

Membres au titre de l'État : PERRIN Jean-Emmanuel, SERVA Oudi, TRIFT Nicolas (en ligne), TRIOLLE Alain,

Membres représentant les armements : BOZZONI Fernand, CASANOVA Jean-Philippe, CAUBRIERE Henry, LOUIS DREYFUS Philippe

Membres représentant les ports : POLLET Mathilde

Membres représentant les industries de manutention : BONNECARRERE Magali

Membres représentant les personnels désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives de la marine marchande et du personnel portuaire : CHALARD Emmanuel, COUTOURIS Serge, SAMSON Pierrick, MAURAN Cyril

Personnalités qualifiées : BIDOIRE Jean-Pascal, DELSALLE Bruno, DROUIN Louise, PLURIEN Delphine

Absents excusés, ayant confié un pouvoir : BANEL Éric, CARMES Olivier, JONQUIERE Louis, LE VIGOUROUX Patrice, RAISON Stéphane, ROUE Jean-Marc, SAUVEE Jean-Emmanuel,

Présents à titre d'expert: BOUCHET Cécile (SGMER), CABANNES Théophile (DGT), DE GUERRE Alix (DGAMPA), LENORMAND Christophe (DGAMPA), RUBIN DE CERVENS François-Xavier (BEAMer)

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du compte-rendu de la séance plénière du 16 novembre 2023
2. Point d'actualité sur la navigation en Mer rouge
3. Projet de loi sur l'attractivité financière de la place financière de Paris : examen du titre relatif à la dématérialisation des instruments transférables du commerce international (transport, financement, assurance)
4. Présentation par le Président du Bureau d'enquêtes sur les événements de la mer (BEAmer) de son rapport d'activité 2023
5. Présentation de la première version sur rapport du groupe de travail relatif à la lutte contre le dumping social

I. Approbation du compte-rendu de la séance plénière du 16 novembre 2023

Madame la présidente EZCUTARI souhaite la bienvenue aux membres du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) pour cette séance plénière dont elle rappelle l'ordre du jour. Elle en profite pour adresser ses vœux à l'ensemble des membres de l'instance pour l'année à venir.

Avant de débiter son traitement, elle laisse la parole à Monsieur COUTOURIS qui souhaite évoquer un sujet d'actualité.

L'approbation du projet de compte-rendu du 16 novembre 2023 ayant été reporté lors de la séance du 14 décembre, son adoption **a lieu ce jour.**

Monsieur COUTOURIS, représentant de la FNPD-CGT prend la parole. Il s'inquiète du manque d'investissements dans les ports français. Bien que la signature des différents Contrats de Plan Etat-Région soit marquée par un renforcement du rôle de l'Etat dans le secteur, l'absence à ce jour de portefeuille dédié aux transports dans le Gouvernement inquiète. Réforme après réforme, la situation demeure selon lui scandaleuse compte-tenu du potentiel de la France et de ses nombreuses façades maritimes.

II. Point d'actualité sur la navigation en Mer Rouge

Madame **EZCUTARI** aborde la situation actuelle dans la région, mettant en lumière l'escalade des tensions depuis le début de la guerre entre Israël et le Hamas à Gaza le 7 octobre. Elle souligne que les Houthis, contrôlant une grande partie du Yémen, intensifient leurs attaques en mer Rouge contre les navires circulant dans la zone. La semaine dernière, un pétrolier sous pavillon des Îles Marshall, dont l'armateur est basé à Athènes, est détourné par l'Iran dans le Golfe d'Oman.

Malgré la condamnation récente des tensions en mer Rouge par une résolution de l'ONU, les attaques par missiles et drones continuent de s'intensifier. Elle mentionne que ces agissements ont incité les États-Unis à lancer l'opération "Gardien de la prospérité" (OPG) en collaboration avec une coalition de plus de vingt pays, dans le but de garantir la liberté de navigation.

Elle souligne l'importance de la situation, notant que les États-Unis déclarent être dans une situation de "saturation", illustrée par la destruction de 21 drones et missiles par les forces étasuniennes et britanniques en une nuit.

Elle souligne également les conséquences de cette situation sur la sécurité des gens de mer, les coûts de transport et les perturbations importantes du trafic. Elle conclut en appelant à un point d'actualité sur le sujet lors de la séance d'aujourd'hui.

