

numéro

18

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Travail et travailleurs maritimes,  
XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle :  
du métier aux représentations*

I-2 Barzman & Crochemore – 979-10-231-1428-7



revue dirigée par

**Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou**

## *Travail et travailleurs maritimes*

Le numéro 18 de la *Revue d'histoire maritime* se compose de deux groupes de contributions. Le dossier principal, qui donne son titre à ce numéro, comporte douze textes consacrés au travail et aux travailleurs maritimes du XVIII<sup>e</sup> siècle à la fin du XX<sup>e</sup>. Il s'agit d'un champ scientifique à la confluence entre deux courants pionniers de la recherche en sciences humaines : l'histoire du travail et l'histoire maritime. Ce n'est pas une simple histoire ouvrière car sont abordés tous les aspects, dans le domaine maritime, de l'histoire du travail et des travailleurs. Les navires en mer offrent à cet égard un domaine remarquable car il s'agit d'un secteur économique qui a été notablement touché par les révolutions industrielles successives. Les problèmes sociaux sont également abordés en profondeur, aussi bien sous l'angle du niveau de vie que sous celui des revendications sociales.

Le deuxième dossier est constitué par la recherche en cours grâce à huit contributions d'étudiants préparant leur doctorat en histoire, qui proposent des mises au point sur l'état de leurs travaux. Le caractère très neuf de l'ensemble frappe tout comme la diversité des sujets, puisque l'on va de la piraterie au XVI<sup>e</sup> siècle aux conditions actuelles du travail en mer, en passant par le commerce du vin d'Aquitaine avec la Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle ou la place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique de 1884 à 1924.

Les deux articles de *varia* sont tout aussi neufs puisque l'un traite des « représentations artistiques des rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral », en prenant des exemples bretons, et que l'autre montre, à partir du relevé de bateaux classés monuments historiques, les étonnantes possibilités des archives virtuelles en ligne.



## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

*La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790* [n° 1]

*L'Histoire maritime à l'époque moderne* [n° 2-3]

*Rivalités maritimes européennes (xvi<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècle)* [n° 4]

*La Marine marchande française de 1850 à 2000* [n° 5]

*Les Français dans le Pacifique* [n° 6]

*Les Constructions navales dans l'histoire* [n° 7]

*Histoire du cabotage européen aux xvi<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècles* [n° 8]

*Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge* [n° 9]

*La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation* [n° 10-11]

*Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux* [n° 12]

*La Méditerranée dans les circulations atlantiques au xviii<sup>e</sup> siècle* [n° 13]

*Marine, État et politique* [n° 14]

*Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours* [n° 15]

*La Puissance navale* [n° 16]

*Course, piraterie et économies littorales (xv<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècle)* [n° 17]

### « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

LA VIE ET LES TRAVAUX DU CHEVALIER JEAN-CHARLES DE BORDA (1733-1799)

*Épisode de la vie scientifique du xvii<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

## HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

**COLIGNY, LES PROTESTANTS ET LA MER (1558-1626)**

Martine Acerra (dir.)

**LES MARINES DE GUERRE EUROPÉENNES**

(XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> SIÈCLES)

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

**À LA MER COMME AU CIEL**

*Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne : l'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine (1700-1850)*

*Prix de l'Académie de Marine, 2000*

*Grand prix de la mer* décerné par l'Association

des écrivains de langue française, 2000

Olivier Chapuis

**LA GUERRE DE COURSE EN MÉDITERRANÉE (1515-1830)**

Antoine-Marie Graziani & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

**LA GRANDE MAÎTRESSE, NEF DE FRANÇOIS I<sup>er</sup>**

Max Guéroul & Bernard Liou

**LES GALÈRES AU MUSÉE DE LA MARINE**

Renée Burllet

**SOUS LA MER OU LE SIXIÈME CONTINENT**

Christian Buchet (dir.)

**LA PUISSANCE MARITIME**

Christian Buchet, Jean Meyer & Jean-Pierre Poussou (dir.)

