

De la nouvelle bataille du transmanche au portuaire

« Sœur Anne, sœur Anne, ne vois-tu rien venir ? »

Au cours de l'été 2005, la compagnie irlandaise Irish Ferries a pu s'efforcer d'assurer des liaisons entre l'Irlande et des ports français, à l'aide d'un ferry, le Normandy, immatriculé, non plus en Irlande, mais aux Bahamas, armé avec des marins sénégalais et lettons, rémunérés à des tarifs internationaux. La compagnie a obtenu la démission volontaire de ses marins irlandais, grâce à des primes importantes au départ : ainsi peut-elle écrire qu'elle ne les a pas licenciés. Le Normandy a été bloqué à Roscoff et à Cherbourg par des manifestations syndicales, protestant contre une concurrence déloyale ; il en fut de même au Pays de Galles. Il semble que des recours soient mis en ouvre en France et au Royaume-Uni engageant la responsabilité civile des organisations syndicales de marins. Fin novembre 2005, Irish Ferries a décidé de faire passer quatre ferries du pavillon irlandais au pavillon chypriote, de licencier 543 marins irlandais, afin de les remplacer par des marins polonais, lettons et lituaniens, rémunérés 3,60 euros de l'heure. Le 24 novembre, des vigiles d'une société de sécurité, déguisés en passagers, ont forcé les marins irlandais à céder leurs postes aux marins baltes, à bord du Ulysse et de l'Isles of Inishmore. Les équipages de trois ferries se sont mis en grève du 27 novembre au 14 décembre. Le Normandy assurant la ligne Cherbourg-Rosslare a dû rester à Cherbourg, avec ses officiers britanniques et ses marins baltes, en raison d'un refus des dockers de Rosslare de l'accueillir. La concurrence des compagnies aériennes low cost, telle Ryan Air, semble imposer du transport maritime low cost, le recours à des marins internationaux à salaires internationaux, ou communautaires mais à salaire très réduit. L'objectif est d'économiser 11 millions d'euros par an, soit la moitié des bénéfices de 2004, afin d'assurer la profitabilité de l'entreprise en 2007. Le 9 décembre, 150.000 personnes manifestent, à l'appel de l'Irish Congress of Trade Unions (ICTU), dans les rues de neuf villes irlandaises en soutien aux marins irlandais, ce qui constitue la manifestation sociale la plus importante depuis vingt ans. Le conflit aurait coûté 5,5 millions d'euros et son coût aurait doublé en cas de prolongement jusqu'au nouvel An. Un accord a été conclu le 14 décembre, portant sur le programme de départs volontaires, chaque marin touchant une indemnité de huit semaines de salaires par année d'ancienneté. Les quatre navires seront immatriculés à Chypre et les marins baltes seront embauchés, dans le cadre du salaire minimum irlandais, 7,65 euros de l'heure, appliqué à tous les navigants, quel que soit le pavillon du navire. Cet accord collectif, ratifié par 90% des grévistes, est une avancée qui ne règle pas le fond du problème.

Louis Dreyfus Lines exploite, depuis deux mois, le Norman Spirit, ferry sous pavillon italien, immatriculé au registre international italien, sur la ligne Le Havre-Portsmouth. Les officiers sont italiens, les marins portugais et italiens. Le 8 décembre 2005, il n'a pu débarquer ses passagers au Havre, la rampe d'accès au terminal étant bloquée par des manifestants. La CFDT, notamment, n'entend pas tolérer un navire d'un registre international, même italien, sur le transmanche et exige un navire immatriculé dans l'un des pays touchés par la ligne régulière. Le syndicat souhaite un équipage français ou franco-britannique. La compagnie estime que le recours à un navire italien est légal et que le registre international italien n'est pas un pavillon de complaisance. Les marins sont communautaires, leurs contrats de travail sont supérieurs aux minima internationaux. Une réunion entre les partenaires sociaux est prévue le 5 janvier 2006.

