



HAL
open science

Bilan et devenir d'une négociation collective internationale

Alexandre Charbonneau

► **To cite this version:**

Alexandre Charbonneau. Bilan et devenir d'une négociation collective internationale: L'action d'ITF dans le transport maritime. Gens de mer: un marché international du travail en perspectives, Editorial Gomylex, pp.259-284, 2016, 978-84-15176-67-1. hal-01470422

HAL Id: hal-01470422

<https://hal.science/hal-01470422>

Submitted on 17 Feb 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright




CHAPTER 10


Bilan et devenir d'une négociation collective internationale

L'action d'ITF dans le transport maritime

Alexandre CHARBONNEAU¹
COMPTRASEC, UMR CNRS n° 5114,
Maître de conférences à l'Université de Bordeaux



Abstract: *The adoption and implementation of the Convention Labour ILO 2006 Maritime, developed as part of tripartism, led to redefine international trade union action. The agreement does not solve the issue of remuneration of seafarers, neither really the social protection. Collective agreements supported by ITF (Standard Agreement, Total Crew Cost (TCC) Agreement or International Bargaining Forum (IBF) Agreement) complete the ILO Convention. Social certification of ships as established by the Flag States with the support of competent companies is in line with the minimum provisions of the Convention. Controlled by the port States, does such a certification allow a true intervention of the trade union inspectors despite complaints procedures on board and onshore? International maritime transport, largely open to free registration of vessels, under pressure from the International Federation, is now framed by international and national standards. Since 2003, the evolution of the International Bargaining Forum agreement (IBF) anticipates this transformation in the social dialogue with the Joint Negotiating Group (JNG). The negotiation and dispute settlement proceedings bind the social partners, so that Union inspectors may target ships that are not covered by the IBF agreement.*



Résumé: *L'adoption et la mise en œuvre de la Convention du Travail Maritime de 2006 de l'OIT conduisent à redéfinir le rôle de l'action syndicale internationale dans*

1) alexandre.charbonneau@u-bordeaux.fr.

ALEXANDRE CHARBONNEAU

ce secteur. La convention ne règle ni la question de la rémunération des gens de mer, ni vraiment celle de leur protection sociale. Les accords collectifs soutenus par ITF (Standard Agreement, Total Crew Cost (TCC) Agreement, ou International Bargaining Forum (IBF) Agreement), complètent la Convention de l'OIT. La certification sociale des navires conformes aux dispositions minimales de la Convention, élaborée par les Etats du pavillon avec le soutien des organisations habilitées, contrôlée par les Etats du port, laisse-t-elle une place à l'intervention des inspecteurs syndicaux, au regard des nouvelles procédures de plaintes à bord et de plaintes à terre? Le transport maritime international, largement ouvert à la concurrence par la libre immatriculation des navires, a principalement été encadré sur le plan social par le biais d'accords conclus avec ITF et sous la pression de l'action syndicale. Depuis 2003, l'évolution de l'accord International Bargaining Forum (IBF) a anticipé cette transformation, dans le cadre du dialogue social avec le Joint Negotiating Group (JNG). La négociation et la procédure de règlement des différends lient les partenaires sociaux, de sorte que les inspecteurs syndicaux peuvent cibler les navires non couverts par l'accord IBF.

X. Bilan et devenir d'une négociation collective internationale

Cette contribution s'appuie sur une précédente communication, dans laquelle nous avons abordé cette expérience particulière de négociation collective internationale sectorielle². Son objet porte sur les conséquences de l'adoption et de la mise en œuvre de l'accord *International Bargaining Forum* (IBF), conclu le 13 novembre 2003 entre la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF – International Transport Workers' Federation) et le Joint Negotiating Group (JNB), réunissant, pour l'occasion, 75 armateurs de 24 pays associés dans l'International Maritime Employers' Committee (IMEC) et les armateurs japonais, représentés par l'International Mariners Management Committee of Japan (IMMAJ).

Parfois désigné comme le «premier secteur économique réellement mondialisé»³, le transport maritime a connu de profondes mutations depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Sur le plan juridique, suite aux mouvements de décolonisation et à la chute du mur de Berlin, de nombreux «nouveaux Etats maritimes» ont mis sur le marché leur pavillon⁴, offrant des conditions sociales et fiscales avantageuses d'exploitation des navires. L'exigence traditionnelle d'un lien substantiel⁵ entre le navire et le pavillon qu'il arbore, consistant en l'exercice effectif de prérogatives administratives et la convergence des nationalités entre pavillon, équipages et armateurs, semble privée d'effet, tellement la liberté d'immatriculation est ancrée dans les pratiques. Les compagnies maritimes sont engagées dans une concurrence exacerbée, amenant les Etats à remettre en cause les protections accordées aux marins par les législations nationales⁶. Sur le plan technique⁷, l'automatisation des navires et l'accélération des opérations de chargement/déchargement⁸ sont venues

2) Communication au 47^{ème} congrès de l'Association canadienne de relations industrielles (ACRI) et du Centre de recherche interuniversitaire sur la mondialisation et le travail (CRIMT), «Les systèmes de représentation au travail: à la mesure des réalités contemporaines», Université Laval, Québec, Canada, 16-18 juin 2010, parue in *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, T. XXIX, 2011, Université de Nantes, pp. 361-383. Cette communication reprenait certains développements d'une thèse de doctorat soutenue à l'Université de Nantes: CHARBONNEAU A., *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille (PUAM), coll. «Berthold GOLDMAN», 2009.

3) BIT, Rapport I 1 (A), *Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime*, Conférence internationale du travail, 94^e session (maritime), Genève, 2006, p. 11; ALDERTON T. et al., *The Global Seafarer. Living and working conditions in a globalized industry*, Genève, OIT, 2004.

4) Alors qu'à la création des Nations Unies, en 1945, 51 Etats en devinrent les membres «originaires», on décompte aujourd'hui 192 Etats membres (sources: <http://www.un.org/french/aboutun/annees.shtml>).

5) Les Conventions de Genève sur la Haute mer, en 1958, puis de Montego Bay, en 1982, ont réaffirmé le droit des Etats à conférer leur pavillon à des navires avec lesquels ils entretiennent un «lien substantiel» ainsi que le principe de l'exercice de la juridiction pavillonnaire civile et pénale de l'Etat du pavillon.

6) Pour un panorama très complet de la situation actuelle: FITZPATRICK D. & ANDERSON M., *Seafarer's Rights*, Oxford University Press, 2005; voir aussi les études développées dans le cadre du Seafarers International Research Centre (SIRC) de l'Université de Cardiff: <http://www.sirc.cf.ac.uk/>.

7) LACOSTE R. & CARIU P., «La transport maritime», in *Mare Economicum*, GUILLOTREAU P. dir., Presses Universitaires de Rennes, PUR, 2008, pp. 319-359 - HESSE Ph.-J., «Histoire et sources des droits maritimes», *Droits maritimes*, BEURIER J.P. dir., Paris, Dalloz Action, 3^{ème} éd., 2014, pp. 17-67

8) La conteneurisation est ici un phénomène central. Voir GUILLAUME J. (dir.), *Les transports maritimes*

réduire les effectifs embarqués et les durées d'escale. Les nouvelles infrastructures portuaires sont éloignées du centre des villes, ce qui, accentué par l'allongement des périodes de navigation, isole les marins et fragilise leur situation sur le plan social⁹. Le recours à des équipages multinationaux, justifié par le souci de limiter le coût d'armement du navire mais aussi par les règles internationales qui précisent les exigences de formation des marins¹⁰, participe au délitement de la «société du bord», organisée hiérarchiquement et lieu d'expression de solidarités.

Pourtant, les marins ont entretenu une capacité de mobilisation importante face à l'altération de leurs conditions d'embarquement. Sans prétendre, ici, envisager l'ensemble des facteurs d'émergence de cette solidarité professionnelle, plusieurs peuvent cependant être évoqués. En France, les gens de mer ont été au confluent de deux formes d'organisation favorisant l'apparition d'une identité commune et de collectifs pour la défense de leurs intérêts: d'une part, ils ont longtemps relevé d'un statut présentant un caractère public, obligatoire et protecteur¹¹ et, d'autre part, le marché national du travail maritime s'est historiquement organisé sous une forme corporatiste, conférant à la profession un contrôle dans l'accès à l'emploi¹².

La remise en cause de ce contexte pèse fortement sur l'action syndicale. Concernant ITF, la fédération syndicale internationale a ainsi tenté de construire les bases d'une

dans la mondialisation, Paris, L'Harmattan, 2008. Le conteneur ne peut être regardé seulement comme une simple modalité pratique du transport maritime de marchandise. Ce facteur technique va progressivement «normer» la gestion du trafic, au point d'instituer une valeur, l'E.V.P. (équivalent vingt pieds), qui agit comme une mesure comptable. Sur les relations entre normes comptables et normes sociales: JUBÉ S., *Droit social et normalisation comptable*, LGDJ, Paris, coll. Droit et Economie, préface LEMARCHAND Y. et SUPLOT A., 2011.

9) Alors que, dans la ville portuaire, les marins étaient en contact direct avec la population et les associations caritatives et syndicales concernées, ce lien se trouve distendu par l'éloignement des nouvelles zones portuaires.

10) La formation maritime dispensée dans les «Etats à tradition maritime» assure encore à leur main-d'œuvre nationale un accès privilégié à l'emploi, notamment aux fonctions d'officier à bord (passerelle et machines).

11) Afin de s'assurer d'une main-d'œuvre suffisante, la France a imposé à sa population maritime un service à bord des navires militaires, par voie d'inscription maritime. En contrepartie, les marins ont bénéficié d'une des premières formes de pension de retraite au travers de l'Etablissement des invalides de la marine: se reporter, par exemple, à HESSE Ph.-J., «A la voile et à la rame», in BEURIER J.-P. (dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz, 2006, p. 38 et s.

