

Le passage du *blue ticket* au *green ticket*

James Smith

Union maritime CFDT, coordinateur ITF pour la France

En quoi le dialogue collectif entre ITF (International Transport Workers' Federation) et les armateurs peut-il améliorer le respect des droits des marins ?

L'accord IBF : changement de cap de la campagne ITF

Le 13 novembre 2003 est intervenu un accord – dénommé l'accord IBF (*International Bargaining Forum*) – qui constitue un changement très significatif dans la manière dont les normes ITF vont être appliquées sur les navires. Il s'agissait d'un accord entre ITF et le JNG (*Joint Negotiating Group*), réunissant 75 armateurs de 24 pays associés dans l'IMEC (*International Maritime Employers' Committee*), ainsi que ceux du Japon, représentés par leur propre association, l'IMMAJ (*International Mariners Management Committee of Japan*).

Au-delà de ces acronymes barbares, qu'est-ce que cela signifie ? Dorénavant, les termes et conditions de l'accord ITF ne seront pas seulement ceux considérés unilatéralement comme acceptables par l'ITF, mais ceux élaborés conjointement par ITF et par les armateurs représentés dans le JNG.

La convention collective ITF traditionnellement accompagnée de la délivrance d'un *blue ticket* – attestant que le navire est couvert par un accord ITF TCC (*Total Crew Cost*) classique, avec le salaire de l'AB¹ à 1 400 dollars – restera en vigueur, mais sera remplacée autant que possible par l'accord IBF, qui donne droit à un *green ticket*. Cet accord est le fruit d'un processus de réflexion et de négociation qui a duré une dizaine d'années.

L'accord IBF, du point de vue des armateurs

Le point de vue des armateurs sur l'accord IBF a été décrit de la manière suivante :

1. Plutôt que de faire table rase de tous les acquis liés aux accords ITF, et de proposer, par exemple, un salaire de 500 dollars pour un AB, les armateurs réunis dans le JNG ont estimé qu'il valait mieux ne pas revenir en arrière.
2. Il était dans l'intérêt des armateurs d'avoir plus de contrôle sur les négociations en introduisant davantage de « flexibilité » : c'est-à-dire, au lieu qu'ITF impose le salaire minimum de l'AB – qui était la référence jusqu'ici – avec l'accord IBF c'est le coût total de l'opération du navire qui est la référence (46 170 dollars par mois en 2004 pour un navire avec 23 membres d'équipage). La négociation se fonde sur une connaissance des points sensibles pour ce qui est de l'armement d'un navire, et les augmentations seront déterminées en commun.

¹ *Able seaman*. Ndlr

3. L'accord IBF est en fait globalement moins cher pour les armateurs que l'accord ITF traditionnel, car le salaire de référence de l'AB reste à 1 300 dollars. En outre, 15 % du salaire peuvent être affectés à la formation et à la sécurité sociale.
4. Il a été institué une procédure de règlement de conflits qui convient aux armateurs dans la mesure où cela permet de modérer l'action de certains inspecteurs ITF jugée parfois trop extrême. Cela permettra aussi à certaines petites compagnies qui connaissent mal ITF de se sentir plus confiantes face aux inspecteurs ITF. De manière générale, les armateurs ne veulent pas perpétuer le système du « gendarme ITF » et préfèrent, dans la mesure du possible, régler eux-mêmes leurs problèmes sociaux.
5. Le JNG est la seule structure internationale existante permettant aux armateurs de mettre en commun leurs idées sur les salaires des navigants. Certains armateurs qui se sentaient forts à ne pas divulguer leurs stratégies salariales se sont rangés à l'idée que l'union fait la force.
6. L'ITF a convenu avec le JNG que ses inspecteurs porteront davantage leur attention sur les navires non couverts par l'accord IBF. Cela peut être un moyen d'accroître la pression sur les armateurs qui ont des pratiques sous normes.