Ces liaisons maritimes transmanche sont internationales et n'entrent pas encore dans un régime communautaire protégé, en dépit d'une proposition de la Commission de 1998, qui n'a pas été adoptée par le Conseil, puis fut abandonnée en 2001. Déjà, au milieu des années 1970, un armateur allemand s'était efforcé d'assurer une liaison transmanche à l'aide d'un navire battant pavillon chypriote, le Mary Poppins, armé d'un équipage international et s'était heurté au boycott des dockers anglais notamment (E. LANGAVANT et J.P. PALOUX, « Mary Poppins en justice et la guerre trans-Manche », *Dr. Maritime Fr.* 1979, pp. 259-267). Dans les années 80, une tentative fut faite également en recourant à des marins chinois. Les mêmes difficultés concernent la mer baltique et la mer du Nord. L'armateur DFDS Torline s'est efforcé de desservir Göteborg (Su)-Harwich (UK), avec un navire immatriculé au registre international danois et un équipage polonais ; il s'est heurté au blocage des syndicats suédois, ce qui a ouvert un contentieux sur la responsabilité éventuelle de ces syndicats. Le ferry Rosella de Viking Line devait quitter le pavillon finlandais au bénéfice du pavillon estonien, en recourant aux coûts sociaux estoniens ; l'armateur s'est efforcé de bloquer tout mouvement de solidarité de la part des syndicats affiliés à ITF, en obtenant une injonction du tribunal de commerce, *Queens Bench Division, Commercial Court*, de Londres, destinée à ITF et au syndicat des marins finlandais, FSU. La cour d'appel de Londres, *civil division*, a levé l'injonction les 7 et 9 septembre

2005, et transmis une question préjudicielle en interprétation à la Cour de Justice des Communautés européennes, quant aux rapports entre la liberté de circulation et le droit syndical de recourir à une action de revendication collective. La Cour de Justice devrait concilier ces droits fondamentaux à travers le principe de proportionnalité, ce qu'elle a déjà fait vis-à-vis de barrages routiers. Il s'agit donc de problèmes récurrents qui n'ont pas trouvé leur solution, ni par la voie de la négociation des partenaires sociaux, ni par la réglementation internationale ou communautaire.

Le règne de l'anarchie.

Le transmanche doit-il être une navigation internationale ou communautaire ? Doit-il être réservé aux armateurs communautaires, c'est-à-dire dont les sociétés ont leur siège dans le territoire communautaire ? Le transmanche doit-il alors être réservé aux navires des registres classiques, n'étant plus une activité internationale, mais intra-communautaire ? Cela exclurait les registres bis, internationaux des Etats membres, les marins extra communautaires aux contrats souples et rémunérations internationales. Cette restriction peut-elle exclure aussi partiellement les marins communautaires à des conditions sociales très basses, sans lien substantiel avec le trafic transmanche ? Malte et Chypre sont des Etats membres de l'Union européenne, dont le registre classique est ouvertement international. Peut-on réserver le transmanche aux pavillons classiques français, irlandais, britannique, belge, hollandais, voir allemand ? Sans doute que non, en raison de l'égalité de traitement des ressortissants et entreprises communautaires. Dès lors, il ne faut pas tout focaliser sur le pavillon, mais aussi s'intéresser aux règles sociales substantielles applicables à bord et définir des minima transmanche ou des minima européens. Ceci relève autant des partenaires sociaux que des instances communautaires, d'autant que le dialogue social est déclaré être un des piliers de l'Union européenne, ce qu'il conviendrait de démontrer. Les propositions de la Fédération européenne des Transports (ETF) ont été refusées le 30 novembre 2005 par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA).