**LA MER, LA FRANCE ET L'AMÉRIQUE LATINE**

Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

**CANADIENS EN GUYANE (1745-1805)**

*Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer (2006)*

Robert Larin

**LES MESSAGERIES MARITIMES**

*L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)*

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

**LA FRANCE ET L'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE**

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

**LES VILLES BALNÉAIRES D'EUROPE OCCIDENTALE**

**DU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE À NOS JOURS**

Alain Lottin, Yves Perret-Gentil & Jean-Pierre Poussou (dir.)

**LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ**

*Une concession française en Égypte (1888-1956)*

Caroline Piquet

**NÉGOCIANTS ET MARCHANDS DE BORDEAUX**

*De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*

Philippe Gardey

Préface de Jean-Pierre Poussou

**LES HUGUENOTS ET L'ATLANTIQUE**

*Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*

Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.)

Préface de Jean-Pierre Poussou

**LES GRANDS PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS**

**ET LA MONDIALISATION AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE**

Bruno Marnot

**LES PORTS DU GOLFE DE GASCogne**

*De Concarneau à la Corogne (xv<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup>)*

Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.)

**LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE**

(1763-1783)

*I - L'instrument naval*

Philippe Bonnichon, Olivier Chaline

et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

**LE VOYAGE AUX TERRES AUSTRALES**

**DU COMMANDANT NICOLAS BAUDIN**

*Genèse et préambule (1798-1800)*

Michel Jangoux

# *Revue d'***HISTOIRE** **MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

Revue dirigée par

*Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou*

*Depuis le début de 2006, la Revue d'histoire maritime paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.*

*Le précédent numéro (17) avait pour thème Course, piraterie et économies littorales (xv<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècle).*

*Les prochains numéros (19 et 20) porteront sur Les Amirautés en France depuis le Moyen Âge et La Marine française pendant la Grande Guerre.*

## Comité scientifique international

Nicolas Rodger (All Souls College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

## Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Amiral Jean-Marc Brûlez, Christian Buchet, Gilbert Buti, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrère, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

## Secrétariat de la rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Bruno Marnot (comptes rendus)

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

***Revue d'histoire maritime***

Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes, université Paris-Sorbonne, 1 rue Victor Cousin - F-75230 Paris cedex 05

*Revue d'***HISTOIRE  
MARITIME**

n° 18 • 2014/I

**Travail et travailleurs maritimes,  
XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle :  
du métier aux représentations**



## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2014

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-942-4

PDF complet – 979-10-231-1419-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1420-1

Introduction – 979-10-231-1421-8

I-1 Welke – 979-10-231-1422-5

I-1 Cousin – 979-10-231-1423-2

I-1 Delente – 979-10-231-1424-9

I-2 Zysberg – 979-10-231-1425-6

I-2 Cochard – 979-10-231-1426-3

I-2 Gorski – 979-10-231-1427-0

### **I-2 Barzman & Crochemore – 979-10-231-1428-7**

I-3 Margain – 979-10-231-1429-4

I-3 Lévy-Dumoulin – 979-10-231-1430-0

I-3 Dubost – 979-10-231-1431-7

II Doctorants – 979-10-231-1432-4

III Motte – 979-10-231-1433-1

III Lescop et al. – 979-10-231-1434-8

IV Chronique – 979-10-231-1435-5

V Comptes-rendus – 979-10-231-1436-2

Maquette et réalisation : Compo Meca Publishing (64990 Mouguerre)  
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

Adaptation numérique 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

### **SUP**

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

## SOMMAIRE

Éditorial .....	5
Jean-Pierre Poussou	

### I

#### DOSSIER : TRAVAIL ET TRAVAILLEURS MARITIMES, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> SIÈCLE : DU MÉTIER AUX REPRÉSENTATIONS

Introduction	
John Barzman & Jean-Louis Lenhof.....	13

#### MÉTIERS DE LA MER À L'ÈRE DE LA VAPEUR

Vapeur et travail industriel dans la navigation maritime commerciale au XIX <sup>e</sup> siècle	
Ulrich Welke .....	25

Une forme de travail maritime au révélateur du naufrage : les stewardesses du <i>RMS Titanic</i> (1912)	
Justine Cousin .....	47