12) Cette approche corporatiste du marché du travail «marine marchande» a été développée par PARADEISE C. et VOUREC'H F., *Problèmes de régulation d'un marché du travail corporatiste: la marine marchande*, document dactylographié, 1982; voir aussi la synthèse de PARADEISE C., «La marine marchande française: un marché du travail fermé?», *Revue française de sociologie*, 1984, p. 352 et s. Ces auteurs appréhendent comme corporatiste le «système occupationnel organisé sous une forme qui lui assure, en tant que système de négociation, la maîtrise de sa constitution et de sa reproduction.» Pour une étude plus récente: HONORÉ L., *Du métier à la carrière – Les officiers de la marine marchande*, Paris, EPU, Editions Publibook Université, 2010.

aboutissant à la constitution d'un corpus d'environ soixante-dix conventions et recommandations internationales du travail maritime, dont les plus anciennes datent de 1920. Or, ces normes entendaient répondre à des besoins spécifiques, concernant un ou plusieurs aspects particuliers de la relation de travail maritime, et le constat a finalement été dressé que cette fragmentation, assortie d'un très faible taux de ratification des instruments conventionnels¹⁵, nuisait considérablement à l'efficacité de l'action de l'OIT¹⁶. La MLC, 2006, est destinée, notamment depuis son entrée en vigueur¹⁷, à devenir le quatrième pilier de la réglementation internationale du secteur maritime, avec les 3 conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) que sont la convention SOLAS sur la sécurité et la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention MARPOL sur la prévention de la pollution en mer, la Convention STCW, relative aux brevets maritimes et à la veille à la passerelle, révisée en 1995. Il s'agit, pour l'OIT, de procéder à la consolidation des normes antérieures au sein d'un instrument unique, doté d'un système de contrôle efficace, d'un mode de révision souple et bénéficiant d'un taux de ratification comparable aux instruments de l'OMI¹⁸. La MLC, 2006, se veut ainsi être un complément, voire un correctif à une réglementation internationale jusqu'alors dominée par des considérations techniques, qui plaçaient le navire au centre de l'attention¹⁹.

Cette initiative internationale pose un problème de redéfinition du champ d'action syndicale international. En effet, il y a une réelle proximité entre les objectifs poursuivis par ITF, au travers de ses propres conventions ou de l'accord IBF, et ceux de la MLC, 2006. Il s'agit de combler un vide au plan international, à savoir l'édiction de règles minimales acceptées et appliquées dans l'ensemble du secteur. La coexistence de normes privées et publiques soulève le problème de la légitimité des conventions syndicales, dès lors que le navire sera certifié conforme à la MLC, 2006, et contrôlé par des inspections pratiquées sous la responsabilité de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port, comme le prévoit la nouvelle convention de l'OIT. Avec l'adoption de la MLC, 2006, c'est donc la perspective d'une «publicisation» d'un espace privé de régulation qui se dessine et qui interroge l'avenir de l'action syndicale (II).

15) BIT, Rapport I 1(A), *Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime*, Conférence internationale du travail, 94^e session (maritime), 2006, Annexe B, p. 81 et s.

16) BIT, *Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer*, Rapport soumis aux fins de discussion à la 29^{ème} session de Commission paritaire maritime, 2001.

17) L'entrée en vigueur est intervenue le 20 août 2013 à la suite de la ratification de 30 États membres représentant au total au moins 33% du tonnage mondial. En août 2015, 65 Etats ont ratifié la Convention, représentant 82 % de la flotte mondiale

18) GUILLOU-MARIN M., «Vers la reconnaissance d'un statut juridique international des gens de mer: le projet préliminaire de convention du travail maritime consolidée», *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, t., XXI, 2003, p. 225 et s.

19) Sur l'influence exercée par les normes de l'OMI sur l'adoption de la MLC, 2006, LEFRANÇOIS A., *L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, PUAM, Aix-en-Provence, collection Centre de Droit Maritime et des Transports, 2011.

1. Responsabiliser socialement le secteur du transport maritime

L'élaboration de normes constituant un socle de nature statutaire (B) et la labellisation éthique des comportements des différents acteurs impliqués (Etat, armateurs et compagnies maritimes) (A) participent à la diffusion d'un modèle de responsabilité sociale, qui tente aujourd'hui de dépasser les limites d'une approche unilatérale et conflictuelle, pour devenir paritaire et trouver une nouvelle légitimité.

A- Labelliser des conditions éthiques de travail

Les campagnes ITF contre la complaisance maritime²⁰ commencent au lendemain de la seconde guerre mondiale. Avec la revente de la flotte de guerre américaine, les armateurs sont entrés en recherche de conditions fiscales et sociales d'exercice de leur activité plus avantageuses que celles proposées par les pavillons des Etats à tradition maritime²¹. De nouveaux pavillons ont commencé à attirer les armateurs, constituant progressivement une première catégorie de pavillons qualifiés «de complaisance» par ITF, à savoir les «Panlibhon»²². En juillet 1948, lors du congrès d'Oslo, les représentants des marins et des dockers ont soumis une résolution commune condamnant ces pratiques et appelant au boycott des navires arborant de tels pavillons. S'en suit une première campagne de blocages, avec la signature d'accords entre ITF et les armateurs, afin de garantir des conditions sociales minimales à bord et de prévenir les actions contre leurs navires. Le bilan de ces campagnes s'avèrera mitigé, avec des succès enregistrés mais aussi le constat que les pratiques complaisantes sont en constant développement. ITF bénéficie alors du soutien des Etats à tradition maritime, qui voient dans la complaisance la source d'une remise en cause de la puissance de leur flotte nationale.

En 1958, quatre journées d'action sont organisées à l'échelle mondiale avec, pour

20) Sur l'histoire des campagnes ITF contre les pavillons de complaisance: BOCZEK B. A., *Flags of convenience. An international legal study*, Cambridge, Harvard University Press, 1962, p. 62 et s.; NORTHROP H. R. et ROWAN R. L., *The International Transport Workers' Federation and Flag of Convenience Shipping*, Philadelphia, Industrial Research Unit, University of Pennsylvania, 1993, p. 31 et s.; ITF, *Solidarity, The First 100 years of the International Transport Workers' Federation*, Chicago, Pluto Press, 1996, p. 135 et s.; LEWIS H., *The International Transport Workers' Federation (ITF), 1945-1965: an Organizational and Political Anatomy*, University of Warwick, Department of Sociology, 2003; ITF, *Campaign against flags of convenience and substandard shipping*, Annual report 2004, ainsi que le rapport *International Transport Worker's Federation, A Comprehensive Review of the ITF FOC. campaigns, From Oslo (1948) to Delhi (1998)*.

21) FITZPATRICK D. et ANDERSON M., *Seafarers' rights*, Oxford, Oxford University Press, 2005, p. 24 et s. - NIKOLAIEVA DIMITROVA D., *Seafarers' Rights in the Globalized Maritime Industry*, BLANPAIN R. Ed., Bulletin of Comparative Labour Relations, n° 75, Wolters Kluwer, Kluwer Law International, 2010.

22) Abréviation de Panama, Libéria, Honduras. En réalité, les deux premiers pavillons visés par les campagnes ITF étaient le Panama et le Honduras. Le Libéria les a rejoints quelques années après.

perspective, de montrer la capacité syndicale de boycottage des navires sous pavillons de complaisance n'étant couverts par aucun accord ITF. Ces journées constituent un coup d'éclat et représentent la première action coordonnée de cette ampleur initiée par une fédération syndicale internationale²³. En réaction, de nombreuses actions judiciaires vont être engagées contre ITF et ses affiliés, dans les différents Etats touchés par le blocage. Progressivement, le regard des Etats à tradition maritime évolue et ITF subit les conséquences de la remise en cause des immunités syndicales en droit américain. La catégorie des pavillons de complaisance connaît, elle aussi, une importante mutation, ne désignant plus seulement des pavillons particuliers mais tout Etat proposant son immatriculation sans qu'il y ait convergence avec la nationalité ou l'établissement du propriétaire/exploitant du navire²⁴.

Les années soixante-dix et quatre-vingt prolongent cette période de luttes ciblées, débouchant régulièrement sur l'engagement de la responsabilité syndicale. Dorénavant, en partie justifié par la contrainte des crises pétrolières, le recours aux pavillons de complaisance devient le principe et l'immatriculation des navires sous «pavillon national» l'exception. Il n'y a pas de consensus au niveau des organisations syndicales nationales sur les finalités des campagnes de lutte contre la complaisance, en particulier concernant la question du salaire minimum²⁵. La fédération doit tenir compte, pour la détermination de la stratégie syndicale, de l'impact financier des actions en responsabilité qui la visent et qui reçoivent un accueil favorable auprès des juridictions britanniques. De ce point de vue, l'affirmation, pourtant considérée doctrinalement comme restrictive, du droit fondamental de mener une action collective, y compris le droit de grève, qui émane de l'arrêt Viking Line²⁶, a été initialement

23) Se pose, en arrière-plan, la question de l'intérêt des comparaisons sectorielles pour sortir d'une appréhension étroite du mouvement social international, fragmentée selon les domaines de compétence des Fédérations syndicales internationales. Sur l'histoire de ces secrétariats, devenus fédérations: RÜTTERS P., «Histoire et développement des secrétariats professionnels internationaux», in DEVIN G. (dir.), *Syndicalisme. Dimensions internationales*, La Garenne-Colombes, Editions Européennes ERASME, 1990, p. 251 et s. et les différentes contributions à l'ouvrage de DESCOLONGES M. et SAINCY B., *Les nouveaux enjeux de la négociation sociale internationale*, Paris, Editions La Découverte, 2006.

24) La définition habituellement mise en avant par ITF, adoptée en 1974, est la suivante: «sont considérés comme navires sous pavillon de complaisance les navires pour lesquels la propriété réelle et le contrôle se situent dans un pays autre que celui des pavillons sous lesquels ils sont immatriculés.»

25) Sur les oppositions des organisations nationales aux stratégies développées par ITF, en particulier en Inde: LILLIE N., «Global Collective Bargaining on Flag of Convenience Shipping», *British Journal of Industrial Relations*, Mars 2004, p. 47 et s.