Monsieur **PERRIN**, représentant du Ministère des Armées, présente les activités récentes de la Marine nationale française en Mer Rouge et en Océan Indien. Il souligne l'engagement de la frégate Languedoc dans ces régions pour sécuriser le trafic maritime, mentionnant des interceptions de drones en décembre. Il aborde ensuite OPG dont la France n'est pas directement partie prenante mais avec laquelle elle coordonne ses efforts. Monsieur PERRIN évoque aussi l'initiative européenne d'intervention, qui envisage d'étendre le mandat de l'opération Agenor pour sécuriser le transit dans la Mer Rouge et le détroit de Babel-Mandeb, bien que cette extension ne soit pas encore décidée.

En réponse aux agressions provenant du Yémen, l'état-major des armées françaises a décidé d'engager une deuxième frégate dotée de moyens d'autoprotection renforcés. Enfin, Monsieur PERRIN exprime son intention de fournir des mises à jour sur la mise en place de cette opération européenne lors du prochain Conseil. Il termine son intervention en souhaitant de bonnes choses pour l'année qui commence, tant pour le domaine maritime que pour le Conseil et l'ensemble des participants.

Monsieur **LENORMAND**, chef du Service Flottes et marins de la DGAMPA, apporte un complément au propos du commissaire en chef concernant les questions soulevées par certaines organisations syndicales sur le droit d'alerte et le droit de retrait dans le contexte maritime. Il rappelle que ces droits sont définis par le code du travail et s'appliquent également dans le secteur maritime.

Le droit d'alerte est lié à la présence d'un danger grave et imminent pour la vie et la santé des personnes, mais ne justifie pas le retrait des salariés de leur poste de travail. Quant au droit de retrait, il nécessite la réunion de trois conditions cumulatives : le danger doit être grave, imminent, et le salarié doit avoir une raison valable de croire que sa situation de travail représente un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé. La validation de ces conditions est du ressort des juges.

Dans la pratique, l'exercice du droit de retrait doit être signalé à l'armateur, et le capitaine peut suspendre ce droit temporairement pour assurer la sécurité immédiate du navire ou porter secours. Toutes ces actions doivent être consignées dans le livre de bord.

Enfin, bien que ces dispositions ne soient pas nouvelles, elles restent pertinentes dans le contexte actuel, notamment en Mer Rouge. La décision finale concernant l'application de ces droits dépend de l'appréciation des juges, et l'administration ne doit pas prendre parti dans ces situations. Il conclut en mentionnant une requête de la CGT adressée à la Première Ministre, qui n'a pas pu être traitée avant son départ.

Monsieur **CHALARD**, représentant de la FOMM CGT, exprime ses préoccupations quant à l'absence de nomination gouvernementale et ses conséquences sur la continuité des opérations dans un contexte de situation grave affectant les trois fédérations syndicales représentées. Il mentionne un courrier envoyé par la Secrétaire générale de la CGT pour souligner l'impact urgent sur le personnel embarqué et les activités portuaires, en particulier sur le reboutage, domaine où il y a un manque de visibilité.

Il soulève le problème de la responsabilité des capitaines de navire concernant la décision de détourner ou non les navires de la zone en question. Une responsabilité qui, selon lui, ne devrait pas reposer uniquement sur eux. Cela s'inscrit dans une discussion plus large sur la responsabilité du capitaine, un sujet déjà abordé par le CSMM.

Il critique le manque de réponse claire du ministère et des affaires maritimes concernant la situation et les responsabilités des armateurs français. Il note que les certificats de viabilité des navires impliquent des responsabilités importantes, et l'absence de réponses concrètes est préoccupante. Toutefois, il constate que les interactions avec les armateurs sont généralement positives, bien que la décision de contourner ou non la zone soit principalement prise par les armements et non par les états du pavillon, une situation qu'il trouve problématique.

Il rappelle que l'ITF (Fédération Internationale des Ouvriers du Transport) a classé la zone en question comme à haut risque, ce qui justifie le danger grave et imminent. Il souligne l'importance de décisions claires et anticipées concernant le contournement de la zone. Il termine en remerciant pour l'opportunité de partager ces informations.

Monsieur **COUTOURIS** réitère sa remarque sur l'importance des ports français dans la chaîne d'approvisionnement, soulignant qu'ils ne sont pas une zone secondaire. Il exprime sa préoccupation en notant que depuis le début de l'année, il y a eu une réduction significative du travail en raison de l'absence de navires, et une incertitude quant à leur retour.