Être officier de la Compagnie générale transatlantique sur la ligne de New York pendant les Trente Glorieuses	
Julien Delente.....	63

#### CONDITIONS DE TRAVAIL ET PROTECTION SOCIALE

Entre Méditerranée et Océan : la santé des gens de mer au siècle des Lumières, d'après l'expérience du chirurgien navigant G. Mauran	
André Zysberg.....	93

Salaires et niveaux de vie des marins du commerce au XIX <sup>e</sup> siècle à partir de l'exemple havrais	
Nicolas Cochard.....	113

Systèmes d'épargne et retraites des marins du commerce au Royaume-Uni, 1747-1931	
Richard Gorski.....	133

Conditions de travail en mer et pavillons de complaisance : l'action de la Fédération internationale des ouvriers du transport de 1948 à 1974	
John Barzman & Kevin Crochemore .....	161

## IDENTITÉS ET REPRÉSENTATIONS

« Celui qui n'est plus bon à rien sur terre peut toujours devenir marin » : métier et identités du marin en Allemagne durant l'entre-deux-guerres Constance Margain.....	181
La mécanisation des activités halieutiques au miroir du documentaire cinématographique : l'exemple britannique, des années 1920 au lendemain de la seconde guerre mondiale Olivier Lévy-Dumoulin.....	201
L'homme et la machine dans la pièce <i>The Hairy Ape</i> d'Eugene O'Neill (1921) Thierry Dubost.....	221

## II

### NOUVEAUX CHAMPS DE RECHERCHE : TRAVAUX EN COURS DE DOCTORANTS

4	Présentation des textes des doctorants Jean-Pierre Poussou.....	239
	Le pirate de l'âge d'or : du bandit des mers à l'avatar héroïque Lucie Card.....	241
	Le monde de la pêche comme situation de « ressources communes » : le cas de Dieppe, des années 1720 à la Restauration Romain Grancher.....	251
	Le commerce du vin d'Aquitaine en Bretagne au XVIII <sup>e</sup> siècle Hiroyasu Kimizuka.....	257
	Prosopographie des capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII <sup>e</sup> siècle : atouts et contraintes méthodologiques Frédéric Candelon-Boudet.....	267
	Les élèves de l'École spéciale de marine de Brest et leur destin Hélène Vencent.....	275
	La place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique sur l'Atlantique nord, 1884-1924 Antoine Resche.....	283
	Le travail en mer à bord des navires de commerce depuis l'introduction du code ISM Claire Flécher.....	291
	L'image du port de Livourne entre identité culturelle et avenir de la ville Francesca Morucci.....	305

III  
VARIA

L'usage de représentations artistiques de rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral : exemples bretons Edwige Motte .....	327
Enjeux et techniques pour le relevé des bateaux classés Monuments historiques : Archives virtuelles en ligne (AVEL) Laurent Lescop <i>et al.</i> .....	349

IV  
CHRONIQUE

Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe fin XVII <sup>e</sup> -mi-XIX <sup>e</sup> siècle Position de thèse de Jean-Sébastien Guibert .....	387
--	-----

V  
COMPTE RENDUS

Patrick Villiers, <i>Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil</i> .....	399
Michel Jangoux, <i>Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin. Genèse et préambule (1788-1800)</i> .....	400
Jean-François Klein, <i>Les Maîtres du comptoir : Desgrand père &amp; fils (1720-1878). Réseaux du négoce et révolutions commerciales</i> .....	402
Mickaël Augeron et Olivier Caudron, <i>La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage</i> .....	404
Philippe Vial (dir.), « L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870 » .....	406
Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.), <i>Les Ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)</i> .....	408
Valérie Joubert Anghel et Lise Segas (dir.), <i>Contre courants, vents et marées : la navigation maritime et fluviale en Amérique latine (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)</i> .....	411
Jean-Philippe Zanco (dir.), <i>Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958</i> .....	413



I. DOSSIER

**Travail et travailleurs maritimes,  
xviii<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup> siècle :  
du métier aux représentations**