Au-delà du transmanche, toutes les activités portuaires, l'essentiel du cabotage national ouvert aux armateurs communautaires, peuvent être concernées. Il ne s'agit pas seulement de la concurrence sociale des marins des derniers entrants dans l'Union européenne, c'est-à-dire le syndrome du fameux plombier polonais. Il s'agit aussi de la concurrence entre les registres maritimes classiques et les registres internationaux nationaux, ainsi que la concurrence entre les registres internationaux des Etats membres. Tout cela fait assez désordre, en tout cas non-coordonné. Quand le transmanche est interdit aux navires RIF (art. 2, loi RIF n° 2005-412 du 3 mai 2005), comment peut-il être ouvert aux navires du registre international italien, entre la France et le Royaume-Uni ? Peut-on laisser chaque Etat définir, dans son coin, ce qu'est une ligne internationale, un trafic intra communautaire ? Tout cela relève moins du libéralisme que de l'anarchie.

Que signifie le lien substantiel entre le navire et l'Etat du pavillon ? Le pavillon n'est plus qu'un instrument de gestion où la flexibilité est recherchée sur le plan mondial, sur le plan européen. Un pavillon doit être attractif, ce qui ne concerne évidemment que les investisseurs.

L'article 43 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, entend à imposer en France l'essentiel du droit français pour toute activité de remorquage et de lamanage, dans les eaux intérieures et territoriales françaises, y compris les dispositions conventionnelles (art. 5-1 nouveau CTM, *JORF* 6 janv. 2006, p. 217). La crainte est moins l'arrivée du pavillon classique italien, danois ou hollandais que celle de navires inscrits au second registre italien, allemand ou danois. Ce remorquage en France est fermé aux navires RIF, mais l'est-il aux navires du DIS, du GIS par exemple ? Rien n'est moins sûr, si la solution communautaire dépend de la loi du pavillon et non de celle du pays d'accueil (O. FOTINOPOULOU-BASURKO, « La loi applicable au détachement des gens de mer dans le cadre d'une prestation de services liée au cabotage », *Dr. Maritime Français*, 2006, à paraître). L'article 43 de la loi prévoit l'application des normes essentielles de la réglementation du travail et des conventions collectives, pour les équipages employés à bord de ces navires. Le contrat d'engagement peut être soumis à la loi du pavillon ou à une loi choisie par l'employeur ; pour une prestation effectuée en France le droit français régira les libertés individuelles et collectives, la durée du travail, les congés, le salaire minimum, la santé et la sécurité, le travail temporaire et le travail illégal. Un décret en précisera les modalités d'application, de déclaration et de contrôle, dont sera chargée l'inspection du travail maritime. Actuellement, l'article 260 du Code des douanes réserve au pavillon français les opérations de remorquage portuaire. Cette réservation risque d'évoluer à terme au regard du droit communautaire, en raison des principes de libre prestation de

services à l'intérieur de la Communauté européenne et d'égalité de traitement des ressortissants communautaires.

En matière terrestre, la liberté de prestation de services au sein du marché commun a fait beaucoup de bruit autour de la proposition de directive de la Commission sur les services, dite proposition BOLKENSTEIN. Les débats ne sont pas achevés au Parlement européen. La Directive 96/71/CE du 16 décembre 1996 relative au détachement de travailleurs effectués dans le cadre d'une prestation de services impose le respect des dispositions fondamentales du pays d'accueil, même provisoire, de sorte que la prestation de services ne peut être seulement régie par la loi du pays d'origine. La loi française n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des PME a encadré le cabotage routier et fluvial, précisé la transposition terrestre de cette Directive, qui exclut de son champ d'application les entreprises de la marine marchande en ce qui concerne le personnel navigant. En mer, c'est comme nulle par ailleurs, en raison de la mobilité internationale du navire et de son rattachement à la loi du pavillon.

En matière de cabotage maritime, il est nécessaire de se référer au Règlement n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services au transport maritime à l'intérieur des Etats membres (JOCE L 364, 12 déc. 1992). Il définit les armateurs communautaires, renvoie les questions sociales relatives à l'équipage à la loi du pavillon. Ce n'est que pour des cas résiduels, ainsi que pour le cabotage insulaire, que toutes les questions relatives à l'équipage sont de la compétence de l'État d'accueil.