Il critique également le manque de réaction et de préparation face à des situations de crise comme la guerre en Ukraine ou la pandémie de Covid-19. Selon lui, il y a eu une augmentation des tarifs pendant le Covid, mais aucune mesure anticipative ou discussion n'a été mise en place pour gérer la crise actuelle. Il constate un manque d'actions politiques, d'anticipation, de mesures concrètes, et d'échanges pour aborder ces enjeux.

Il met l'accent sur l'importance de ne pas laisser les ports français décliner au profit d'autres ports européens. Il insiste sur la nécessité de discuter ouvertement de ces questions pour déterminer s'il y a une volonté réelle de maintenir les ports français en tant qu'acteurs majeurs, ou si l'on accepte leur déclin.

Il conclut en rappelant que les impacts économiques et sociaux de ces problématiques doivent être mesurés et anticipés, tout en reconnaissant que les aspects humains et sécuritaires ont déjà été abordés par ses collègues.

Monsieur **CASANOVA**, délégué général d'ADF, commence par remercier la Présidente et salue les participants. Il exprime son accord avec les propos de Serge COUTOURIS, en particulier en ce qui concerne les ports de la Méditerranée, soulignant les nombreuses inquiétudes soulevées dans ce contexte.

Il met en avant la nécessité pour les armateurs de protéger leurs équipages et leurs navires, tout en reconnaissant que les moyens de protection à bord sont limités. Face à ces menaces, il souligne l'importance du soutien du gouvernement, remerciant les interventions pour les informations fournies.

Il insiste ensuite sur la nécessité d'obtenir des informations fiables et sécurisées pour protéger efficacement les équipages, les navires et les flux logistiques. Concernant la demande de la CGT sur le pavillon et sur les armements, il mentionne que de nombreux navires ont déjà été déroutés de la zone pour assurer la sécurité, et il n'est même pas certain qu'il reste des navires de leurs adhérents dans cette région.

Il aborde ensuite le sujet du droit de retrait, remerciant Monsieur Lenormand pour ses explications. Il précise que lors d'une réunion récente, les adhérents ont affirmé clairement que les équipages ne souhaitant pas être embarqués sur les navires dans ces zones dangereuses ne sont pas obligés de le faire.

Monsieur **TRIFT**, sous-directeur des ports et du transport fluvial de la DGITM, se concentre sur la stratégie nationale portuaire française et les investissements en cours dans les infrastructures portuaires. Il évoque une accélération significative des investissements privés dans les zones industrielles et portuaires, touchant divers ports français, y compris Dunkerque, Marseille, et Le Havre. Il met en avant le soutien du gouvernement aux développements, notamment en termes de capacités portuaires et de transition énergétique, soulignant l'importance de la décarbonation du transport maritime.

Monsieur **COUTOURIS** exprime son scepticisme face aux annonces d'investissements dans les ports français. Il remet en question la correspondance entre ces annonces et les besoins réels des ports, soulignant les difficultés rencontrées par les ports français en période de perturbation logistique. Il appelle à des actions concrètes pour garantir l'efficacité et la compétitivité des ports français à long terme.

Monsieur **LOUIS DREYFUS**, Président de Louis Dreyfus Armateurs, questionne la présidente. Il n'a pas vu de position prise par l'ONU ou l'OMI et se demande si cela n'est pas un peu choquant.

Monsieur **LENORMAND** revient sur plusieurs points. Il mentionne une réunion spécifique des Nations Unies à laquelle le secrétaire général de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) a été convié. Cette réunion, tenue à la fin de l'année dernière, a en partie porté sur les incidents en Mer Rouge, mais il note qu'il n'a pas encore vu les conclusions de cette réunion.

Il souligne l'absence de communication précise sur le conflit et les mesures à prendre, indiquant que des discussions sont en cours avec le représentant permanent de la France pour obtenir des informations plus détaillées et qu'un point sera fait à ce sujet.

Concernant la question de Monsieur CHALARD sur le contrôle naval et l'interdiction liée au pavillon français de fréquenter la zone concernée, Monsieur LENORMAND affirme qu'il n'y a pas eu de telles mesures prises et qu'à sa connaissance, aucun Etat de pavillon n'a instauré une interdiction globale. Cependant, il souligne que des mesures de prévention ont été prises, telles que décrites par le commissaire en chef.

Il valorise le fait que le pavillon français dispose d'une règle nationale et d'une protection complémentaire dans des situations de crise, ce qu'il juge très précieux et qu'il pense important de mentionner.