# Conditions de travail et protection sociale



CONDITIONS DE TRAVAIL EN MER ET PAVILLONS  
DE COMPLAISANCE : L'ACTION DE LA FÉDÉRATION  
INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT  
DE 1948 À 1974

*John Barzman*

*Professeur d'histoire contemporaine à l'université du Havre, directeur du CIRTAI,  
composante de l'UMR 6266 (CNRS - universités de Rouen, du Havre et de Caen)*

*Kevin Crochemore*

*Doctorat en histoire, IDEES, université du Havre*

À la fin de la seconde guerre mondiale, l'immense majorité des gens de mer travaillait à bord de navires immatriculés dans le pays dont les membres d'équipage étaient citoyens ou résidents. Trente-cinq ans plus tard, au début de la récession économique des années 1980, un mouvement avait commencé qui allait radicalement transformer le caractère national de cette main-d'œuvre : une partie importante des navigants était désormais employée à bord de navires immatriculés dans un État autre que le leur, à bord desquels les marins d'une nationalité en côtoyaient de nombreux autres, de nationalités diverses. Cette tendance prit une telle ampleur dans les décennies suivantes que le Bureau international du travail choisit comme titre à l'étude qu'il publia à ce sujet en 2004 « Le navigant global : les conditions de vie et de travail dans une industrie globalisée »<sup>1</sup>.

Cette évolution correspondait à la reprise d'un modèle ancien d'enregistrement des navires, celui du pavillon de libre immatriculation, assez marginal en 1945 puisqu'il fut presque uniquement utilisé par quelques armateurs américains ayant choisi le pavillon de Panama, mais plus largement adopté dans les années suivantes. Parmi les raisons qui poussaient les propriétaires de navires au choix d'un tel montage juridique a toujours figuré la volonté d'échapper à une

1 Ces tendances et ces quelques estimations fondées sur les statistiques d'organismes des Nations unies sont évoquées dans Tony Alderton (dir.), *The Global Seafarer: Living and Working Conditions in a Globalized Industry*, Geneva, ILO, 2004, p. 2, et Richard David Poisson, *Seafarers and International Shipping Standards*, Université de Rhode Island, Theses and Major Papers, paper 143, <[http://digitalcommons.uri.edu/ma\\_etds/143/](http://digitalcommons.uri.edu/ma_etds/143/)>. Nous remercions Sabrina Mommolin et Yong Jie Guan pour leur aide à la recherche bibliographique.

législation protectrice du travail en mer plus avancée dans leur pays d'origine que dans le pays d'immatriculation choisi. Pouvaient s'y ajouter la recherche d'une fiscalité plus légère ou la volonté d'échapper à des mesures politiques ou militaires d'embargo. La revendication de ces investisseurs et propriétaires est bien résumée dans un cours dispensé en 2012 à l'université de Rijeka (Croatie) :

L'attitude contemporaine des propriétaires de navires à propos du pavillon de leurs navires n'est plus fondée sur les cris plaintifs des nations maritimes réactionnaires (l'économie nationale, la défense, la fierté du drapeau), mais tout simplement sur l'économie et les réalités d'une entreprise commerciale<sup>2</sup>.

Le glissement vers ce marché international du pavillon se fit par étapes.

162

À l'issue de la seconde guerre mondiale, à la suite de mouvements revendicatifs rendus plus populaires par le rôle décisif et souvent héroïque des gens de mer dans les grandes opérations logistiques du conflit, les principales nations maritimes avaient, dans l'ensemble, garanti à leurs navigants des conditions de travail dignes<sup>3</sup>. Ces avancées sociales dans le secteur maritime s'accordaient avec la tendance générale dans les pays développés à poser les bases d'un État de bien-être, garantissant les droits prévus par les articles 22 à 27 de la Déclaration universelle des droits de l'homme : revenus minimum, droit syndical, retraite, travail, santé, éducation, culture. C'est pour contourner ces protections légales que certains armateurs et groupements d'intérêts recherchèrent de nouvelles formules d'immatriculation et d'affrètement. Dans un premier temps, ils choisirent d'immatriculer une fraction seulement de leur flotte sous un pavillon plus flexible, tout en offrant à leurs officiers et équipages la possibilité de s'embaucher à bord des navires transférés vers ce nouveau registre. Puis ils choisirent de recruter une partie croissante de leurs équipages dans des pays où le marché du travail permettait de les rémunérer à un taux bien moins élevé. Le même procédé fut graduellement étendu aux officiers. Néanmoins, une partie des flottes marchandes resta immatriculée dans les pays développés où la société propriétaire avait son principal établissement, surtout lorsque cette compagnie disposait de concessions sur des lignes intérieures – San Francisco-Honolulu, Marseille-Ajaccio, par exemple – ou coloniales, ou quand des considérations