La Commission a proposé en 1998 la modification du Règlement 3577/92 (JOCE C 213, 9 juillet 1998, p. 16). Cette proposition a été abandonnée le 11 décembre 2001, en l'absence d'unanimité au Conseil des Ministres. Pour le cabotage avec les îles, la proposition gommait tous les effets des registres internationaux, étendant l'empire de l'Etat d'accueil à la composition de l'équipage et l'égalité de traitement entre ressortissants communautaires et ressortissants d'Etat tiers. *Quant aux navires effectuant des prestations de services réguliers de transport de passagers sur des ferries, y compris les services mixtes passagers - charges et les services réguliers de croisière, seront appliquées les normes en matière de proportion obligatoire de citoyens communautaires dans l'équipage en vigueur dans l'État d'accueil. Tous les autres aspects en relation avec l'équipage seront de la compétence de l'État du pavillon.* Dans ce cadre la France pourrait interdire la desserte de ses ports par des navires des registres internationaux, puisque cette desserte intracommunautaire est interdite aux navires RIF et exiger des équipages de marins communautaires, conformément au registre classique. Mais les conditions sociales restent fixées par l'Etat du pavillon, Chypre par exemple. Les marins italiens, portugais, polonais, lettons, lituaniens sont des ressortissants communautaires, même s'il existe une période de transition vis-à-vis des nouveaux entrants, plus ou moins appliquée. Dès lors, quelles règles minimales, quels salaires minimum ou grille de salaire s'imposent ? Les conventions maritimes de l'OIT et la recommandation salariale du BIT, soit 500 USD pour le marin de base ? En matière de temps de travail, la Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999, relative à l'accord européen sur l'aménagement du temps de travail des gens de mer rend obligatoire les dispositions de la Convention 180 de 1996 de l'OIT (JOCE L 167, 2 juillet 1999, p. 33). Cette proposition laisse place à la négociation collective des partenaires sociaux. L'accord IBF, international Bargaining Forum, conclu en novembre 2003 entre ITF et des armateurs européens de l'IMEC, International Maritime Employer's Committee, ainsi que des armateurs japonais, révisé en 2005 est-il susceptible de s'imposer à l'ensemble du Transmanche ? Existe-il une volonté d'organiser une concurrence loyale et d'encadrer les *low costs* avant accidents ? Rien n'est moins sûr, cette proposition a été abandonnée, faute d'unanimité.

Le livre vert européen maritime.

Tout est à construire en ce domaine. Le ferry Rosella de Viking Line devait quitter le pavillon finlandais au bénéfice du pavillon estonien, en recourant aux coûts sociaux estoniens ; l'armateur s'est efforcé de bloquer tout mouvement de solidarité de la part des syndicats affiliés à ITF, en obtenant une injonction du tribunal de commerce, *Queens Bench Division, Commercial Court*, de Londres, destinée à ITF et au syndicat des marins finlandais, FSU. La cour d'appel de Londres, civil division, a levé l'injonction les 7 et 9 septembre 2005, et transmis une question préjudicielle en interprétation à la Cour de Justice des Communautés européennes, quant aux rapports entre la liberté de circulation et le droit syndical de recourir à une action de revendication collective.

La libre circulation des services dans le marché européen ne peut seulement être la mise en concurrence des législations nationales vers le moins disant. Il en est de même sur le plan international. L'article 44 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, prévoit un décret fixant les lignes régulières internationales prohibées aux navires RIF (*nouvel art. 2-I, al. 5, 1° de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005, JORF 6 janv. 2006, p. 217*). Si une ligne régulière internationale de passagers est prohibée aux navires RIF, par exemple à partir de Marseille, la France peut-elle en exclure un navire du registre international italien ? Ni la cohérence communautaire, ni la cohérence méditerranéenne ne saurait dépendre d'un seul pays.