Des facteurs internes de changement

Entendons-nous bien : l'essentiel de la politique d'ITF ne change pas, dans la mesure où les navires battant pavillon de complaisance non couverts par un accord ITF continueront à être visés. Cela s'applique aussi à un registre bis si les syndicats affiliés du pays en question se mettent d'accord pour demander à ITF de le déclarer FOC (*Flag of Convenience*).

Cependant, des facteurs complexes ont amené ITF à changer d'approche. Il a fallu gérer la concurrence entre marins de différentes nationalités, se manifestant par une lutte d'influence intense à l'intérieur de la fédération ITF. L'arrivée sur le « marché de l'emploi » de dizaines de milliers de marins des pays de l'Est a changé la donne, notamment pour les Philippines. La menace d'un afflux de marins chinois ne peut non plus être négligée. La perspective de devoir augmenter le salaire de l'AB de 1 200 dollars à 1 400 dollars à partir du 1^{er} janvier 2001 était préoccupante tant pour le puissant syndicat philippin AMOSUP que pour les armateurs – japonais, en particulier – avec lesquels ce syndicat était amené à traiter. C'est ainsi qu'une décision a été prise de répartir l'augmentation de 200 dollars sur quatre années. De plus, le commerce maritime ayant subi l'impact économique du 11 septembre 2001, il s'est avéré indispensable de réfléchir à une méthodologie qui assurerait désormais de meilleures chances de respect des conventions collectives signées.

Même si les accords ITF sont respectés par la majorité des armateurs qui les signent, il est notoire que certains d'entre eux en signent sans avoir la moindre intention de payer les marins au tarif ITF – 1 400 dollars pour un AB en 2004. Ils signent pour se donner un « label de qualité », mais pratiquent la double comptabilité. S'ils se font « choper » par un inspecteur ITF, ils paient les arriérés de salaires, comme s'il s'agissait d'un risque à courir de temps en temps pour le « privilège » de ne pas respecter le barème. Dans bien des cas, après le départ du navire, ils récupèrent de la main des marins les dollars remis quelques heures plus tôt.

Or, la concurrence est telle que les marins sur ce genre de navire manifestent de moins en moins la volonté de faire grève pour faire respecter leurs droits, ni même de réclamer leur dû auprès de leur armateur. D'ailleurs, très souvent, leur interlocuteur est plutôt la société de *manning*, dédouanant l'armateur, (quoi que dise le droit international, qui place l'armateur en haut de la pyramide des responsabilités). Il est évident qu'un tel système est vicié, et plaide pour davantage d'autocontrôle de la part des armateurs, comme le prévoit l'accord IBF. C'est sans doute la solution qui doit convenir aux armateurs « qui se respectent », mais cela ne devrait pas se substituer à une réglementation contraignante assurant aux marins le respect de leurs droits.

La nécessité de solutions contraignantes à l'exploitation abusive des marins

Il convient de souligner que les marins étrangers que nous rencontrons dans nos ports sont souvent abusés, et pas seulement sur ce qu'on appelle des « bateaux poubelles » : pas payés pendant des mois, conditions de vie à bord nettement inacceptables du point de vue sanitaire ou alimentaire, de trop longues heures sans repos adéquat, des problèmes humains dus au caractère souvent multinational des équipages. Nous trouvons assez fréquemment des problèmes dus à l'abus de pouvoir ou au racisme, ainsi que des pratiques pernicieuses comme la mise sur liste noire des marins qui essayent de défendre leurs droits. Pour les marins de certaines nationalités, comme les Pakistanais, l'obtention d'un embarquement suppose le paiement de cautions non-remboursables à des marchands d'hommes : rien de tel pour obtenir le silence des marins, car ils doivent travailler pendant plusieurs mois pour rembourser le *bakchich*, ce qui ressemble beaucoup au travail forcé. Le silence des marins concerne d'habitude aussi bien les avaries techniques affectant la sécurité du navire que les conditions de travail. Dans certains pays, comme la Turquie ou la Syrie, le prix à payer pour une action syndicale peut être la prison.