2 Nous citons ce condensé, composé une quarantaine d'années après l'envol de la pratique étudiée, parce qu'il rend explicite la logique du raisonnement encore embryonnaire en 1970 : voir Boris Pritchard, *Course in maritime English. The structure of shipping*, Rijeka, University of Rijeka.

3 Sur la progression des conditions de travail des marins américains, britanniques et suédois, enregistrée au sortir de la seconde guerre mondiale, voir Leon Fink, *Sweatshops at Sea: Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*, Chapel Hill (N.C.), University of North Carolina Press, 2011, p. 173-174.

stratégiques entraînent en ligne de compte. Les représentants des marines de guerre nationales, les syndicats des personnels navigants, des missions maritimes d'inspiration spirituelle, les armateurs les plus ancrés dans le commerce entre pays développés et ports hautement syndiqués et divers autres intérêts tentèrent de limiter la libre immatriculation des navires.

C'est dans le contexte de ce débat que le principal syndicat international des gens de mer popularisa le terme de « pavillon de complaisance ». La Fédération internationale des travailleurs des transports, plus connue sous son acronyme anglais d'ITF, avait été fondée en 1896 par des syndicats de dockers et de marins de plusieurs pays. Elle avait dès l'origine engagé des actions dites internationales, souvent citées comme exemples de l'efficacité de l'action ouvrière coordonnée dans plusieurs pays. Il s'agissait de la part des dockers et marins d'un pays de refuser de charger, décharger ou faire appareiller les navires d'un armateur qui était la cible d'une action revendicative dans un autre pays, c'est-à-dire de grèves de solidarité<sup>4</sup>. Cette tactique fut invoquée par l'ITF après 1948 contre les navires ayant changé de pavillon. Mais la grande nouveauté syndicale de la période du premier essor des pavillons de complaisance étudiée ici (1945-1974) fut un ensemble de mesures combinant le démarchage systématique des autorités internationales, le boycott de navires désignés dans plusieurs ports successifs, la signature de conventions collectives entre l'Internationale elle-même et les responsables des navires battant un pavillon de complaisance et la création d'un organisme syndical composé de navigants de plusieurs pays à bord du même navire, rattaché directement au centre de l'ITF. Cette campagne dite des « pavillons de complaisance » – ou FOC, d'après le terme anglais *flags of convenience* – se solda par plusieurs victoires qui eurent des effets directs sur les conditions de vie et de travail d'une partie des navigants et indirects, et bien au-delà<sup>5</sup>. L'année 1974 est à la fois celle de la reconnaissance officielle du problème par l'Organisation internationale du travail (OIT) et l'Organisation maritime internationale (OMI), des premiers effets de la crise économique et d'un changement de l'argumentation de l'ITF, qui dénonce dès lors les désavantages de la pratique non plus seulement pour les marins, mais aussi

- 4 Voir l'ouvrage commémoratif publié à l'occasion du centenaire : *International Transport Federation, Solidarity: ITF Centenary Book*, London, Pluto, 1996. Voir aussi Harold Lewis, *The International Transport Workers' Federation (ITF) 1945-1965: An Organizational and Political Anatomy*, thèse de sociologie, University of Warwick, 1993.
- 5 Une revue britannique qui jouit d'une certaine autorité écrivait en 1997 : « *Even those who consider the overall FOC campaign to be a failure since it has clearly had little impact on the level of FOC registration more generally concede that the organization has "come close to imposing a worldwide minimum wage ten times higher than some local rates"* » (*The Economist*, 75, cité par Peter Dauvergne [dir.], *Handbook of Global Environmental Politics*, Northampton, Edward Elgar, 2012).

pour les tiers et pour l'environnement. Le présent article vise à retracer les grandes étapes et les choix qui conduisirent dans cette voie, entre 1948 et 1974, la direction de l'ITF, largement soutenue par ses composantes nationales de marins et dockers.