26) CJCE, 11 décembre 2007, Viking Line ABP, aff. C-483/05 et CJCE, 18 décembre 2007, Laval, aff. C-341/05: DORRSEMONT F., JASPERS T. et VAN HOEK A. (dir.), *Cross-border collective actions in Europe: a legal challenge – A study of the Legal Aspects of Transnational Collective Actions from a Labour Law and a Private International Law Perspective*, Oxford, Intersentia, Antwerpen, 2007; CHAUMETTE P., «Les actions collectives syndicales dans le maillage des libertés communautaires des entreprises», *Droit social*, 2008, p. 210 et s.; ROBIN-OLLIVIER S. et PATAUT E., «Europe sociale ou Europe économique (à propos des affaires Viking et Laval)», *Revue de Droit du Travail*, 2008, p. 80 et s. – BÜCKER A. & WARNECK W., *Reconciling*

X. Bilan et devenir d'une négociation collective internationale

saluée comme un progrès par ITF, qui se trouvait directement impliquée dans cette affaire et poursuivie devant les juridictions londonniennes, lieu de son siège social²⁷.

Dans la période récente, outre la promotion de normes syndicales unilatérales et bilatérales, ITF a continué ses campagnes de dénonciation médiatique de la complaisance, d'information et de défense des droits des marins. Le nombre de marins engagés dans le respect des normes ITF va croître nettement dans les années 1990, en particulier pour les navires battant pavillons de complaisance. Le réseau des inspecteurs ITF s'étoffe et se professionnalise²⁸, pour couvrir très largement le trafic international. Le soutien d'ITF à l'adoption et à la ratification de la MLC, 2006, ainsi que la défense des droits des gens de mer dans le cadre de la mise en œuvre Code ISPS de sûreté des navires et des installations portuaires²⁹ sont aussi considérés sous l'angle de la lutte contre les conséquences sociales de la complaisance³⁰.

Pour mener à bien cette lutte contre les pavillons de complaisance, ITF s'est dotée de moyens institutionnels et financiers³¹. Dès 1948, les sections gens de mer et dockers vont créer une entité commune en charge de coordonner les luttes syndicales, désignée aujourd'hui «Département spécial des gens de mer». La définition des conditions éthiques de navigation sous pavillon de complaisance, acceptables syndicalement, relève d'un Fair Practice Committee (comité des pratiques équitables)³². Confrontée à des actions en responsabilité et à des besoins en matière de soutien aux personnes impliquées dans un blocage, ITF a séparé un «Welfare

Fundamental Social Rights and Economic Freedoms after Viking, Laval and Rüffert, Baden Baden, Nomos, 2010.

27) Se reporter au communiqué de presse du 11 décembre 2007. David COCKROFT, Secrétaire général d'ITF, y précise que: «We welcome the Court's assertion that the right to take collective action - including the right to strike - is a fundamental right which forms an integral part of the general principles of Community law. As particularly laid out in paragraphs 43, 44 and 77 of its judgement the Court has indicated that the right to take collective action for the protection of workers is a legitimate interest which, in principle, justifies a restriction of one of the free movement rights. The devil's in the detail and it's now up to the Court of Appeal to apply this guidance to the particular facts of this case. (...)» Cette position a, par la suite, évolué à mesure que la CJCE rendait ses arrêts Laval, Rüffert et Commission c/ Luxembourg: cf. le *Report on activities 2006-2009/Organising Globally*, § 39, ITF 42ème Congrès, Mexico, 5-12 Août 2010. L'approche de la CJCE semble aujourd'hui remise en cause par la commission d'experts de l'OIT pour l'application des conventions et recommandations internationales du travail: LAULOM S., «Les arrêts Viking et Laval: et après?», *Droit ouvrier*, 2010, p. 570 et s.

28) LILLIE N., «Union Networks and Global Unionism in Maritime Shipping», *Industrial Relations*, Vol. 60, n°1, 2005, p. 88 et s.

29) Le Code ISPS a été adopté sous l'égide de l'OMI consécutivement aux attentats de New York du 11 septembre 2001.

30) ITF, *Campaign against flags of convenience and substandard shipping*, Annual report 2004, p. 5 et s.

31) NORTHROP H. R. et ROWAN R. L., *op. cit.*, 1993, p. 3 et s. et 135 et s.

32) Sur la composition du Fair Practice Committee: LILLIE N., «Global Collective Bargaining on Flag of Convenience Shipping», *British Journal of Industrial Relations*, Mars 2004, p. 47 et s.

fund» de son compte général, l'alimentant par les contributions des armateurs qui sont versées lors de la conclusion d'une convention avec un syndicat affilié à la fédération. Afin de distinguer les actions syndicales des actions menées en matière de bien-être, le Welfare Fund finance un fonds particulier, le «ITF Seafarers' Trust»³³, qui a notamment joué un grand rôle dans l'émergence et le développement des foyers d'accueil en France, seamen's clubs, dédiés à l'accueil et au bien-être portuaire des marins de toutes les nationalités sur les lieux d'escale des navires³⁴. Ces associations ont été directement impliquées dans la prise en charge des équipages abandonnés par les armateurs, qui cessent alors de payer les salaires et d'avitailer le navire. Le «ITF Seafarers' Trust» participe donc au financement des activités de bien-être des gens de mer et, ce faisant, il structure un réseau associatif relais pour l'information syndicale et, à son tour, source d'informations pour les inspecteurs ITF, en charge du suivi de l'application des normes syndicales.

A travers la référence aux pavillons de complaisance, ITF s'est donc engagée dans la dénonciation des pratiques d'immatriculation des navires auprès d'administrations maritimes qui n'entretiennent aucun lien substantiel avec eux. Au regard de son approche de ce que devraient être les conditions d'attribution d'un pavillon, ITF poursuit une logique de reconstitution de l'unité entre les nationalités des marins, du propriétaire et de l'exploitant du navire pour le rattachement à une loi sociale applicable à l'ensemble de l'équipage. Les conventions ITF présentent, en ce sens, une ambition statutaire en ce qu'elles concourent à l'unité du traitement social de l'équipage, malgré le fait accompli des équipages multinationaux et l'organisation du transport international sous des formes complexes et peu transparentes.

La stratégie d'ITF s'articule sur la détermination de trois marchés du travail: les pavillons des pays industrialisés, les registres internationaux et complaisants, les pavillons des Etats en développement. L'objectif est aujourd'hui d'empêcher que les navires basculent sous registre international ou complaisant³⁵. Les registres internationaux, aussi appelés seconds registres, sont destinés à rendre concurrentiels les pavillons des Etats développés. Ils offrent une alternative au registre principal, en faisant référence à la résidence des marins pour la détermination de leur régime social. C'est ainsi que le second registre français, dit «Registre international français des navires» (RIF), renvoie à la loi d'autonomie, choisie par les parties, la définition des conditions de travail des marins non résidents dans un Etat membre de l'Union européenne, sous réserve de certaines garanties (prévues directement par la loi

33) ITF, *Seafarers' Trust, Annual report 2013*, <http://www.seafarerstrust.org/files/extranet/-1/44470/Seafarers%27%20Trust%20Annual%20Report%202013.pdf>

34) CHARBONNEAU A., *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille (PUAM), coll. «Berthold GOLDMAN», 2009, p. 365 et s.

35) LILLIE N., *A Global Union for Global Workers. Collective Bargaining and Regulatory Politics in Maritime Shipping*, New York, Routledge, 2006, p. 56 et s.

instaurant le RIF, par renvoi aux conventions internationales de l'OIT ou à la négociation collective)³⁶. Les marins qui résident dans un Etat membre de l'Union européenne bénéficient, pour leur part, des protections de la loi française. Le RIF se trouve aujourd'hui estampillé «pavillon de complaisance» par ITF, à la demande des syndicats français de marins, à défaut de toute négociation salariale. Avec le développement des registres internationaux, la définition de la complaisance va donc prendre en compte, substantiellement, les garanties effectives accordées aux marins en matière de conditions de vie et de travail à bord³⁷.

Une seconde forme de certification sociale concerne l'établissement d'une liste noire de compagnies et d'individus (propriétaires de navires, agents de manning...) qui ont commis des atteintes graves aux droits des marins. Depuis 1999, la liste noire comporte le nom de navires immatriculés sous pavillon national ou d'opérateurs nationaux. En 2002, la liste noire est ouverte aux compagnies ou individus auteurs d'abandons de gens de mer, lorsque ceux-ci laissent les marins sans ravitaillement ou support. L'enjeu est ici de publier l'identité d'acteurs réputés dangereux au regard des critères éthiques dégagés par ITF, autour d'une logique de transparence envers les marins en recherche d'engagement. Des campagnes ciblées ont aussi pu être menées à l'encontre de compagnies ou d'individus désignés sur la liste de manière à éradiquer de telles pratiques³⁸.

B- Imposer des conditions sectorielles de travail

Dans son approche normative, ITF distingue les navires sous pavillons dits «de complaisance» et les autres navires, sous pavillons dits «nationaux». Il y a donc, en réalité, une étroite imbrication entre labellisation et action normative. Cela s'explique principalement à travers le constat que la majorité de la flotte internationale exerce sous pavillon de complaisance et que, à ne s'en tenir qu'aux seuls gens de mer embarqués sous pavillon national, ITF verrait la portée de ses conventions amoindrie.

Pour les navires arborant un pavillon national, un accord avec un syndicat reconnu par ITF doit être conclu. Cet accord doit expressément exclure toute discrimination fondée sur la nationalité des membres d'équipage et prévoir des moyens d'assistance syndicale au soutien des réclamations que le marin pourrait émettre. Il détermine des conditions acceptables de navigation, en référence à une convention d'adhésion désignée «Convention collective standard». Sont notamment abordés, la durée du

36) CHAUMETTE P., «Le registre international français des navires (RIF). Le particularisme régénéré?», *Droit Maritime Français*, 2005, n° 660, p. 467 et s.

37) LILLIE N., *op. cit.*, 2006, p. 60 et s.