Le travail de l'inspectorat ITF sur le terrain se focalise surtout sur le paiement des salaires, même si ce n'est pas la seule préoccupation. Pour lutter contre l'exploitation abusive des marins sur des navires sous normes, ou même simplement pour faire respecter leurs droits, le *caractère alimentaire* du salaire devrait être mieux reconnu. Le non-paiement du salaire est généralement l'occasion de souffrances pour les familles qui en dépendent et est à l'origine de l'angoisse des équipages qui en sont victimes, compromettant sans doute la sécurité de bon nombre de navires. Pour assurer aux marins le droit d'être payés à temps, sans tricherie, il faut une cohérence de toutes les pressions : outre l'implication syndicale, une législation contraignante et des structures de contrôle officielles.

Les structures internationales émettent bien des recommandations : l'OIT (Organisation internationale du travail) promeut le « travail décent » ; la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, la « dignité » du travail, interdisant le travail forcé. Des efforts sont même faits pour aller plus loin : l'Union européenne a promulgué des directives pour garantir les salaires, mais certains pays en ont affaibli la portée en excluant les marins ; l'OIT cherche actuellement à élaborer une « convention consolidée », réunissant tous les aspects sociaux du travail du marin, mais la formule garantissant sa force contraignante tarde à être trouvée ; l'OMI (Organisation maritime internationale) voudrait responsabiliser les armateurs et les États du pavillon pour la mise en place sur le plan mondial d'un système de garantie financière pour enrayer l'abandon des équipages - conséquence ultime de la défaillance de l'armateur - mais hésite encore à en faire une solution contraignante. Tout se passe comme si les conséquences de l'abandon en termes de violations des droits de l'homme n'étaient pas vraiment prises en compte.

Les accords ITF dans le contexte français

Comment l'accord IBF peut-il être pertinent dans le contexte français ? L'introduction du RIF (registre international français) amène un débat sur les conditions sociales des marins étrangers qui embarqueront sur les navires battant ce pavillon. Il y a environ un an, le président des Armateurs de France affirmait, dans un article du journal *Le Marin*, que le niveau des salaires ne serait que celui du minimum recommandé par l'OIT, qui ne fait l'objet d'aucun contrôle : cela risquerait d'amener des problèmes dans certains ports, compte tenu de la politique d'ITF sur les registres bis. Des porte-parole du gouvernement ont affirmé à plusieurs reprises, à l'Assemblée nationale et au Sénat, que les normes ITF seront appliquées

dans le cadre du RIF. Cependant, il faudrait clarifier ce qui constitue les « normes ITF » aux yeux de l'État : s'agira-t-il d'appliquer une convention collective approuvée par ITF ou simplement de « s'en inspirer » ?

Si l'un des enjeux du RIF est de faciliter l'intégration de la marine marchande française dans le système international, l'accord IBF peut-il être un facteur favorable à un changement de culture concernant les conditions sociales des marins étrangers dans le contexte français ? Pour y répondre, il faut considérer non seulement la volonté éventuelle des armateurs de signer des conventions collectives dans le cadre d'accords de flotte, mais aussi le rôle prépondérant joué par l'État pour reconnaître les droits des marins étrangers.

En ce qui concerne les accords ITF, la situation actuelle des armateurs français est la suivante :

- Sur environ 220 navires de propriété française sous pavillon de complaisance ou registre bis, seulement 33 sont couverts par des accords ITF. Parmi ces derniers, 11 ont été signés par les armateurs eux-mêmes et 22 par des opérateurs étrangers (cosignés avec des syndicats étrangers pour 11 navires).

- Aucun des armateurs français n'est actuellement présent dans l'IMEC (*International Maritime Employers' Committee*) – condition pour la signature d'un accord IBF -, comme d'ailleurs ils ont tendance à ne pas participer à certaines rencontres internationales. Par exemple, il n'y a jamais de participants français à la rencontre annuelle organisée chaque septembre par ISF (*International Shipping Federation*) sur les questions touchant au travail embarqué (*International Manning and Training Conference*).