Il évoque également les centres d'informations satellitaires qui fournissent des données actualisées aux armateurs, les aidant à prendre des décisions éclairées pour la protection des équipages et des navires dans la zone. Il suggère l'idée d'organiser périodiquement des réunions entre partenaires sur ce sujet, à l'image de ce qui a été fait pour le Covid, pour partager des informations pertinentes en fonction de l'évolution rapide de la situation et des décisions urgentes que doivent prendre les armateurs.

Monsieur **CASANOVA** intervient brièvement pour parler du MICA Center (Maritime Information Cooperation & Awareness Center), soulignant son rôle en tant qu'organisme de coordination, non seulement au niveau national mais aussi européen, qui reçoit également des informations de sources européennes. Il mentionne que d'autres organisations ont demandé la création d'un centre de coordination européen dédié à la sûreté maritime. Il affirme que le MICA Center est reconnu pour le travail qu'il effectue, une reconnaissance exprimée notamment par leurs collègues de la Mer Noire.

Il en profite pour aborder le sujet des réunions d'information avec les organisations salariales, affirmant qu'il n'y a aucune opposition à la tenue de telles réunions. Il note que ces réunions avaient été un succès durant la période du Covid.

Monsieur MAURAN, représentant de la FNPD CGT, formule une question technique concernant l'impact des interventions militaires avec des frégates en Mer Rouge sur les décisions des compagnies d'assurance maritime. Il exprime une curiosité sur le fait de savoir si les assureurs exercent une pression sur les armateurs pour éviter cette zone à haut risque. D'après les informations qu'il a pu obtenir auprès des adhérents, il n'y a pas d'interdiction formelle de la part des assureurs de naviguer dans la Mer Rouge.

Monsieur **CASANOVA** répond à l'intervention de Monsieur MAURAN en confirmant que, selon les informations recueillies, il n'y a pas d'interdiction ferme des assureurs de passer par la Mer Rouge. Il met en évidence que la situation est suivie de près et que les assureurs français, ainsi que certains assureurs étrangers, n'ont pas imposé de restrictions strictes.

Monsieur **CHALARD** réitère sa proposition création d'une cellule de crise pour gérer les effets à long terme des situations actuelles sur le secteur maritime, notamment en Méditerranée. Il exprime sa préoccupation quant à la durée prolongée de la situation et l'absence de décisions à long terme de la part du gouvernement. Il soutient la nécessité d'anticiper et de prendre des décisions proactives pour gérer les conséquences sur le secteur maritime.

Madame DROUIN, représentante de TLF Overseas, évoque les impacts des perturbations actuelles sur les chaînes logistiques, en particulier l'allongement des délais de transit pouvant affecter les exportateurs français dans les secteurs agroalimentaire et automobile. Elle aborde également les problèmes potentiels à l'export liés au déséquilibre des équipements et à la pénurie de conteneurs, rappelant les difficultés similaires rencontrées pendant la pandémie de Covid-19.

III. Projet de loi sur l'attractivité financière de la place financière de Paris : examen du titre relatif à la dématérialisation des instruments transférables du commerce international (transport, financement, assurance)

Madame **EZCUTARI** introduit le prochain point à l'ordre du jour, qui est l'examen d'un projet de loi sur l'attractivité financière de la plate-forme nationale de Paris. Ce projet de loi, qui sera présenté au printemps, a été annoncé par le ministre de l'Économie, M. Le Maire, le 8 janvier. L'objectif principal du projet est de renforcer la position de Paris en tant que place financière, notamment depuis le Brexit, en attirant de nouveaux groupes financiers en France.

Le projet de loi vise à adapter le droit français à la dématérialisation des actes de commerce, notamment en ce qui concerne le financement et le transport. Il s'agit de reconnaître la validité juridique des titres transférables créés et utilisés sous forme numérique. Madame EZCUTARI se concentre spécifiquement sur la dématérialisation du connaissance maritime, un document essentiel dans le commerce international et le transport maritime.

Elle passe ensuite la parole à M. CABANNES, qui est en charge des financements directs au sein de la sous-direction du financement international des entreprises et du soutien au commerce extérieur de la Direction générale du Trésor.

M. CABANNES, représentant de la DGT, remercie la présidente et souhaite une bonne année 2024 à tous les membres du CSMM. Il commence par expliquer la dynamique de paiement dans le commerce international, où le vendeur doit être payé avant d'expédier la marchandise et l'acheteur doit recevoir la marchandise avant de payer. Pour sécuriser ces transactions, des instruments comme les connaissements ou les polices à ordre et porteur sont utilisés. La dématérialisation de ces instruments vise à faciliter et sécuriser ces transactions.