38) Sur les objectifs poursuivis par la liste noire et des exemples d'actions menées contre des armements ou individus blacklistés: ITF, *Campaign against flags of convenience and substandard shipping*, Annual report 2004, p. 10 et s.

travail, en particulier les périodes maximales d'embarquement, les horaires journaliers de travail et de repos, l'accès aux soins médicaux, les conséquences d'un accident du travail et d'une maladie professionnelle, le rapatriement du marin, les différentes circonstances débouchant sur le terme de l'engagement et les effectifs embarqués (...). Le navire couvert se voit alors attribuer un *blue ticket* ou *blue certificate*, qui manifeste l'approbation par le secrétariat d'ITF des conditions négociées applicables à bord.

Pour les navires arborant un pavillon de complaisance, un accord doit être conclu avec un syndicat du pays dont dépend l'exploitant ou, le cas échéant, avec un syndicat du pays dont les marins sont ressortissants. Les conditions de recevabilité par ITF d'un tel accord sont inscrites dans l'ITF-TCC (Total Crew Cost). Elles sont moins favorables que celles issues de la convention standard³⁹. L'accord-cadre prévoit des dispositions obligatoires et des dispositions qui peuvent être négociées en fonction de considérations locales. La diversité des accords qui en résulte peut s'avérer nuisible au contrôle de leur application par le réseau d'inspecteurs ITF⁴⁰.

L'accord *International Bargaining Forum* (IBF) du 13 novembre 2003 est appelé à progressivement se substituer aux conventions unilatérales ITF-TCC. ITF s'est orientée vers une dynamique de négociation paritaire au début des années 90. Les organisations représentant les armateurs, voire les armateurs individuellement, n'ont jamais constitué un front uni vis-à-vis d'ITF et de ses conventions. Certains sont entrés en relation directement avec la fédération syndicale pour conclure des accords tandis que d'autres restaient sur une position hostile à toute discussion. La négociation, qui a effectivement débuté en décembre 1999 avec l'International Maritime Employers' Committee (IMEC), s'est centrée principalement sur la question des salaires. Un des enjeux récurrents dans la définition des seuils de rémunération, que ce soit en interne, dans les relations d'ITF avec les organisations qu'elle fédère, ou en externe, vis-à-vis des représentants des armateurs, est d'arriver à un compromis qui permette de contourner l'argument du protectionnisme. En effet, des seuils de rémunération trop élevés sont perçus, par les organisations syndicales des pays fournisseurs de main-d'œuvre, comme un moyen de protéger l'emploi des marins en provenance de pays développés⁴¹. En 2003, le Joint Negotiating Group a été constitué avec l'arrivée de l'International Mariners Management

39) Selon cet accord, l'*able seaman* (AB), ou marin qualifié, doit bénéficier d'un salaire de 1 806 US\$ par mois, au 1^{er} janvier 2015, heures supplémentaires et compensation pour les congés payés annuels comprises (soit 850 US\$ de salaire de base). Pour un AB, le salaire de base est de 1 563 US\$ sous convention collective standard.

40) TALLONNEAU L., *Le contrôle des conditions d'engagement par les inspecteurs ITF*, Mémoire pour le Master de droit maritime et océanique, Université de Nantes, 2009, p. 55.

41) L'étude la plus documentée sur cette négociation est l'œuvre de LILLIE N., *A Global Union for Global Workers. Collective Bargaining and Regulatory Politics in Maritime Shipping*, New York, Routledge, 2006.

Committee of Japan (IMMAJ) à la table des négociations.

En passant d'une approche unilatérale, traditionnelle⁴², à une responsabilité sociale organisée de manière paritaire, par le biais d'instruments dont le contenu a été négocié avec les armateurs, ITF poursuit l'objectif d'une meilleure diffusion des normes dans le secteur, moins conflictuelle. L'accord IBF s'avère plus flexible que les conventions unilatérales d'ITF⁴³. Pour ce qui concerne les accords en vigueur pour la période 2008-2009, les conditions ont été rapprochées de celles prévues par l'ITF-TCC, avec une marge de négociation locale. Il s'agit de remédier à la distorsion des conditions concurrentielles d'exploitation des navires que rencontrent les armateurs qui acceptent de conclure un accord avec un syndicat affilié. En définissant des conditions sectorielles d'engagement maritime, de manière paritaire, les organisations impliquées dans la négociation de l'accord IBF tentent d'enrayer le dumping social. Afin de bien distinguer cette approche paritaire, les navires couverts par un accord IBF se voient attribuer un *green ticket*⁴⁴. En 2008, l'IBF a pris en compte les attaques de piraterie et violences en mer au large de la Somalie, le corridor international de transit, the Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC), a été reconnu zone de haut risque; ces espaces sont régulièrement révisés, notamment le 28 mars 2011, et ont pris en compte les attaques dans le Golfe de Guinée. Le 1^{er} juillet 2014, un nouvel avenant a été conclu modifiant la liste des corridors recommandés pour le transit maritime international (Internationally Recommended Transit Corridor – IRTC) dans le golfe d'Aden. En effet, les visées des pirates sur certaines zones relativement étendues ne sont plus les mêmes et ne peuvent donc plus être considérées comme des zones à hauts risques. Cela a donc pour conséquence la suppression du versement du double de la solde des gens de

42) BOURQUE R., *Les accords-cadres internationaux et la négociation collective internationale à l'ère de la mondialisation*, Institut international d'études sociales, Genève, 2005, p. 24 et s. souligne que «la stratégie suivie par ITF pour conclure cette convention collective n'est pas sans rappeler l'action des premières organisations ouvrières de métiers pour imposer le tarif ouvrier aux employeurs dans les pays européens au XIX^{ème} siècle.» «(...) L'ITF a basé son action sur la fixation de tarifs minima pour chacune des professions à bord des navires marchands qui étaient ensuite publicisés auprès des employeurs, leur application étant assurée par des inspecteurs de l'ITF œuvrant dans les principaux ports mondiaux.»

43) L'accord IBF décentre son approche du montant d'un salaire minimum vers la référence au coût total mensuel de l'opération du navire, soit 46 170 \$ en 2004 pour un navire de 23 membres d'équipage. A l'occasion de l'International Bargaining Forum de Tokyo, les 5 et 6 octobre 2005, ce montant a été révisé pour passer à 48 478 \$ au 1^{er} janvier 2006 et 50 787 \$ au 1^{er} janvier 2007. Un salaire minimum s'en déduit, qui est moins élevé que celui imposé par l'ITF-TCC, soit en 2004, pour un AB, 1300 \$. 15% de la rémunération peuvent être affectés à la formation et à la protection sociale du marin. La réunion de Manille, qui s'est tenue en octobre 2009, a vu les négociations salariales être renvoyées à 2010, en raison de la crise financière. En juin 2014, les membres du Joint Negotiating Group ont finalement décidé d'une augmentation de 6.5% de la rémunération IBF sur les trois prochaines années.

44) SMITH J., «Le passage du blue ticket au green ticket: le dialogue collectif entre ITF et les armateurs peut-il améliorer le respect des droits des marins?», *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, t. XXII, 2004, p. 265 et s.

mer naviguant dans ces zones modifiées. Dans cette zone, des mesures de protection plus strictes que les Best Management Practices (consignes intersectorielles sur la prévention de la piraterie) doivent être adoptées en fonction de la taille et du type de navire, de la vitesse et de la hauteur de franc-bord. Il peut s'agir de personnel de sécurité ou de systèmes de prévention ou de riposte. Le taux spécial de rémunération et d'indemnisation s'applique également dans cette nouvelle zone étendue pour toute journée marquée par l'attaque d'un navire.

Normes unilatérales, les conventions traditionnelles d'ITF ne rencontrent, a priori, aucun support juridique, comme une procédure d'agrément ou d'extension par les autorités administratives nationales, pour contraindre un armateur ou une compagnie maritime à les appliquer sur un navire, à une flotte. Elles doivent être imposées, au besoin par le biais d'une action collective de l'équipage, voire de solidarité externe. La prohibition de telles actions par les juridictions nationales fut ainsi le premier moyen invoqué devant les juges pour rendre inopposables les conventions ITF, acceptées par les armements en tant que condition de sortie de crise⁴⁵. Un second moyen réside dans la territorialité qui contraint la validité des conventions et accords collectifs. L'armateur installé en France qui adhère à une convention établie par une organisation syndicale basée à Londres, ITF, pourra toujours faire valoir devant les juridictions françaises que son engagement relève d'une décision unilatérale susceptible de dénonciation, ces accords ne répondant pas aux exigences légales du code du travail en matière de négociation collective. L'entremise d'une organisation syndicale nationale légalement constituée peut permettre de donner une valeur juridique à la convention conclue par elle⁴⁶. Les conventions ITF privilégient l'incorporation contractuelle de leur contenu au travers de la stipulation suivante: «cet accord est considéré comme incorporé dans le contrat d'emploi individuel du marin, avec ses conditions d'emploi, que la compagnie ait signé ou non un contrat d'emploi individuel avec le marin». Néanmoins, dans les deux cas, les juridictions nationales peuvent se montrer réticentes si le consentement de l'armateur ou de la compagnie a été vicié par un contexte conflictuel menaçant ou violent⁴⁷.

45) Outre les commentaires de P. CHAUMETTE sur les actions judiciaires menées en la matière, se reporter à GOINEAU J., «La responsabilité civile des grévistes et des syndicats», *Droit social*, 1988, p. 702 et s.; au commentaire de l'ordonnance de référé du TGI de Nantes du 26 juin 1979 dans l'affaire du navire *Berhard-Oldendorff*, par P. SIMON et M. QUIMBERT, *Droit Maritime Français*, 1980, p. 37 et s.; à l'obligation, imposée par les magistrats de la Chambre des Lords, de restitution à la charge d'ITF de l'argent versé par l'armateur, en raison de la contrainte économique inhérente à l'action collective étudiée par Lord WEDDERBURN, «Le législateur et le juge. A propos des conflits collectifs de travail», *Les transformations du droit du travail, Mélanges LYON-CAEN*, Paris, Dalloz, 1989, p. 123 et s. Pour le droit italien: Enrico LUCIFREDI C. et ORIONE M., «L'action de l'ITF et les juges italiens», *Colloque Droit Littoral et Mer*, Université de Nantes, 1992, p. 115 et s.