Le sujet, qui combine le social et le maritime, a été étudié principalement par les juristes, les économistes et les gestionnaires. On trouve assez peu de publications par des historiens autour de l'aspect international du problème. Les études économiques et juridiques sur l'essor des pavillons de complaisance comportent généralement quelques informations concernant les conséquences pour le salaire et les conditions de vie des équipages. Elles apparaissent généralement à la fin des années 1970, comme premier bilan de cette nouvelle tendance. Richard Rowan et Herbert Northrup tentent de démontrer que l'action de l'ITF s'est faite au détriment de ses affiliés des pays du Sud<sup>6</sup>. Le juriste Rodney Carlisle fait la genèse de la pratique des pavillons de complaisance<sup>7</sup>. René Musset explore les usages du pavillon grec<sup>8</sup>. Plus tard, avec le développement impétueux du phénomène, des livres d'actualité comportent un bref retour sur le passé. L'argument de Rowan et Northrup est repris par Sigrid Koch-Baumgarten (1998) et Samuel Barrows (2009), tandis que Tony Alderton (2004) construit un précis de la situation pour le Bureau international du travail<sup>9</sup>. La préoccupation écologiste explique un certain regain d'intérêt pour la question, comme chez Elizabeth R. DeSombre (2012)<sup>10</sup>. Des manuels de gestion maritime rappellent au détour d'un chapitre les antécédents de l'ITF qui devraient inciter les armateurs prudents à se conformer aux conventions en vigueur<sup>11</sup>. Du côté des historiens, Leon Fink vient de publier une synthèse sur

164

6 Herbert R. Northrup and Richard L. Rowan, *The International Transport Workers Federation and Flag of Convenience Shipping*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1977.

7 Rodney P. Carlisle, *Sovereignty for Sale: The Origins and Evolution of the Panamanian and Liberian Flags of Convenience*, Ann Arbor, University of Michigan Press/Naval Institute Press, 1981. Citons aussi l'étude juridique belge d'Albert Lilar et Carlo van den Bosch, *Le Comité maritime international, 1897-1972*, Antwerpen, International Maritime Committee, 1972.

8 René Musset, « Les pavillons de complaisance : la flotte grecque », *Annales de Géographie*, vol. 68, n° 367, 1959, p. 281-283.

9 Sigrid Koch-Baumgarten, « Trade Union Regime Formation Under the Conditions of Globalization in the Transport Sector: Attempts at Transnational Trade Union Regulation of Flag-of-Convenience Shipping », *International Review of Social History*, vol. 43, n° 3, 1998, p. 369-402 ; Samuel Barrows, « Racing to the Top... at Last: The Regulation of Safety in Shipping », dans Walter Mattli et Ngaire Woods (dir.), *The Politics of Global Regulation*, Princeton, Princeton University Press, 2009, p. 189-210 ; Tony Alderton, *The Global Seafarer*, *op. cit.*

10 Elizabeth R. DeSombre, *Flagging Standards: Globalization and Environmental, Safety, and Labor Regulations at Sea*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 2006.

11 Iliana Christodoulou-Varotsi et Dmitry A. Pentsov, *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, Berlin, Springer, 2008.

l'histoire des salariés de la marine marchande mondiale qui fournit un cadre utile à l'action de l'ITF<sup>12</sup>. Enfin, le spécialiste du droit du travail maritime, Patrick Chaumette a publié plusieurs articles sur les effets de l'action de l'ITF devant les instances internationales<sup>13</sup>.

