

Institut Français de la Mer

Communiqué de presse du 25 avril 2005

Non, le RIF n'est pas un FOC Mais qu'arrive-t-il à l'ITF ?

L'Institut Français de la Mer (IFM) est à la fois un observateur de la vie maritime nationale et l'un de ses acteurs.

C'est en tant qu'observateur qu'il a suivi le débat gouvernement / partenaires sociaux / Parlement qui conduit à la création sous le nom de « registre international français » (RIF) d'un registre d'immatriculation des navires au commerce international sous pavillon français.

Mais c'est en tant qu'acteur qu'il tient à réagir à la récente décision de l'International Transport Workers' Federation (ITF), organisation syndicale internationale à laquelle adhèrent la plupart des syndicats de marins européens, de classer le RIF comme pavillon FOC (*flag of convenience*) ou en français « pavillon de complaisance ».

Le « comité des pratiques loyales » (ou dites telles) de l'ITF vient en effet de prendre le 19 avril 2005 une décision injustifiée, irresponsable et excessive. Cette décision serait insignifiante si elle n'avait pour conséquence de jeter l'opprobre sur la flotte marchande française, les entreprises d'armement au commerce établies en France et les personnels navigants officiers et marins de nationalité française.

Démonstration :

L'ITF a pris cette décision en même temps que celles concernant les pavillons nord-coréen et géorgien : « *Un consensus universel existe pour considérer que les navires nord-coréens sont parmi les pires dès que l'on combine les critères d'âge, de vétusté et d'absence de protection sociale des personnels embarqués. Ces tas de rouille sont la honte de la profession et il est temps de les désigner comme tels. La Géorgie a conduit sa flotte à des normes de même niveau et a également été ajoutée à la liste [FOC].* » déclare Steve Cotton, le secrétaire de l'ITF en charge du dossier, qui ajoute non sans quelque sarcasme pour notre pays : « *Je n'ai aucun plaisir à voir le RIF rejoindre cette confrérie alors que le gouvernement français avait tous les moyens de maintenir la réputation de son héritage maritime qu'il a cruellement choisi de renier* ».

L'Institut Français de la Mer ne peut que constater qu'une utilisation aussi outrancière de la technique bien connue de l'amalgame conduit à un jugement faussé et déloyal :

1. Jugement étrangement rapide (huit jours après le vote de la loi, ce qui ne s'était jamais vu !) :

Or comment juger du manque de qualité des navires immatriculés au RIF alors même que ce registre n'est pas encore ouvert ? Et ce alors qu'il a fallu à l'ITF des années d'expertises et de contre-expertises approfondies pour constater celui des pavillons nord-coréen et géorgien, signalé au demeurant depuis de nombreuses années dans les rapports successifs des mémorandums de Paris et de Tokyo !

Comment juger le RIF « uniquement à charge » sans un respect minimal des droits de la défense alors que l'ITF se veut une organisation démocratique ? Qu'est devenu *l'habeas corpus* qui est un des principes majeurs des pères fondateurs de l'organisation syndicale internationale des travailleurs de la mer quand n'y adhéraient que des syndicats nationaux réellement représentatifs ?

L'IFM, pour paraphraser les propos de Steve Cotton, n'a aucun plaisir à voir l'ITF rejoindre la confrérie des *big brothers* alors que cette grande organisation syndicale avait tous les moyens de maintenir la réputation de son héritage de défenseur des travailleurs de la mer, qu'il a cruellement choisi de renier.

2. Jugement contraire à la doctrine de l'ITF :

Faut-il rappeler que le principal critère de classement des pavillons FOC de cette organisation, d'après sa propre définition est (citation) : « *Un navire qui bat pavillon d'un pays autre que le pays du propriétaire.* » (autrement dit critère du « lien réel » entre l'armateur et le pays d'immatriculation, par ailleurs énoncé dans la convention de Montego Bay).

Sachant que l'ITF prend en compte également dans son classement en FOC les critères additionnels suivants :

- Capacité et volonté de l'État d'appliquer des normes sociales minimales sur ses navires, incluant le respect des droits fondamentaux de l'homme et des droits syndicaux.
- Situation [de protection] sociale correspondant à la ratification et à la mise en application par l'État du pavillon des conventions et recommandations de l'organisation internationale du travail (OIT).
- Niveau de sécurité [de la navigation] et vis-à-vis de l'environnement correspondant à la ratification et à la mise en application des conventions et recommandations de l'organisation maritime internationale (OMI), soumis aux inspections du contrôle de l'État du port et mesuré par les déficiences et détentions constatées.