Il précise que le projet de loi a un champ général qui concerne le conseil sur l'aspect connaissance maritime et annonce qu'un projet de décret sera présenté ultérieurement. Le texte s'inspire d'un rapport sur la dématérialisation des instruments transférables du commerce international commandé par plusieurs ministres et suit le texte de l'ONU MLETR (Model law on Electronic Transferable Records) de 2017 pour favoriser cette dématérialisation.

L'objectif du texte n'est pas de se substituer au secteur privé, mais de créer un cadre de confiance pour les acteurs privés. Il détaille également le contenu du projet de loi, comprenant la définition de l'origine des titres transférables électroniques, la clarification de la circulation de ces titres, et la gestion de l'interopérabilité entre les titres papier et électronique. Il mentionne aussi des articles spécifiques concernant les exceptions, les modifications des codes existants pour reconnaître les titres électroniques, les modalités d'application dans les Outre-mer et les modalités d'entrée en vigueur de la loi.

Il conclut en se mettant à disposition pour répondre à toutes questions concernant ce texte.

En l'absence de questions, Madame EZCUTARI clôt ce point et considère que l'avis rendu par l'instance est favorable.

IV. Présentation par le Président du Bureau d'enquêtes sur les événements de la mer (BEAmer) de son rapport d'activité 2023

Madame **EZCUTARI** annonce que l'ordre du jour passe désormais à la présentation du rapport d'activité 2023 du BEA-MER (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Mer).

Elle rappelle que le BEA-MER est l'organisme français chargé de mener les enquêtes sur la sécurité en relation avec les accidents et incidents maritimes. La mission principale du BEA-MER est d'enquêter sur les accidents maritimes dans le but de prévenir de futures catastrophes et autres événements similaires. Ces enquêtes, qui sont menées régulièrement, se concentrent sur l'analyse des accidents les plus notables et débouchent sur des recommandations visant à améliorer la sécurité maritime.

Monsieur RUBIN DE CERVENS, Directeur du BEA-Mer, commence par expliquer le domaine de compétence du BEA-MER dans les enquêtes sur les accidents maritimes. Il distingue trois cas principaux :

1. Navires civils français : Le BEA-MER a compétence pour enquêter sur tous les navires civils sous pavillon français, peu importe leur localisation dans le monde.
2. Navires étrangers dans les eaux territoriales françaises : Le BEA-MER peut également ouvrir des enquêtes sur des navires étrangers lorsqu'ils se trouvent dans les eaux territoriales françaises, y compris dans les zones économiques exclusives et autres zones maritimes sous juridiction française.
3. Intérêts d'État français ou implication d'un citoyen français : Le BEA-MER peut enquêter sur des incidents impliquant un intérêt d'État français ou lorsqu'un citoyen français est concerné.

Il utilise l'exemple d'une collision entre deux navires étrangers en dehors des eaux territoriales françaises, qui a provoqué une pollution sur les côtes françaises, pour illustrer le cas où le BEA-MER devient compétent pour enquêter. Cet accident est présenté en vidéo aux membres.

A l'issue d'un retour sur ladite vidéo, il souligne l'importance de la coopération internationale dans les enquêtes maritimes. Les enquêtes impliquant de grands navires ou des incidents majeurs nécessitent souvent la collaboration de plusieurs bureaux d'enquête nationaux. Tous les rapports sont partagés avec l'OMI et sont examinés et éventuellement critiqués par des pairs.

Il aborde ensuite le processus de consultation obligatoire avec toutes les parties intéressées lors d'une enquête, qui dure au moins 30 jours. Les armateurs, les marins individuellement, et l'administration sont consultés pour fournir leur avis, qui peut être contradictoire.

Il met l'accent sur le facteur humain dans les accidents maritimes, notant que la majorité des incidents sont liés à des erreurs humaines. Les enquêtes examinent systématiquement les facteurs humains, tels que la fatigue, le rythme de travail, la médication, l'alcool, la formation, la communication à bord, et le respect des procédures.

Pour conclure, Monsieur RUBIN DE CERVENS mentionne que les rapports d'enquête et autres informations sont accessibles au public sur le site internet du BEA-MER. Ils incluent des petits films pédagogiques utilisés par les écoles de marine marchande et disponibles sur YouTube, ainsi que des statistiques et des graphiques sur les accidents maritimes. Il souligne que les recommandations émises par le BEA-MER ont un caractère facultatif, mais que les réponses des parties concernées sont obligatoires.