La signature par SOCATRA et par PETROMARINE d'accords de flotte avec ITF a donné une reconnaissance internationale à leur personnel africain et francophone. Aux yeux des affréteurs, cela représente sans doute un gage de qualité ; pour les navigateurs, c'est un moyen d'éviter la marginalisation et, à court terme, la mise à l'écart. Pour les compagnies concernées, l'effort de formation est considérable ; pour les pays fournisseurs de cette main d'œuvre, la volonté politique de changement, et de pérennisation d'une profession maritime, paraît évidente. Chacun y trouve sans doute son compte. Toutefois, dans ce contexte, l'affirmation d'une action syndicale est indispensable. À Madagascar, notamment, la signature de l'accord de flotte avec SOCATRA a même donné naissance à un nouveau syndicat, le SYGMMA, dont l'utilité ne pourra que s'accroître, face à la concurrence de marins d'autres nationalités.

Il a souvent été dit que le principe des contributions à payer lors de la signature d'accords ITF - actuellement 230 dollars par poste embarqué et par an au Welfare Fund d'ITF, plus 69 dollars de cotisations syndicales - pose problème aux armateurs français. À cet égard, signalons que l'accord IBF apporte un changement d'approche : 5 % des contributions payées au Welfare Fund à l'occasion d'accords IBF financeront des actions ou des avantages sociaux décidés conjointement par ITF et par les armateurs membres du JNG. Mais quelle structure syndicale peut fonctionner sans moyens ?

La nécessaire non-discrimination dans la défense des marins

Il faut saluer l'implication de la France dans le travail social de l'OIT et de l'OMI. Logiquement, une des conséquences devrait être une reconnaissance accrue du rôle joué par ITF, non seulement dans le domaine du droit social privé, mais aussi pour l'élaboration du droit social dans le contexte du droit maritime international. Sans ce cadre social, le commerce maritime ne pourrait guère fonctionner correctement. Sans l'action syndicale d'ITF sur le terrain, comme dans les commissions et autres groupes de travail des organisations internationales, ce cadre ne pourrait exister.

Ce qui complique le travail des inspecteurs ITF en France - outre les problèmes dus aux pavillons de complaisance - c'est la faiblesse historique de la culture des droits des marins étrangers, liée au caractère 100 % national des équipages sous pavillon français. Il serait normal que l'État agisse pour améliorer le cadre législatif et réglementaire régissant les droits sociaux des marins étrangers en France. Il est notoire que le registre des Kerguelen, déclaré discriminatoire par l'OIT en 1991, n'a jamais offert de protection sociale aux marins étrangers, ne leur permettant aucun recours devant la loi en cas de conflit avec un armateur (sauf, éventuellement, devant un tribunal de Saint Denis de la Réunion, mais cela ne s'est jamais produit, à notre connaissance).

Cette discrimination n'est pas tolérable, même si la première préoccupation syndicale est la défense de ses adhérents. Comme on peut de moins en moins exclure les étrangers de l'accès à l'emploi et au droit, ce qui pourra être sauvegardé en matière d'emplois nationaux devrait se faire en grande partie selon des critères d'équité internationale, et du maintien du savoir-faire national et européen. Par conséquent, la révision de certaines lois ou accords bilatéraux qui tendent à limiter les droits des marins étrangers s'impose.

À quelle coopération l'inspection ITF en France peut-il s'attendre, pour que les droits des marins étrangers soient assurés le mieux possible ?

L'attente de l'inspection ITF pour la France est que l'État adopte une attitude cohérente. Il ne peut y avoir deux poids, deux mesures, face à la loi : application des dispositions des conventions internationales sur les navires battant pavillon français, mais des situations proches de « non-assistance à personne en danger » dans nos ports, en cas de violations des droits des marins sur des navires étrangers. Cette attente ne sera sans doute entendue que lorsqu'il y aura une pleine coopération avec les inspecteurs du travail maritime. Or, c'est un secret de polichinelle que les compétences internationales de l'inspection du travail maritime sont limitées et s'intègrent difficilement dans le contrôle de l'État du port, l'un s'occupant du « social », l'autre de la sécurité. Sans parler de la dichotomie entre les approches de la direction des affaires maritimes et des gens de mer (DAMGM) et de la direction du transport maritime, des ports et du littoral (DTMPL).