Or tous ces critères sont observés, et bien au-delà, par l'ensemble des textes juridiques qui formalisent le RIF, dont la Constitution de la République française.

a) Le critère du « lien réel » est fixé par l'établissement en France de l'armateur - sous réserve, bien entendu, du respect du droit européen de la libre circulation des hommes et des capitaux - réserve propre à l'ensemble des registres des États membres.

D'ailleurs l'Europe dispose de nombreux registres d'immatriculation des navires au commerce international sur le modèle historique du NIS (Norwegian International Ship Register) créé en 1986, et conforté par le dispositif de la loi néerlandaise en 1995 . Pratiquement tous les pays maritimes européens ont suivi cette voie, selon des dispositions non seulement agréées mais également encouragées par les instances communautaires, qui donnent aujourd'hui à l'Europe la maîtrise de plus de 40 % du commerce maritime international. Mais seuls le RIF et le German International Ship Register (GIS) sont sur la liste des FOC de l'ITF. On se demande pourquoi ceux-là et ceux-là seulement, même et surtout si l'on analyse de près les régimes sociaux effectivement mis en place !

b) Concernant le critère additionnel des normes sociales en effet, force est de constater que le RIF, loin d'être complaisant, établit et garantit une « meilleure pratique » sociale notamment pour les personnels étrangers (non Européens) embarqués aux côtés des Européens. L'IFM souligne qu'il s'agit à cet égard d'une « première » mondiale, faisant d'ailleurs du RIF le plus protecteur socialement des registres européens d'immatriculation des navires au commerce international ! En outre il rappelle que le RIF marque un progrès indéniable en matière sociale sur le registre de Port-aux-Français (immatriculation aux TAAF, dite « Kerguelen ») qui - lui - n'est pas classé FOC par l'ITF...

c) Concernant le critère additionnel de l'OIT, la France est le meilleur élève de la classe. C'est le grand pays maritime qui a le plus ratifié et fait appliquer les conventions de l'OIT. C'est aussi le pays qui par ses trois composantes représentées et solidaires, l'État, les organisations syndicales et Armateurs de France, a le plus œuvré à l'avancement de la rédaction de la Convention du travail maritime consolidée de l'OIT lors de la conférence technique maritime préparatoire de Genève des 13 au 24 septembre 2004, qui devrait aboutir dans les mois qui viennent.

d) Concernant le critère additionnel du respect des règles de sécurité et d'environnement de l'OMI, la France - on ne devrait pas avoir à le rappeler, surtout à l'ITF - a été à l'initiative de la mise en place du contrôle par l'État du port. Or un audit attentif et honnête des constatations faites par les mémorandums de Paris et de Tokyo, pour ne prendre que les plus réputés, démontre que tous les pavillons pointés sur l'une ou l'autre des listes noires des mémorandums de Paris ou de Tokyo sont bien des pavillons de pure complaisance, et ce selon la seule définition objective de celle-ci, à savoir : « *Le pavillon d'un État qui accepte d'enregistrer un navire qui ne respecte pas l'intégralité des normes de l'OMI (notamment Solas, Marpol, STCW, ISM...) et - dès sa mise en vigueur prévue pour 2006 - la Convention du travail maritime consolidée de l'OIT, est un pavillon de complaisance.* » En revanche, les pavillons figurant sur l'une et l'autre des listes blanches des mémorandums de Paris et de Tokyo sont de qualité. Or le pavillon français - sous tous ces registres métropolitains et d'outre-mer - est pointé aux premiers rangs sur les deux listes blanches !

Et comment l'ITF peut-elle laisser penser que l'administration française des affaires maritimes est ou pourrait être complaisante ? La France n'est elle donc pas un des quelques États maritimes du monde où le contrôle par l'État du pavillon est effectué dans les plus complètes règles de rigueur et transparence ?

3. Jugement pervers et dangereux pour le développement d'une marine marchande socialement plus juste et techniquement plus sûre :

De fait la mauvaise appréciation de l'enjeu maritime par l'ITF ne peut être que contre-productive et conduire à privilégier des comportements éloignés du but recherché qui est, c'est le leitmotiv de l'IFM, l'exigence de qualité.