Madame **EZCUTARI** pose une question sur la notion de faute et de responsabilité dans le contexte des rapports d'enquêtes maritimes. Elle s'interroge sur la ligne fragile entre la détermination de la faute et la rédaction des rapports d'enquête.

Monsieur **RUBIN DE CERVENS** répond que dans la rédaction des rapports, une grande attention est portée pour éviter l'utilisation des termes "faute" ou "responsabilité". Ces rapports sont conçus pour ne pas être interprétés ou utilisés directement par la justice. Bien que contenant des éléments factuels utiles, les enquêtes du BEA-MER sont distinctes de celles de la gendarmerie maritime ou de l'inspecteur du travail. Il souligne l'importance de la coopération et de l'échange d'informations, notamment techniques, entre différents organismes. Le processus de rédaction des rapports implique plusieurs étapes de contrôle, y compris une révision par un comité de lecture et parfois des conseils juridiques.

Monsieur **CAUBRIERE**, représentant de la FFPM, confirme la qualité des rapports du BEA-MER, soulignant leur pertinence et leur utilité pour l'amélioration de la sécurité maritime. Il reconnaît que ces rapports ne sont pas à charge, mais servent à améliorer les pratiques dans le secteur.

Monsieur **LOUIS DREYFUS** rejoint les propos de Monsieur CAUBRIERE et de Monsieur RUBIN DE CERVENS, soulignant la qualité et l'objectivité des rapports du BEA-MER.

Monsieur **RUBIN DE CERVENS** souligne l'indépendance totale dans la conduite des enquêtes, précisant que le BEA-MER n'est soumis à aucune pression extérieure et que l'ouverture d'une enquête est une décision exclusive du directeur du BEA-MER. Il met en avant la volonté de travailler en bonne intelligence avec les armateurs et autres parties impliquées pour une coopération fluide, tout en ayant le pouvoir de contraindre à la communication si nécessaire.

En conclusion, il reconnaît que les États membres de l'Union Européenne ne sont pas tous également armés en matière d'enquêtes maritimes. Il souligne que le BEA-MER, connu et respecté, prend en compte les évolutions réglementaires dans ses échanges avec les différentes parties prenantes. Il aborde également l'impact limité du Covid-19 sur le secteur maritime, à l'exception du transport de passagers, et discute des efforts pour moderniser la flotte de pêche et sensibiliser à la sécurité maritime. Enfin, il souligne la valeur des rapports du BEA-MER pour nourrir les argumentaires concernant la sécurité et le bien-être dans le secteur maritime.

V. Présentation de la première version sur rapport du groupe de travail relatif à la lutte contre le dumping social

Madame **EZCUTARI** conclut l'ordre du jour en abordant le dernier point, qui est la présentation de la première version du rapport d'un groupe de travail. Elle informe les membres du Conseil que bien que le rapport ne soit pas encore totalement finalisé, notamment concernant la partie relative aux actions sur le front européen, une version avancée leur sera remise.

Elle souligne l'importance de communiquer ce projet en lien avec un colloque universitaire important prévu le 25 janvier à Boulogne-sur-Mer, qui traitera du sujet du dumping social dans le transport transmanche. Bien que le rapport final ne soit pas prêt pour cet événement, elle mentionne que sa présentation constitue un jalon important pour sa finalisation.

Elle propose ensuite que Jean-Marc ROUE présente cette première version du rapport. Elle suggère qu'il en évoque les grandes lignes pour donner aux membres du Conseil une vue d'ensemble des principaux points et sujets abordés dans le rapport.

Monsieur **ROUE**, rapporteur du groupe de travail, aborde plusieurs points clés dans son intervention sur le rapport du groupe de travail.

Sur le plan, il mentionne qu'il n'y a pas eu de modifications majeures dans le rapport depuis l'automne dernier. Il remercie ceux qui ont contribué au rapport, notamment pour leur aide dans la rédaction et la forme.

Sur le contenu, il explique que le rapport couvre l'histoire du droit maritime et ses évolutions, remontant à l'époque de Colbert et incluant la MLC 2006. Il aborde le marché du transport transmanche, avec un focus sur les pratiques contractuelles, y compris les conditions de travail et de rémunération des marins.

Sur les conclusions et préoccupations, le rapport chiffre l'impact potentiel sur le secteur maritime français, notamment si les compagnies abandonnent le pavillon français. Il cite l'exemple de l'Irlande, où l'abandon du pavillon irlandais par les compagnies a entraîné la disparition des marins irlandais et de leur formation.