46) CHAUMETTE P., «Les transformations au sein de la marine marchande. Une relation de travail sans attache?», *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, 2001, t. XIX, p. 53 et s.; du même auteur, «Fragment d'un droit des conflits internationaux du travail?», *Droit social*, 2005, p. 295 et s.

47) Plusieurs compagnies maritimes françaises ont, cependant, adhéré à des conventions de flotte: SMITH

Le passage de normes unilatérales à une convention bilatérale, l'IBF, contribuera-t-elle à changer le regard sur l'action normative d'ITF ? Le nombre de navires et de marins couverts par une convention IBF⁴⁸ semble démontrer l'efficacité de ces normes au plan international. Sur le fond, la conformité des conventions ITF avec l'ordre public local apparaîtra comme déterminante pour le juge. Celui-ci, confronté à une réclamation salariale, pourra être amené à évaluer des arriérés de salaires en fonction de standards internationaux disponibles, ce que propose ITF au travers de ses normes.

2. Articuler responsabilité sociale et normes internationales du travail

Après quelques années de mise en œuvre, il apparaît intéressant de dépasser le bilan quantitatif dressé (70 000 marins couverts par un accord IBF en 2011, soit 233 000 couverts par un accord ITF, c'est-à-dire 30 % de la flotte mondiale qualifiée FOCs)⁴⁹ pour s'intéresser qualitativement à l'impact de cet accord sur le suivi des conditions de vie et de travail à bord des navires, ainsi qu'à l'articulation de cet accord avec la réglementation internationale du travail maritime, qui résulte, pour l'essentiel, des normes de l'OIT.

Il faut envisager la question de l'avenir du réseau d'inspecteurs ITF, alors que le MLC, 2006, vise au développement d'une inspection sociale au niveau de l'Etat du pavillon et, surtout, de l'Etat du port (A). Par ailleurs, il faudra s'interroger sur le rôle de l'action normative syndicale, alors que cette même MLC, 2006, élabore un statut social minimal presque complet pour les marins engagés dans le transport international (B).

J., *op. cit.*, ADMO, 2004, p. 265 et s.

48) A l'IBF de Tokyo, les 5 et 6 octobre 2005, le bilan suivant a été dressé: 55 000 marins sont couverts par un accord IBF et 3 200 navires. En 2007, lors de l'IBF de Londres, le bilan s'élève à 70 000 marins couverts et 3 500 navires. Le *Report on activities 2006-2009/Organising Globally*, § 41, ITF 42ème Congrès, Mexico, 5-12 Août 2010, concernant l'ensemble des normes syndicales, avance les chiffres de 10 500 accords conclus pour 175 636 marins couverts, soit environ 33,5% de la flotte Navigant sous pavillon de complaisance.

49) L'influence des normes ITF ne se limite d'ailleurs pas au nombre de contrats signés et déclarés conformes. Certains armateurs décident volontairement de s'aligner sur les salaires ITF afin de prévenir tout problème avec la fédération syndicale et son réseau d'inspecteurs, sans pour autant conclure de convention: LILLIE N., *A Global Union for Global Workers. Collective Bargaining and Regulatory Politics in Maritime Shipping*, New York, Routledge, 2006, p. 40 et s.

A- L'avenir du contrôle syndical de l'application des normes ITF

1- Le contrôle syndical de l'application des normes ITF

Le contrôle de l'application des normes ITF repose sur un réseau composé d'environ 130 inspecteurs⁵⁰. Celui-ci s'est principalement constitué et structuré à partir des années quatre-vingt⁵¹. Si ces inspecteurs sont payés par ITF et doivent se conformer aux instructions adressées depuis Londres, ils sont en réalité salariés par des organisations syndicales nationales (pour la France, il s'agit de la CFDT, CGT-FO, CGT), seules compétentes pour les renvoyer⁵². Se profile derrière cet enracinement le problème de leur statut, en ce qu'ils demeureraient sinon l'émanation d'une association étrangère et ne bénéficieraient pas des protections et moyens que confère le droit syndical national. Ils s'insèrent donc dans une hiérarchie complexe, qui va générer des contraintes mais aussi leur assurer des marges de manœuvre, tant dans leurs rapports à leur organisation nationale (parfois très peu impliquée sur les questions ayant trait aux conditions de travail d'une main-d'œuvre étrangère relevant d'une législation étrangère) que dans leurs rapports à ITF. Dans le cadre de la signature des accords avec les armateurs pour une flotte ou un navire particulier, ils disposent de marges de négociation, prévues par la «convention collective standard» ou l'ITF-TCC. Lorsqu'ils exercent le contrôle de l'application des normes, ils doivent suivre certaines directives arrêtées par ITF, comme renseigner régulièrement une base de données sur le résultat de leurs inspections et tenir compte de cette base de données pour cibler les navires à contrôler, privilégier le règlement à l'amiable des litiges en se gardant de mener des actions qui engageraient la responsabilité d'ITF et adopter une certaine réserve médiatique⁵³. En dehors de ces prescriptions, les inspecteurs ITF ont la connaissance du contexte social des ports sur lesquels ils exercent, acquise grâce à un travail souvent long et fastidieux pour faire reconnaître la légitimité de leur présence, et bénéficient alors d'une réelle autonomie.

En effet, de bonnes relations avec les différents acteurs portuaires conditionnent la réalisation de leur mission. Ils sont amenés à intervenir sur un espace caractérisé par une coexistence de régimes juridiques complexes, le port, et doivent rencontrer

50) *Report on activities 2006-2009/Organising Globally*, § 41, ITF 42ème Congrès, Mexico, 5-12 Août 2010. TALLONNEAU L., *Le contrôle des conditions d'engagement par les inspecteurs ITF*, Mémoire pour le Master en Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 2009, avance le chiffre de 175 inspecteurs et coordinateurs. Pour un témoignage, M. SAMSON, journal *Le Monde*, «Les justiciers de la mer», 2 janvier 2007, qui suit Yves REYNAUD, inspecteur ITF, lors de son intervention auprès des marins de l'*Antonios-P.*, immobilisé à Sète, après que le pilote ait découvert le capitaine et son second «raides saouls», www.lemonde.fr/a-la-une/.../les-justiciers-de-la-mer_851181_3208.html

51) LILLIE N., *op. cit.*, 2006, p. 65 et s.

52) TALLONNEAU L., *op.cit.*, 2009, p. 61 et s. Elle développe notamment la question de la sélection des futurs inspecteurs et de la formation suivie par eux.

53) TALLONNEAU L., *op. cit.*, 2009, p. 64 et s.

les marins sur leur lieu de travail, le navire, lequel constitue de ce point de vue un territoire étranger. Dès lors, la conduite de leur action dépendra de l'attitude qu'auront les autorités portuaires et le capitaine du navire à leur égard. En particulier, la question de l'accès au navire dans le contexte de la mise en œuvre du Code ISPS, destiné à garantir la sûreté des navires et des installations portuaires, relève du bon vouloir local⁵⁴. Ceci alors même que ce Code émet des préconisations pour le respect du droit syndical⁵⁵.

Parallèlement à ce corps d'inspection, le contrôle de l'application des normes est dévolu aux organisations syndicales nationales signataires d'un accord ou d'une convention ITF. Les conventions ITF prévoient, en effet, que le syndicat signataire ou affilié pourra prendre «toutes les mesures qu'il jugera nécessaires en son nom ou en celui des marins afin d'obtenir réparation». Cette formule, imprécise, concerne à la fois les actions juridiques et les actions syndicales de blocage des navires, par exemple en accord avec les représentants des dockers, qui seront, éventuellement, eux-mêmes affiliés à ITF.

Avec la signature de l'accord IBF, une sorte de pari se dégage sur la responsabilisation des armateurs dans le respect des seuils salariaux. Les armateurs adhèrent, souvent contraints, à un accord unilatéral ITF-TCC et agissent ensuite en gérant le risque de l'intervention d'un inspecteur ITF: ils ne respectent pas le seuil salarial fixé mais paient les arriérés de salaires en cas de contrôle⁵⁶. Impliquée dans la mise en œuvre de l'accord IBF, dans le cadre d'une procédure de règlement des conflits à laquelle elle participe, la profession devient alors son «propre juge» afin de séparer, selon un motif qui lui est cher, les bons des mauvais armateurs. L'approche éthique est ici prégnante et tend à soulager ITF et son réseau d'inspecteurs du rôle caricatural de gendarme social unilatéral, portant le poids et la responsabilité de révéler des pratiques de gestion du personnel éthiquement et/ou juridiquement condamnables. Les inspecteurs ITF auront vocation à cibler leurs contrôles sur les navires non couverts par un accord IBF.

54) Les réponses au questionnaire qui permet à ITF de rédiger son rapport sur l'application du Code ISPS, *Access Denied* (voir notamment la contribution d'ITF sur ce rapport aux *Actes des journées nantaises 2006 de l'Observatoire des droits des marins*, Nantes, 2006, p. 157 et s., font apparaître les difficultés rencontrées par les inspecteurs pour accéder aux navires dans certains ports.

55) C'est ce qui résulte du point 10 du préambule du Code ISPS, qui fait référence aux droits fondamentaux au travail, parmi lesquels figure la liberté syndicale. Le plan de sûreté des installations portuaires prévoit l'accès «des visiteurs au navire, y compris les représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer» (Règle 16-3.15 relative au plan de sûreté des installations portuaires). Sur l'influence d'ITF quant au contenu du Code ISPS, voir *Transport International*, n°2, 2003, p. 9.

56) SMITH J., *op. cit.*, ADMO, 2004, p. 265 et s., lequel souligne que les armateurs peuvent parfois récupérer «de la main des marins les dollars remis quelques heures plus tôt.»