Un exemple ? Dans un document en langue anglaise intitulé : « Que représentent les pavillons de complaisance ? » l'ITF justifie non sans raison son combat contre les conditions de travail dangereuses (*unsafe*), non protégées socialement (*unprotected*), non sûres face à des agressions terroristes (*insecure*), non payées (*unpaid*) ou sous-payées (*undervalued*). À ce dernier titre, l'ITF note : « Avec encore plus de ressources humaines à bas prix qui s'offrent sur le marché du travail notamment en provenance de Chine, les conditions du travail et de salaire risquent d'empirer. » Ce qui est exact. Mais pour l'heure le « comité des pratiques loyales » de l'ITF ne s'est jamais réellement penché sur les salaires des personnels chinois des navires chinois qui touchent les ports européens - refus de principe de placer sur liste FOC le pavillon de la Chine populaire au cas où ce serait justifié ? - alors que ce même comité condamne sans appel, et manifestement les yeux fermés, les normes de rémunérations du RIF, pourtant voulues au moins équivalentes à celles défendues par l'ITF elle-même (c'est-à-dire très largement supérieures à celles de l'OIT et, pour les personnels non-européens, aux rémunérations et conditions de travail de leurs pays d'origine).

oOo

L'Institut Français de la Mer, soutenu par l'ensemble de son Conseil d'Administration, est à la pointe du combat pour la qualité sur la mer. Cette qualité est basée sur le respect, a minima, des normes internationales de l'OMI et de l'OIT. L'IFM ne peut se satisfaire ni de l'à-peu-près, ni d'affirmations péremptoires, ni enfin de préjugés mal intentionnés. C'est pourquoi il condamne fermement la décision de l'ITF de classer le RIF en FOC, alors qu'objectivement, indubitablement, clairement ce nouveau registre fait bien mieux que ces normes internationales.

Par ailleurs l'Institut Français de la Mer est en droit de se demander « à qui profite la décision de l'ITF. » Cette décision a en effet pour conséquence première de handicaper le pavillon français, de l'empêcher de se développer, de brider l'embauche en France de personnels navigants de nationalité française et de démonétiser l'excellente formation STCW des écoles nationale de la marine marchande. Il est d'ailleurs significatif que les capitaines, officiers et maîtres français appelés à travailler plus nombreux car sur un plus grand nombre de navires de charge français, aient refusé dans leur très grande majorité d'entrer dans le jeu de l'ITF. Peut-être est-ce parce qu'ils connaissent l'existence du registre d'immatriculation des navires au commerce international danois (DIS) qui n'est pas classé FOC par l'ITF (alors qu'il est juridiquement bien moins « protecteur » socialement que le RIF). Or dans ce pays moins en vue sur la scène internationale que la France, et dont l'avenir maritime était - encore récemment - compromis par un régime d'immatriculation obsolète, la réforme du pavillon a relancé l'industrie maritime : 165 navires en commande début 2005 ; 15 200 navigants embarqués au commerce dont plus de 12 000 Européens parmi lesquels 10 000 Danois.

Sans tomber dans la paranoïa d'un éventuel « complot de la mer du Nord » contre Paris, est-il tout à fait insensé de mentionner l'existence d'un réflexe anti-français de la communauté syndicale maritime nord-européenne ? Certains s'inquiètent en effet de la dominante portuaire

(dockers) à l'ITF et du fait qu'à ce titre, c'est la « fraternité » des dockers de la mer du Nord qui pèse de toute son influence sur la prise de décisions de l'ITF, une fraternité pour laquelle tout ce qui peut affaiblir la communauté maritime et portuaire de la France est bienvenu car confortant la communauté maritime de la mer du Nord.

L'Institut Français de la Mer invite en conséquence l'ITF, dont il reconnaît par ailleurs le bien-fondé de l'action dans bien des circonstances :

- à démentir ce type d'assertions en portant un regard loyal (*fair*) sur les pratiques maritimes françaises et sur le RIF. Il insiste surtout sur le fait qu'au nom de la lutte contre les navires et les armateurs sous normes, il est fondamental de ne pas se laisser aller à des comportements politiques irrationnels, idéologiques menant à des contre-vérités et remettant en cause in fine la crédibilité même de l'ITF. C'est en définitive le monde maritime qui est et sera perdant si l'on commence à se laisser aller à de tels excès, et si les grands acteurs de la qualité, tels l'ITF, menacent leur propre déontologie.

- à ne pas ou plus se tromper de combat, en consacrant son énergie à la seule lutte contre les FOC. Il est en effet du devoir de solidarité de la communauté maritime internationale, et d'abord des acteurs de qualité, d'aider les pays du tiers-monde à sortir du sous-développement qui conduit au manque de qualité de leurs navires. Il faut en finir avec les *Joola*, et pour ce faire, se concentrer sur ce qui sert cet objectif. Ainsi condamner la Géorgie est une chose, mais il faut surtout aider cette jeune nation appauvrie par des années de régression sociale à revenir sur la scène maritime internationale, de même qu'il faut relancer le dialogue Nord-Sud et relancer-rénover la coopération technique maritime internationale qui est la seule solution en même temps que la moins contestable et la moins coûteuse. L'ITF pourrait peut-être aménager sa politique de qualité vers cet objectif et l'IFM, qui a déjà suggéré des solutions concrètes et réalistes à cet égard, est prêt à l'aider à mener ce combat.