Sur les préconisations futures et l'échelon européen, il souligne l'importance de développer des préconisations d'action tant au niveau national qu'européen. Il attend des retours des membres du CSMM sur le rapport pour intégrer leurs corrections et suggestions.

En termes de perspectives enfin, il souhaite que le rapport soit finalisé rapidement pour marquer le travail du CSMM et pour coïncider avec des événements importants liés à la marine. Il propose de présenter le rapport à un futur secrétaire d'État ou ministre des Transports avec compétence en affaires maritimes, pour influencer les décisions futures.

Madame la Secrétaire Générale **LEGREGEOIS** aborde la présentation de l'architecture du rapport. Elle invite les membres à se concentrer particulièrement sur les sections du rapport qui relèvent de leur domaine d'expertise.

Elle exprime sa gratitude envers ceux qui ont contribué au rapport jusqu'à présent, en particulier ceux qui ont soumis des propositions de rédaction, soulignant que ces contributions ont peut-être été ajustées lors de la compilation du rapport et encourage les contributeurs à examiner ces ajustements.

L'importance de la phase de relecture est soulignée, dans laquelle elle encourage une approche collective et dans un délai limité, visant à coïncider avec une réunion ministérielle et la campagne européenne prochaine. L'objectif est de produire un rapport complet et satisfaisant qui puisse être représentatif du Conseil supérieur de la marine marchande.

Madame LEGREGEOIS souligne qu'il est important pour les membres de signaler toute objection majeure qu'ils pourraient avoir sur le contenu du rapport, en proposant des rédactions alternatives lorsque c'est nécessaire. Elle les encourage également à être créatifs dans la formulation de recommandations, car le rapport n'a pas encore formulé de recommandations spécifiques. Elle suggère que des recommandations pourraient être ajoutées à chaque sous-partie du rapport. Elle conclut en rappelant brièvement le plan du rapport et passe ensuite la parole aux membres.

S'en suit un débat initié par Monsieur **CHALARD**. Dans son intervention, il fait part de ses préoccupations concernant le rapport du groupe de travail. Il distingue les discussions préliminaires sur le dumping social des contributions actuelles au rapport, soulignant que la CGT souhaite que ses contributions soient correctement intégrées et que le rapport aborde des questions juridiques et politiques essentielles, notamment en relation avec les traités

européens, le Brexit, et les conventions de l'ONU. Il exprime clairement que si le rapport ne traite pas ces sujets de manière adéquate, la CGT ne se considérera pas comme contributrice.

Monsieur CHALARD critique également le retard dans la réception du brouillon du rapport et indique que des délais trop courts pour la contribution sont inacceptables. Il conclut en réitérant les positions fermes de la CGT, notamment sur la préservation des emplois et du pavillon français.

Monsieur **LOUIS DREYFUS** comprend les préoccupations exprimées précédemment par Monsieur CHALARD. Il note néanmoins que le sujet a été travaillé pendant un an et que répondre au rapport dans les prochains jours est réalisable sans requérir un effort considérable. Il souligne l'importance et la rareté de l'unanimité au sein du CSMM sur ce sujet, mettant en évidence l'accord entre l'administration, les syndicats et les armateurs. Pour lui, cette unanimité rend le sujet d'autant plus significatif et justifie de prendre le temps nécessaire pour perfectionner le rapport.

Monsieur LOUIS DREYFUS rappelle que le sujet est lourd et grave et que les discussions antérieures ont été très disputées, frôlant l'impasse. Il souligne la valeur qu'aurait un rapport consensuel et soutenu par tous les acteurs impliqués. Il conclut en exprimant l'espoir que le rapport, une fois finalisé, recevra l'approbation unanime, y compris du nouveau gouvernement et éventuellement d'un futur Ministre.

Monsieur **ROUE** souligne l'importance de finaliser le document pour le 30 janvier, avec l'objectif qu'il soit validé par le CSMM. Il précise que cela laisse un délai jusqu'au début ou milieu de la semaine suivante pour soumettre les contributions. Après la réception de ces contributions, elles devront être compilées pour finaliser le rapport.

Il mentionne également qu'à la fin du mois, un avis doit être formulé sur le rapport. Il indique que la forme de cet avis, dématérialisée ou non, n'est pas de sa préoccupation et qu'il revient à la Présidente de prendre cette décision. Son intervention met l'accent sur l'urgence et l'importance de respecter les échéances fixées pour le rapport.