2- Le contrôle par l'Etat du port de l'application de la MLC, 2006

En 1976, la Convention n°147 de l'OIT sur la marine marchande (normes minima) a, en son article 4, été précurseur du contrôle social par l'Etat du port. Ce dispositif, ambitieux et imparfait (facultatif) a, par la suite, été intégré dans le mécanisme régional de coordination, dit du Mémoire de Paris⁵⁷, signé le 26 janvier 1982 et communautarisé par la directive 95/21 du 19 juin 1995⁵⁸. Pour ce qui concerne la France, le constat a été dressé du caractère inapproprié de ces fondements. Les inspecteurs en charge de réaliser les contrôles sont, au regard de la formation qu'ils ont reçue et de leur expérience professionnelle requise, de véritables techniciens de la sécurité maritime, des spécialistes du navire. Même s'ils sont tenus d'exercer leurs contrôles à la lumière des «instruments pertinents» du Mémoire de Paris, au nombre desquels figure la Convention n°147 de l'OIT, ils jugent ce fondement trop vague, en particulier lorsque la question de l'immobilisation du navire est en jeu⁵⁹. Devant ces insuffisances, la MLC, 2006, porte l'ambition de dessiner des contours plus précis aux compétences de l'Etat du port en matière sociale, en dressant un catalogue de droits clairs, aisément compréhensibles par les personnes concernées.

La MLC, 2006, opère une répartition des responsabilités dans la mise en œuvre de la convention, entre l'Etat du pavillon, l'Etat du port et le fournisseur de main-d'œuvre. Concernant l'Etat du port, la Convention prévoit un système d'inspection ainsi que la possibilité de recevoir à terre les plaintes des gens de mer⁶⁰. Sur quoi ces contrôles par l'Etat du port vont-ils porter ? La MLC, 2006, affirme, tout d'abord, clairement le principe de l'interdiction du traitement plus favorable des navires battant pavillon

57) Il existe plusieurs autres initiatives régionales de même nature: voir, notamment, FITZPATRICK D. et ANDERSON M., *Seafarers' rights*, Oxford, Oxford University Press, 2005, p. 156 et s.

58) CHAUMETTE P., «Le droit communautaire maritime», in BEURIER J.-P. (dir.), *Droits Maritimes*, Paris, Dalloz Action, 3^{ème} éd., 2014, p. 161 et s.; NDEDE M. et VENDE B., «La transposition par les Etats de la directive portant communautarisation du Mémoire de Paris», *Droit Maritime Français*, 2000, p. 307 et s. La directive 95/21/CE a fait l'objet d'une refonte, comprenant une nouvelle politique de ciblage des risques, par la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 avril 2009. Pour une présentation claire de l'émergence du contrôle par l'Etat du port et de son organisation: LEFRANÇOIS A., «Contrôle technique et social par l'Etat du port: un enjeu pour l'Union européenne», *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, t. XXVIII, 2010, p. 355 et s.

59) Se reporter au travail de GUILLOU M., *Promouvoir un véritable contrôle «social» à bord de tous les navires, un enjeu pour les nouveaux inspecteurs du travail maritime*, Mémoire pour le DEA de droit maritime et océanique, P. CHAUMETTE, (dir.), Université de Nantes, 2002.

60) D'un point de vue pratique, se reporter aux *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime*, 2006, adoptées en septembre 2008 à Genève et à notre étude: «La Convention du travail maritime 2006: Traitement à terre des plaintes déposées par les gens de mer», (avec M. MARIN), communication au 4th European Colloquium on Maritime Law Research, Nantes, *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, t. XXV, 2007, p. 173 et s.

d'un Etat ne l'ayant pas ratifiée⁶¹. Ces navires devront dès lors être contrôlés sur la base des prescriptions minimales qu'elle énonce. Elle instaure ensuite deux degrés d'inspection, à savoir l'inspection et l'inspection plus détaillée.

Au stade initial, un simple «contrôle papier» est exercé par un «fonctionnaire autorisé» sur présentation du certificat de travail maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime, qui constituent la base d'un mécanisme de certification sociale⁶². Il incombe, en effet, à l'Etat du pavillon «d'exiger des navires battant son pavillon⁶³ qu'ils conservent et tiennent à jour un certificat de travail maritime certifiant que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord (...) ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux prescriptions de la législation nationale ou autres dispositions visant à l'application de la présente Convention»⁶⁴. Le certificat doit être accompagné d'une déclaration de conformité «mentionnant les prescriptions nationales visant à l'application de la présente convention en ce qui concerne les conditions de vie et de travail des gens de mer et énonçant les mesures adoptées par l'armateur pour assurer le respect de ces prescriptions sur le navire ou les navires concernés»⁶⁵. La certification sociale ainsi initiée peut être réalisée par «des institutions publiques ou autres organismes (...)» habilités⁶⁶. La référence aux autres organismes renvoie notamment aux sociétés de classification, déjà impliquées dans le domaine technique⁶⁷. La MLC, 2006, établit des documents types qui précisent les 14 points des conditions de travail et de vie des gens de mer qui doivent être envisagés à l'occasion d'un contrôle portuaire⁶⁸.

61) Article V 7. de la MLC, 2006.

62) LEFRANÇOIS A., «La certification du travail maritime: un défi pour les Etats du pavillon et du port», *Journées d'études 2008 de l'Observatoire des droits des marins*, Nantes, 2008, p. 227 et s. et MICHEL X., «La certification sociale? Tendances et spécificités maritimes au regard de la convention OIT 2006», *ibid.*, p. 239 et s. – FOTINOPOULOU BASURKO O., «El Control y Certificación, del Cumplimiento del Convenio de Trabajo Marítimo 2006 de la OIT: Aspectos críticos del RD 357/2015», *Revista de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, Madrid, n° 41, 2015.

63) Ces documents concernent, a priori, les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, affectés à des transports internationaux ou battant le pavillon d'un Membre et opérant à partir d'un port ou entre deux ports d'un autre pays.

64) Règle 5.1.3.3 de la MLC, 2006.

65) Règle 5.1.3.4 de la MLC, 2006.

66) Norme A. 5.1.1.3 de la MLC, 2006. Il est exigé du Membre qu'il vérifie la compétence et l'indépendance des organismes reconnus.

67) Sur le système des classes, voir BONASSIES P. et SCAPEL Ch., *Droit maritime*, Paris, LGDJ, 2^{ème} éd., 2010, p. 198 et s.; ainsi que l'ouvrage de Boisson Ph., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Edition Bureau Veritas, 1998, notamment les pages 125 et s.

68) Il s'agit des points suivants: «Âge minimum; Certificat médical; Qualifications des gens de mer; Contrats d'engagement maritime; Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence, ou agréé ou réglementé; Durée du travail ou du repos; Effectifs du navire; Logement; Installations de loisirs à bord; Alimentation et service de table; Santé et sécurité et prévention des accidents; Soins médicaux à bord; Procédures de plainte à bord; Paiement des salaires». Cette liste sera complétée

Lorsque le fonctionnaire autorisé relèvera qu'il « existe de solides raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la Convention », il alors pourra effectuer une inspection plus détaillée. Si l'inspection plus détaillée conclut à la non conformité avec les dispositions de la Convention et que « a) les conditions à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer; ou b) la non conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer »⁶⁹, la décision d'immobilisation du navire pourra être prise.

Outre l'immobilisation du navire jusqu'à sa mise en conformité, les sanctions traditionnellement encourues dans le cadre du contrôle par l'État du port, comme dans le cadre du Mémorandum de Paris, sont la publicité et le bannissement. La première consiste à publier l'identité du navire qualifié de « navire sous-normes ». La répétition des cas de navires sous-normes immatriculés sous un même registre pourra entraîner le classement de ce dernier sur une liste noire. Outre l'opprobre jeté par la publicité, ce travail d'identification permet d'alimenter des fichiers mis à disposition des administrations maritimes qui peuvent ainsi orienter leurs contrôles ou restreindre l'accès à leurs installations portuaires⁷⁰. La dernière sanction, la plus lourde, demeure le bannissement du navire et, plus rarement, de l'ensemble des navires battant un pavillon « blacklisté ».

3- La coexistence d'une inspection syndicale et publique

Le rôle joué par les inspecteurs ITF dans le contrôle social des conditions de navigation pourrait-il être dévolu entièrement au système public d'inspection, relevant des responsabilités de l'Etat du port, au sens de la MLC, 2006?

L'étude de ce dispositif est révélatrice de la proximité qui existe entre la responsabilité sociale mise en œuvre par le réseau des inspecteurs ITF et le contrôle par l'Etat du port en application de la MLC, 2006. Les deux mécanismes procèdent à la certification des conditions de travail en référence à une norme sociale, au contrôle à bord de cette certification et font encourir des menaces similaires de sanction en cas d'infraction: l'immobilisation ou le blocage du navire. A l'échelle internationale, cette coexistence d'une inspection syndicale et d'une inspection publique des conditions de travail, nous semble utilement comparable aux débats sur le contrôle ouvrier, qui

pour tenir compte des amendements à la MLC 2006, adoptés en 2014.

69) Norme A.5.2.1 6. De la MLC, 2006.

70) Sur les conditions de mise en œuvre du refus d'accès au port en droit international: MORIN M., *La pollution par les navires de commerce et les Etats côtiers*, Thèse de doctorat, Y. TASSEL (dir.), Université de Nantes, 1995, p. 118 et s.; voir, également, l'étude de KASOULIDES G. C., *Port State Control and Jurisdiction. Evolution of the Port State Regime*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1993.

se développèrent, en France, à la fin du dix-neuvième siècle et au début du vingtième siècle⁷¹. L'affirmation d'une inspection publique du travail ne s'est pas faite sans résistance syndicale, la figure de l'inspecteur du travail apparaissant ambiguë, trop proche du patronat et incompétente, notamment sur le plan technique⁷².