Concernant le RIF justement, le gouvernement français a fixé la rémunération de base du matelot qualifié, pour 208 heures de travail par mois, à un montant de 620,05 USD ; à ce montant s'ajoute la rémunération des trois jours de congés par mois d'embarquement ; l'arrêté comporte en annexe une grille de coefficient (Arr. Min. 21 décembre 2005, *JORF 30 déc. 2005 p. 20484*). Le gouvernement n'a pas osé imposer à ses armateurs un alignement sur l'accord IBF, quand un accord collectif concernant le registre international italien n'en est pas loin. Il s'agit peut-être d'un appel à la négociation collective, mais qui risque de n'être entendu qu'au niveau des entreprises, et non de la branche professionnelle. L'absence de coordination européenne par les partenaires sociaux est visible, sans même envisager une harmonisation des registres bis des Etats membres. Le 30 septembre 1998 un accord sur l'organisation du temps de travail des marins de la marine marchande a été conclu entre l'Association des armateurs de la Communauté (ECSA) et la Fédération des syndicats des travailleurs des transports de l'Union européenne (ETF), sur la durée du travail dans la marine marchande. La directive 1999/63 du Conseil du 21 juin 1999 a entériné cet accord collectif européen, imposant aux Etats membres sa transposition au sein de la législation nationale avant le 30 juin 2002 (*JOCE L 167, 2 juill. 1999, p. 33*). La directive 99/95 du 13 décembre 1999 du Parlement européen et du Conseil concerne l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté (*JOCE L 14, 20 janv. 2000, p. 29*). Cette directive a pour objectif d'appliquer la directive 1999/63 et la convention 180 de l'OIT de 1996 à tout navire faisant escale dans un port de la Communauté, quel que soit son pavillon, afin d'identifier et de remédier à toute situation manifestement dangereuse pour la sécurité ou la santé des gens de mer.

Ainsi songer à un accord collectif européen salarial n'est pas tout à fait utopique. Envisager qu'une directive communautaire puisse le rendre obligatoire à tout navire faisant escale dans un port européen, que l'Agence européenne de sécurité maritime soit chargée de l'évaluation des contrôles par les services de l'inspection du travail, n'est pas simple, mais devient indispensable.

Le paquet Erika III est assez décevant concernant la dimension sociale du transport maritime. Le commissaire BORG annonce une dimension sociale du livre vert maritime de l'Union européenne. La communication de la Commission, « Vers une future politique maritime de l'Union – Une vision européenne des mers et des océans », énonce le besoin d'une vision intégrée qui dépasse les politiques sectorielles. Le 17 décembre 2005 s'est tenu à Bruxelles un grand colloque de réflexion : qu'est-ce donc qu'une flotte compétitive ? Comment maintenir des emplois de navigants pour les ressortissants communautaires ? Sœur Anne : « Je ne vois que la route qui poudroye et la prairie qui verdoye » et Barbe-Bleue frappe à la porte, porteur de la nouvelle division internationale du travail et d'une gestion très compétitive justement.

L'ensemble des intéressés est consulté, notamment les conseils régionaux, par l'intermédiaire de la Conférence des régions périphériques maritimes et du Comité des Rions, le 2 décembre 2005. Il semble que ces aspects aient un peu de mal à être intégrés. Les assises françaises de l'économie maritime et du littoral auraient pu ouvrir aux partenaires sociaux des perspectives constructives et stratégiques. Pourtant, ces aspects concernent les derniers bassins d'emplois de marins dont nous disposons ; ils concernent le renouvellement des compétences maritimes dont toutes les activités terrestres ont besoin.

Il semble aussi important d'enrichir ces contributions que de vous souhaiter une bonne et heureuse année 2006.

Patrick CHAUMETTE
Professeur à l'Université de Nantes