Des conséquences sociales injustes de la politique portuaire

Il est de notoriété publique que le contrôle de l'État du port est un domaine où il y a une intégration insuffisante dans le système international qui régit la marine marchande. Faute de vision et d'investissement, la politique portuaire a été celle d'une tolérance de la navigation sous normes, avec des structures de contrôle exsangues, comme si le développement portuaire pouvait se contenter de faire du commerce au rabais. La réprimande de la Commission européenne en 2002 a incité l'État à prendre les mesures nécessaires. C'est ainsi que, deux années plus tard, les autorités ont pu annoncer que 25 % de navires escalant en France sont bel et bien inspectés, conformément à la directive. L'opinion publique a aussi fait en sorte qu'il y ait une meilleure prise en compte des risques environnementaux.

Néanmoins, ce qui est moins connu, c'est que la faiblesse de la politique portuaire affecte négativement la situation sociale des marins étrangers. En effet, ceux-ci n'ont qu'une protection désuète et misérable lorsqu'ils sont en difficulté dans nos ports sur des navires sous normes. Ils n'ont qu'un recours très insuffisant devant la loi, n'émargeant qu'au troisième rang suite à la saisie et à la vente de leur navire en cas de créance salariale. Par ailleurs, le processus judiciaire de saisie-exécution est d'une lourdeur catastrophique : dans certains cas, il faut des années avant que les marins ne récupèrent leurs salaires impayés, alors que, dans certains pays, il ne faut que 3 mois environ. En fait, il faudrait réformer la loi 67-5 du 3 janvier 1967 régissant la saisie des navires, mais la politique portuaire s'oppose

actuellement à ce que les marins bénéficient d'une super-priorité pour le paiement de leur salaire en cas de vente aux enchères de leur navire en France.

Est-ce cette réticence de la direction des ports qui explique que, malgré un rapport des affaires maritimes sur les marins abandonnés rendu public en 1999, un arrêt de la Cour de cassation datant du 18 juillet 2000 et la mise en place d'un groupe de suivi officiel en 2001, la réforme des droits sociaux régissant les droits des marins étrangers lorsqu'ils se trouvent dans un port français, n'a toujours pas été engagée ?

Le problème des droits des marins se révèle donc avec acuité lorsqu'il y a des navires immobilisés dans nos ports, en particulier en ce qui concerne le paiement des salaires des gardiens de navires. Qu'est-ce qui peut justifier que l'État, à l'heure actuelle, accorde si peu d'importance aux salaires des marins sur des navires étrangers, étant entendu que les salaires sont une créance alimentaire et que dans bien des cas il y a des familles qui souffrent de ne pas recevoir de l'argent de leur « gagne-pain » ?

L'avis du Conseil d'État de 1806 : une cause d'injustice sociale dans le contexte international

Tant que le droit international n'aura pas statué dans le domaine social de manière contraignante, l'attentisme sera sans doute de mise. Les autorités maritimes se réfèrent souvent aux limites du mémorandum de Paris pour expliquer les lacunes du contrôle de l'État du port sur le plan social, sans doute avec raison ; sans parler de la crainte de perturber une certaine notion de l'intérêt commercial. Mais des juristes – dont Pierre Bonassies - attirent notre attention sur un obstacle plus traditionnel à l'intervention des autorités françaises sur les navires étrangers : il s'agit de l'avis du Conseil d'État de 1806, qui a accordé une « déférence excessive à l'égard du pavillon étranger². » Quand il s'agit d'un navire sous normes, c'est aberrant, car un navire est censé commercer et ce n'est pas en faisant des concessions aux navires sous normes que sont généralement ces navires immobilisés que l'on va faire les beaux jours d'un port.