Madame **EZCUTARI** conclut la discussion en évoquant le colloque prévu à Boulogne-sur-Mer, en précisant son objectif. Elle propose que lors de ce colloque, seule la démarche de travail du CSMM soit présentée, en mettant l'accent sur son approche tripartite alignée sur les objectifs de lutte contre le dumping social.

Elle indique que le colloque est organisé par l'Université de Côte d'Opale et qu'il impliquera de nombreux universitaires. Elle mentionne également la participation de Daniel FASQUELLE, maire du Touquet, précisant que son rôle dans le colloque n'est pas politique mais plutôt lié à l'intérêt économique de la région. Madame EZCUTARI souligne ainsi l'importance de ce colloque comme une plateforme pour discuter des questions sociales et économiques importantes dans le domaine maritime.

Madame **LEGREGEOIS** complète en évoquant l'intervention prochaine de la Présidente lors de ce colloque. Elle présentera en effet la démarche du rapport, dont le contenu sera rediscuté collectivement au plus vite.

Elle en profite pour faire le bilan d'un séminaire organisé par la Commission Européenne dédiée bien-être des gens de mer. Il y avait autour de la table plusieurs administrations nationales dont Chypre et le Danemark, l'EMSA (Agence européenne pour la sécurité maritime), l'ECSA

(Association des armateurs de la Communauté européenne), l'ETF (Fédération européenne des travailleurs du transport). Il y avait quatre axes de discussion :

- Décarbonation
- Digitalisation
- Bien-être des marins
- Protection sociale

Sans qu'il y ait forcément d'idée nouvelle, la question de la formation et de l'attractivité ont été largement déclinées sur ces axes. La Commission viendra adresser ces quatre sujets dans un document de synthèse très prochainement avec l'objectif de lancer des travaux européens sur ce sujet.

Si les constats étaient partagés, les positions divergeaient évidemment. Néanmoins, la réunion aura été très productive.

Monsieur **ROUE** remarque que les institutions européennes ont tendance à se concentrer sur l'attractivité des postes d'officiers alors même que ceux des exécutants est au moins aussi importante en matière de souveraineté. Il espère que l'armement tout entier sera bel et bien pris en considération.

Monsieur **LENORMAND** ajoute que dans l'ensemble, les lignes bougent. Il faut poursuivre la dynamique, notamment avec la Conférence organisée à Bruxelles sur le bien-être des gens de mer par le Ministère belge des transports le 8 mars prochain.

Il en profite pour évoquer succinctement les décrets d'application de la loi de lutte contre le dumping social sur le transmanche. L'examen en Conseil d'Etat a en effet commencé la veille, et s'est bien passé. Le périmètre et la fréquence ont fait l'objet de questions sans qu'un réel blocage ait été identifié, tout comme la durée d'embarquement. Surtout, il a questionné le sujet de la mise en œuvre différée pour les armateurs sous contrat pour un marché public.

L'étape suivante est la convocation en section du Conseil d'Etat. Elle devrait avoir lieu début février, après quoi une version diffusable sera rapidement disponible. L'objectif immédiat sera de préparer la discussion à l'échelle européenne pour prendre le moins de risques possible. L'objectif de signature est ainsi fixé à mars.

Madame **DE GUERRE**, cheffe du pôle juridique et international de la Mission Flotte de Commerce au sein de la DGAMPA, abonde en ce sens. Elle souligne que le rapporteur s'était montré particulièrement constructif. Autant sur la question du champ et de la fréquence, elle n'a aucune inquiétude quant aux justifications. Néanmoins s'agissant de la durée d'embarquement, il y a plusieurs scénarii. En droit, la dissociation prévue entre d'une part les élèves et les doublures et d'autre part le reste des marins devra être justifiée. La dernière question en suspens sera celle des Îles anglo-normandes, sur laquelle le Conseil d'Etat sera très attentif. Madame DE GUERRE signale qu'en l'état, le souhait formulé est de ne pas conserver la formulation actuelle prévoyant une entrée en vigueur différée pour les entreprises qui exploitent des navires sous marché public.

Madame **EZCUTARI** remercie les membres du Conseil pour leur participation active et met ensuite fin à la séance, à 16h17. La prochaine séance se tiendra au même endroit, le 8 février 2024 et rappelle la tenue du colloque organisé à Boulogne-sur-Mer par le Professeur de droit et maire du Touquet Daniel **FASQUELLE** sur le dumping social.