Si l'inspection publique du travail s'est finalement imposée en France, tant dans un rôle pédagogique que dans sa fonction de contrôle de l'application de la législation sociale, au sens large du terme⁷³, elle a surtout permis d'introduire d'autres formes de sanctions que celle du rapport de force syndical, comme la grève, dont l'issue est incertaine. La protection pénale accordée à tout ou partie de la législation sociale est un moyen efficace d'en assurer l'effectivité. L'inspecteur du travail est ainsi compétent pour dresser un procès-verbal lorsqu'il constate une infraction, ce qui débouchera éventuellement sur des poursuites pénales. L'intérêt du régime élaboré par la MLC, 2006, est de fonder en droit un mécanisme de contrôle assorti de sanctions, alors que les inspections conduites par ITF et les éventuels blocages de navires sont dépendants de l'appréciation de leur licéité à l'échelle nationale et peuvent engager la responsabilité civile des organisations syndicales impliquées.

La question se pose, selon nous, de l'avenir de cette coexistence de l'inspection syndicale et de l'inspection publique des conditions de vie et de travail des gens de mer. Serait-il absurde d'envisager l'inclusion des normes collectives adoptées paritairement, comme l'accord IBF, dans le champ matériel des instruments contrôlés par l'Etat du port ? Cela renvoie à la question de la valeur juridique incertaine de la responsabilité sociale des entreprises⁷⁴, en général, et de ces normes

71) ARIES P. «Inspection du travail et inspection ouvrière dans le discours de la CGT de la genèse de l'Institution à l'entre-deux guerres», *Droit et société*, 1996, p. 389 et s.; voir aussi DEHOVE G., *Le contrôle ouvrier*, Thèse, Lille, 1937.

72) ARIES P. *op. cit.*, 1996, p. 389 et s.

73) GROSSIN W., *La création de l'inspection du travail*, Paris, L'Harmattan, 1992; VIET V., *Les voltigeurs de la République, L'inspection du travail en France jusqu'en 1914*, Paris, CNRS Éditions, 1994 (2 Tomes); ROBERT J.-L. (dir.), *Inspecteurs et inspection du travail sous la IIIe et la IVe République*, Paris, La Documentation française, 1998. Sur la pluralité des fonctions: DECOUST M. J., «L'évolution du rôle de l'inspection du travail», *Droit social*, 1946, p. 119 et s.; CHETCUTI Cl., «Réflexions sur l'inspection du travail», *Droit social*, 1976, p. 19 et s., qui parle du triptyque «conseil, contrôle, conciliation»; VIEILLE V., «Inspecter le travail ou veiller à l'application du droit du travail: une mission impossible?», *Droit social*, 2006, p. 666 et s.; STRUILLON Y., «La réforme de l'inspection du travail: répondre aux exigences d'un service public constitutionnel», *Droit social* 2014, n° 9, pp. 689.

74) Voir, notamment, CAUSSÉ N., *La valeur juridique des Chartes d'entreprise au regard du droit du travail français*, Aix-Marseille, P.U. d'Aix-Marseille, 2000, p. 183 et s.; SOB CZAK A., *Réseaux de sociétés et Codes de conduite. Un nouveau modèle de régulation des relations de travail pour les entreprises européennes*, Paris, L.G.D.J., 2002, p. 211 et s.; BOIRAL O., «Certifier la bonne conduite des entreprises: enjeux et perspectives d'avenir», *R.I.T.*, 2003, p. 345 et s.; BEAUJOLIN-BELLET R. et KERBOURCH J.-Y., «La notation sociale des entreprises», *Semaine sociale Lamy*, n°1095, 28 octobre 2002, p. 85 et s.; NEAU-LEDUC Ch., «La responsabilité sociale de l'entreprise: quels enjeux juridiques», *Droit social*, 2006, p. 952 et s.

conventionnelles internationales, en particulier, qui s'apparentent à des accords-cadres internationaux⁷⁵. Cet écueil pourrait être contourné par la réception de l'argument de l'application volontaire: les armateurs adhérant aux organisations signataires pouvant déclarer leur volonté de se soumettre aux normes conclues. Il est clair, cependant, que la MLC, 2006, nécessitera de nombreuses années avant de connaître une application satisfaisante à l'échelle mondiale. Certains Etats ne mettront pas en place d'inspection portuaire et pour les navires qui échapperont à ce type de contrôle en raison de l'itinéraire suivi, la raison d'être d'une inspection syndicale demeurera.

B- La définition d'un domaine d'action syndicale international

L'approche de la MLC, 2006, en matière de certification sociale, semble coïncider avec les objectifs poursuivis par ITF au travers de ses propres conventions ou de l'accord IBF. Nous l'avons vu, la certification sociale initiée par la MLC, 2006, porte sur les 14 points précisés en annexe A. 5.1 de la MLC, 2006, qui définissent un socle social de facture statutaire. Si l'OIT intervenait jusqu'alors de manière fragmentée, accréditant la vision doctrinale d'un self-service normatif⁷⁶, ITF suppléait à cette fragmentation à l'aide de conventions et d'accords abordant de nombreux aspects de la relation de travail. En proposant une norme unique consolidant et actualisant son corpus antérieur, l'OIT propose aux acteurs du transport maritime un socle étendu de conditions de travail.

Même s'il ne se veut pas alternatif aux normes d'ITF, ce socle risque de constituer un argument de remise en cause de la légitimité des seuils syndicaux pour les armateurs. Le devenir des conventions ITF-TCC ou IBF se heurtera vraisemblablement à une contestation de leur bien fondé et de leur contrôle par les inspecteurs ITF, dès lors que le navire dispose d'un certificat et d'une déclaration conformes, au regard des exigences de la MLC, 2006. Le principal manque dans le système de la MLC, 2006, concerne l'absence de précision quant au salaire minimum, hormis les principes directeurs qui invitent à fixer un salaire minimum qui tient compte

75) BOURQUE R., «Les accords-cadres internationaux (ACI) et la négociation collective internationale à l'Ere de la mondialisation», Genève, ILO, 2005; voir aussi les contributions à l'ouvrage de DESCOLONGES M. et SAICY B., *Les nouveaux enjeux de la négociation sociale internationale*, Paris, Editions La Découverte, 2006; DAUGAREILH I., «La responsabilité sociale des entreprises transnationales et les droits fondamentaux de l'homme au travail, le contre-exemple des accords cadres internationaux», in DAUGAREILH I. (dir.), *Mondialisation, travail et droits fondamentaux*, Bruxelles, Bruylant, 2005, p. 349 et s. Derrière cette question se profile l'affirmation progressive d'un droit social de la mondialisation: se reporter aux contributions de l'ouvrage de MOREAU M.-A., MUIR WATT H., RODIÈRE P. (dir.), *Justice et mondialisation du droit du travail*, Paris, Dalloz, coll. Thèmes et commentaires, 2010.

76) SUPLOT A., «Du nouveau au Self-service normatif: la responsabilité sociale des entreprises», *Analyses juridiques et valeurs en droit social, Etudes offertes à Jean PÉLISSIER*, Paris, Dalloz, 2004, p. 641 et s.

du montant établi par la Commission paritaire maritime, sous l'égide de l'OIT⁷⁷. Ce salaire, inférieur aux minima syndicaux⁷⁸, trouve cependant une raison d'être aux yeux d'ITF. En effet, il aurait vocation, au regard de son texte fondateur⁷⁹, la Recommandation 187 sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, de 1996, à proposer un seuil pour tous les marins, y compris ceux navigant sous pavillon national et affectés à des trafics nationaux, voire même les pêcheurs⁸⁰. Le terrain syndical privilégié demeurerait alors la fixation d'un salaire minimum dans le transport international avec une concentration des inspections sur ce sujet.

Rappelons que la remise en cause des accords syndicaux entraîne la fragilisation de l'organisation syndicale et de ses actions, puisque les armateurs liés sont tenus de contribuer financièrement. Ces sommes permettent financer les campagnes de lutte contre la complaisance et le réseau d'inspecteurs ITF. Il en va de même pour le réseau associatif œuvrant au bien-être portuaire des marins⁸¹, qui bénéficie grandement du ITF Seafarers' Trust, alimenté de la même manière. Avec l'accord IBF, la gestion des contributions sociales devient elle-même paritaire, dans la mesure où un pourcentage des sommes versées servira à financer des actions ou des avantages sociaux définis conjointement avec les armateurs, notamment en matière de formation. La MLC, 2006, traite du bien-être dans son titre IV et prévoit, au titre du financement des installations de bien-être, des contributions volontaires des armateurs qui existent déjà dans les faits, sous forme de contribution versées à l'escale. Les armateurs seront-ils prêts à payer durablement deux fois le même service?

77) Principes directeurs B.2.2.3 et B.2.2.4., de la MLC, 2006.

78) Il était de 585, US\$, pour un AB, et est passé à 592 dollars au 1er janvier 2015, puis à 614 dollars au 1er janvier 2016; il convient d'y ajouter les heures supplémentaires.

79) Article 1 de la Recommandation n°187: «1 (2) Dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle devrait appliquer les dispositions de la recommandation à la pêche maritime commerciale.» Article 4: «9. Aux fins des dispositions qui suivent, l'expression «matelot qualifié» désigne tout marin qui est censé posséder la compétence professionnelle nécessaire pour remplir toute tâche dont l'exécution peut être exigée d'un matelot affecté au service du pont autre que celle du personnel de maîtrise ou spécialisé, ou tout marin défini comme matelot qualifié au regard de la législation ou de la pratique nationales ou en vertu d'une convention collective.»

80) Soulignant l'imprécision de la Recommendation n°187: LILLIE N., *A Global Union for Global Workers. Collective Bargaining and Regulatory Politics in Maritime Shipping*, New York, Routledge, 2006, p. 49 et s.