Il se pourrait aussi que l'avis du Conseil d'État de 1806 ait influencé les accords maritimes bilatéraux que la France a signés avec une vingtaine de pays, comme la Turquie (dont les navires font l'objet d'année en année du plus grand nombre de détentions dans la zone du Mémorandum de Paris) ou la Chine : ces accords contiennent des clauses obligeant les marins de ces pays à obtenir le consentement de leurs autorités consulaires pour ester en justice en France, en cas de conflit avec leur armateur. Dans la mesure où cela rend pratiquement impossible la saisie de leur navire en France pour se faire payer une créance salariale, les marins ne peuvent plaider leur cause qu'auprès des tribunaux de leurs propres pays, démarche bien aléatoire dans certains cas. Il s'agit d'une restriction à l'exercice de l'action syndicale en France, en défense des marins étrangers se trouvant dans une telle situation dans un port français. Nous ne pouvons donc qu'être d'accord avec Pierre Bonassies quand il prône l'abrogation de cet avis.

L'influence des foyers d'accueil des marins

Last but not least, l'on ne peut minimiser le rôle des foyers des marins pour l'adaptation du droit social français au contexte internationalisé du commerce maritime. Quand on considère que les foyers d'accueil des marins se sont développés dans les pays du

² Pierre Bonassies, « Faut-il abroger l'avis du Conseil d'État du 28 octobre 1806 ? », *La mer et son droit*, Mélanges L.Lucchini et J.P. Queneudec, Pédone, Paris, 2003, pp. 101-109

Nord de l'Europe à partir du XIX^e siècle, on imagine l'influence qu'ils ont eue sur le développement d'une « culture de droit » appliquée aux marins étrangers, grâce notamment au fait que ces foyers étaient mis en place par des Églises d'État avec la coopération officielle que l'on imagine. Le premier foyer français accueillant des marins étrangers ne s'est ouvert qu'en 1985, et la France n'a ratifié la Convention 163 de l'OIT sur le bien-être des marins qu'en 2004. Conformément aux dispositions de cette convention, des comités de bien-être des marins commencent à se mettre en place dans les ports. On peut espérer, par exemple, que les armateurs seront progressivement mieux disposés à organiser des changements d'équipage en France. Plus fondamentalement, ces comités ont sans doute un rôle à jouer pour faire progresser la reconnaissance de la nature alimentaire du salaire des marins – notamment en cas de gardiennage de navires immobilisés - et pour que les accidents survenus aux marins dans nos ports soient traités promptement et efficacement, dans l'intérêt des marins et de leurs familles.

Conclusion : l'accord IBF, complément de la défense des droits des marins

En somme, le « social » a un rôle à jouer pour faciliter l'adaptation du secteur de la marine marchande française au contexte internationalisé que nous connaissons. L'accord IBF traduit une volonté des armateurs réunis dans le JNG d'arriver à un système d'autocontrôle et à un partage des responsabilités avec ITF pour assurer le respect de conditions sociales équitables. Il représente donc une opportunité, dans la mesure où des armateurs français acceptent d'adhérer à l'IMEC et de négocier des accords de flotte. Comme nous avons essayé d'exposer, l'action syndicale internationale est un élément indispensable de toute réforme sociale, à condition que le dialogue avec les armateurs et avec l'État soit constructif. **La coopération tripartite pour enrayer les violations des droits de l'homme dans le milieu maritime par l'élaboration d'instruments de droit social international contraignants devient de plus en plus indispensable.** En instaurant un dialogue permanent, le passage du *blue ticket* au *green ticket* peut avoir des conséquences positives bien au-delà du respect des conditions contractuelles de l'emploi des marins. Or, l'influence de la France dans le domaine du respect des droits de l'homme – notamment à travers des notions comme « la mise en danger de la vie d'autrui » et « la non-assistance à personne en danger » – se doit d'être des plus significatives, ces notions étant absentes du droit maritime coutumier.