81) CHARBONNEAU A., «La Convention n° 163 de l'OIT concernant le bien-être des gens de mer: fondement à l'action des foyers d'accueil», *ADMO*, 2004, p. 307 et s., «Les nouvelles normes sur le bien-être des marins dans la convention du travail maritime, 2006», in FOTINOPOULOU BASURKO O. (dir.), *Derechos del hombre y trabajo marítimo: los marinos abandonados, el bienestar y la repatriación de los trabajadores del mar*, Servicio Central de publicaciones del Gobierno Vasco, 2009, p. 91 et s.; voir aussi, concernant le mouvement social impliqué dans le bien-être des marins, la bibliographie réalisée par KENNERLEY A., «Writing the History of Merchant Seafarer Education, Training and Welfare: Retrospect and Prospect», *The Northern Mariner*, Avril 2002, p. 1 et s.

Un autre exemple de fragilisation de l'action syndicale concerne l'institutionnalisation d'une garantie contre le risque «abandon des gens de mer». L'intégration dans le corps de la MLC, 2006, de la résolution A 930(22) de l'OMI, préconisant la mise en place d'un système de sécurité financière pour prévenir les cas d'abandon et indemniser les marins des conséquences dommageables d'un abandon (essentiellement les risques rapatriement, subsistance et créances salariales impayées), a été prévue dès 2006; le groupe de travail mixte OMI/OIT, réuni périodiquement à Genève sur ce sujet, a achevé ses travaux en 2009⁸². Les amendements ont été examinés en détail et adoptés à la suite à un vote à l'unanimité (1 abstention), le 11 avril 2014, par 400 participants à la première réunion de la commission tripartite spéciale, établie en vertu de la Convention de 2006. Le 11 juin 2014, recourant à la voie de la révision simplifiée de Convention⁸³, les délégués des gouvernements, des employeurs et des travailleurs à la Conférence internationale du Travail (CIT), lors de la 103^{ème} réunion annuelle de l'Organisation internationale du Travail (OIT), ont voté massivement en faveur de l'approbation des amendements⁸⁴.

Les acteurs portuaires, associatifs et syndicaux, sont confrontés régulièrement aux conséquences de l'abandon d'équipage, ceci depuis le début des années quatre-vingt-dix⁸⁵. L'identification d'une situation d'abandon d'équipage et la mise en œuvre de moyens de première urgence réclament, en général, la collaboration du syndicat et de l'association portuaire d'accueil. Les marins se confient plus facilement à ces visiteurs bénévoles, souvent marins retraités ou femmes de marins, pour briser le silence et révéler qu'ils ne sont plus payés depuis plusieurs mois. De fait, le bénévole pourra orienter le marin hésitant vers l'inspecteur ITF ou attirer discrètement l'attention de ce dernier sur un navire qu'il faudrait inspecter, voire suivre sur plusieurs escales. En cas d'abandon, l'association d'accueil s'occupe de la prise en charge sociale de l'équipage tandis que l'inspecteur ITF cherchera par le dialogue à résoudre la situation

82) Rapport final du groupe mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, réunit à Genève, 2-6 mars 2009, document ILO/IMO/WGPS/9/2009/10 et Document PTMLC/2010, *Preparatory Tripartite MLC, 2006, Committee*, Genève, 20-22 septembre 2010.

83) Article XV de la MLC, 2006.

84) CHARBONNEAU A. & CHAUMETTE P., «Premiers amendements à la convention du travail maritime de l'OIT de 2006. Garanties financières en matière d'abandon des gens de mer et de responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles», *Droit social* 2014, n° 10, pp. 802-810 – NIFONTOV D., «Seafarer Abandonment Insurance: A System of Financial Security for Seafarers», in LAVELLE J., *The Maritime Labour Convention 2006 – International Labour Law Redefined*, Informa Law, Routledge, 2014, pp. 117-134 - Sur la mise en œuvre de ces dispositions en Espagne, FOTINOPOULOU BASURKO O., «El Convenio refundido sobre trabajo marítimo y el abandono de marinos en puertos extranjeros», *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, Madrid, n° 82, 2009, pp. 219-244.

85) CHARBONNEAU A., «Les foyers d'accueil des marins à l'origine d'une action normative en faveur des marins abandonnés», *Droit Maritime Français* 2003, p. 638 et s.

auprès de l'armateur ou de son représentant.

L'investissement d'ITF aux côtés des équipages abandonnés a pour finalité de responsabiliser les armateurs ou propriétaires de navires défaillants, en usant notamment de la menace de la saisie conservatoire du navire. Il s'agit, à défaut de conciliation, d'obtenir la condamnation des auteurs et le recouvrement des créances salariales. Le maintien de l'équipage sur le navire participe de cette lutte, puisqu'il permet de sensibiliser la communauté portuaire et d'assurer l'entretien du navire, déterminant pour que celui-ci conserve sa valeur dans le cadre d'une procédure qui peut aboutir à sa vente.

«L'abandon des gens de mer», comme «la lutte contre les pavillons de complaisance», constitue, en l'état actuel du droit, moins une qualification juridique qu'une appellation disponible aux acteurs syndicaux et caritatifs, fédérative, pour organiser leurs actions et communiquer sur elles. Ainsi, il est de «bonne guerre» de dénoncer, sous l'angle de l'abandon d'équipage, des situations qui ne satisfont pas exactement à la définition retenue par la résolution A 930 (22) de l'OMI⁸⁶. L'action syndicale se trouverait, sinon, liée à une approche restrictive de l'abandon et contrainte par cette sélectivité⁸⁷.

Un autre argument doit être envisagé. Les affaires des marins abandonnés ont montré qu'elles ne s'arrêtaient pas aux portes des aéroports, par un rapatriement, mais que les marins supportaient souvent, chez eux, les conséquences des mouvements sociaux dans lesquels ils avaient été engagés. Les acteurs syndicaux et associatifs, à la faveur du contact noué et des liens d'amitié qui se tissent durant les longues périodes d'immobilisation du navire, sont les seuls à pouvoir maintenir une attention sur le marin et sa famille, à son retour. Une étude sociologique sur les conséquences à long terme de l'abandon de gens de mer a été conduite par Erol Kahveci, du Seafarers International Research Center (SIRC) de Cardiff. Elle porte sur le cas de l'*Obo Basak*⁸⁸, immobilisé à Dunkerque entre juillet 1997 et mars 1998. L'auteur

86) L'abandon y est défini comme la situation «caractérisée par la rupture des liens entre le propriétaire du navire et le marin», lorsque «le propriétaire du navire manque à certaines de ses obligations fondamentales envers le marin concernant son rapatriement rapide et le paiement de la rémunération due, la fourniture des produits de première nécessité, notamment une nourriture, un logement et des soins médicaux appropriés...» Le projet d'amendement à la MLC, 2006, précise que le non versement du salaire doit concerner une période d'au moins deux mois pour que le marin soit considéré comme abandonné.

87) Domingo GONZÁLEZ JOYANES a développé une étude sur le recensement des cas d'abandons en Espagne. Sur les 50 cas répertoriés par lui, à partir de témoignages syndicaux et d'organisations caritatives, un seul figure sur la base OIT destinée à répertorier ces situations. Voir sa contribution, «Los Abandonos de Tripulaciones en Espana, Periodo 2000-2005. Aspecto Sociales y Procesos Legales», aux *Journées marseillaises 2006 de l'Observatoire des droits des marins*, Nantes, 2006, p. 209 et s. La base est accessible à l'adresse suivante: http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home?p_lang=fr.

88) Voir notamment KAHVECI E., «Neither at sea nor ashore: the abandoned crew of the Obo Basak», *A.D.M.O.*, 2006, p. 281 et s.

montre qu'au retour des marins chez eux, ceux-ci ont trouvé leurs familles en difficulté⁸⁹. N'ayant pas perçu de rémunération pendant plusieurs mois, les familles ont dû s'endetter pour survivre et éventuellement financer le prix d'un voyage jusqu'au port d'abandon. Le marin de retour se trouve, par conséquent, en prise avec des créanciers, ce qui pose le problème particulier des pays où se pratiquent encore des formes de servage pour dettes. L'appauvrissement peut s'avérer durable, en particulier lorsque les marins font l'expérience temporaire ou permanente des listes noires qui participent à leur isolement social et économique. L'effectivité de la garantie financière de l'abandon de marins, laquelle est en réalité déjà prévue par nombre de législations regardées comme complaisantes⁹⁰, ne dépend pas seulement d'un contrôle public de sa mise en œuvre, mais aussi d'un travail social et syndical d'accompagnement, seul susceptible d'assurer que ce mécanisme ne se limite pas à un simple «nettoyage» des zones portuaires occupées.

La loi française n° 2013-619 du 16 juillet 2013 a rappelé l'interdit ancestral de l'abandon de l'équipage, à travers une infraction pénale⁹¹, sans réduire l'obligation de rapatriement à un simple risque assurable dans la gestion du navire⁹². La mise en œuvre de la Convention de 2006 apparaît ainsi comme une grande aventure pour les institutions étatiques et les partenaires sociaux⁹³.

89) Les conclusions d'Erol KAHVECI sont rapportées dans l'ouvrage d'ALDERTON T. et al., *The Global Seafarer. Living and working conditions in a globalized industry*, Genève, OIT, 2004, p. 180 et s.

90) L'exemple du Libéria est parlant. La Maritime Regulation MR 10.342, «Liability Insurance, Repatriation Costs» prévoit cette garantie.

91) Articles L. 5571-1 à L. 5571-3 du Code des transports.

92) CHAUMETTE P., «La ratification et la transposition de la Convention OIT du travail maritime (MLC 2006)», *Droit social* 2013, pp. 915-924.

93) CHARBONNEAU A., dir., *La mise en œuvre de la Convention du travail maritime de l'OIT: Espoirs et Défis*, Rev. de Droit Comparé du Travail et de la Sécurité Sociale, COMPTRASEC, Bordeaux 2013/2 et English Electronic Edition 2013/3 <http://comptrasec.u-bordeaux.fr/revue-de-droit-compare-du-travail-et-de-la-securite-sociale> - ATTARD A. & GONZI P., «Increased Seafarer Protection under the Maritime Labour Convention 2006: A Maltese Flag Perspective», in J. Lavelle, *The Maritime Labour Convention 2006 – International Labour Law Redefined*, Informa Law, Routledge, 2014, pp. 19-44.