Cet article cherche à éclairer les décisions et ajustements de l'organisation internationale entre la prise de conscience de l'ampleur naissante du problème et l'obtention d'une première reconnaissance par des instances intergouvernementales, en l'occurrence l'Organisation internationale du travail (OIT) et l'Organisation maritime internationale (OMI). La principale source a été les archives centrales de l'ITF pour cette période, déposées à l'université de Warwick, au Modern Records Centre, en particulier les actes des congrès et les rapports d'activité du Comité exécutif. Ces archives sont bien conservées et classées. Elles sont complétées par quelques entretiens avec des dirigeants de l'ITF et des sondages dans diverses revues et études secondaires citées en notes<sup>14</sup>.

#### LE PROBLÈME POSÉ À LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT (ITF)

Rappelons en quelques mots la situation à laquelle l'Internationale se trouva confrontée après la fin de la seconde guerre mondiale. De 1946 à 1975, la flotte mondiale n'a cessé de progresser suivant l'évolution du commerce mondial, lui-même facilité par des traités tels que l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, et encouragé par les organismes intergouvernementaux tels que la Banque internationale pour la reconstruction et le développement, ou encore, dans le cadre européen, l'Organisation européenne de coopération économique, remplacée en 1960 par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). En arrière-plan, l'augmentation constante de la population mondiale, les besoins économiques croissants des pays émergents et la généralisation de la production de masse poussaient dans le même sens.

<sup>12</sup> Leon Fink, *Sweatshops at Sea*, *op. cit.*, 2011.

<sup>13</sup> Voir, par exemple, Patrick Chaumette, « Les actions collectives syndicales dans le maillage des libertés communautaires des entreprises », *Droit social*, n° 2, février 2008, p. 210-220 ; Alexandre Charbonneau, *Marché international du travail maritime : un cadre juridique en formation*, préface de Patrick Chaumette, Marseille, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009.

<sup>14</sup> Plusieurs entretiens avec des dirigeants internationaux, nationaux et locaux de l'ITF ont été conduits par Kevin Crochemore : avec Joël Jouhau (responsable de l'Union fédérale maritime, FGTE-CFDT) et François Cailloux (inspecteur ITF, coordinateur français pour l'ITF, FGTE-CFDT), Le Havre, 2010 ; avec André Milan (secrétaire général de la FGTE-CFDT), Paris, 2010 ; avec Rolf Montloup (secrétaire général de la Fédération des officiers de la marine marchande, CGT), Le Havre, 2011 ; avec Paul Fourier (secrétaire général de la CGT-Transports), Paris, 2011 ; avec David Cockroft (secrétaire général de l'ITF), Mexico, 2010.

Assez logiquement, le transport maritime a presque triplé durant cette période, passant de 550 millions de tonnes en 1950 à près de 1,5 milliard en 1975<sup>15</sup>. Cette évolution s'est répercutée sur les travailleurs maritimes dont les effectifs n'ont cessé de croître malgré des innovations technologiques visant à réduire la taille des équipages. Leurs conditions de travail et plus globalement leur situation sociale se sont caractérisées par un double phénomène contradictoire combinant, d'une part, une augmentation de la législation internationale à travers les conventions de l'OIT puis de l'OMI, et, d'autre part, un déplacement des pays détenteurs de la flotte mondiale par la pratique des pavillons de complaisance.

166

Dans le vocabulaire de l'ITF, le terme *pavillon de complaisance* met l'accent sur la pratique consistant à immatriculer un navire sous le drapeau d'un pays dont la législation sociale concernant les marins est très faible, voire inexistante, alors que la propriété réelle du navire n'a rien à voir avec ce pays. En 1974, l'ITF en donne la définition suivante, adoptée par la suite par l'OMI : « sont considérés comme navires sous pavillons de complaisance les navires pour lesquels la propriété réelle et le contrôle se situent dans un autre pays que celui des pavillons sous lesquels ils sont immatriculés<sup>16</sup> ». Le pavillon détermine la nationalité du navire et par conséquent le droit du travail s'appliquant à son bord. En outre, il définit les critères d'embauche applicables sur le navire tels que le nombre ou le pourcentage de marins nationaux obligatoire à bord, et un certain nombre de clauses sociales relatives au monde maritime figurant dans un code du travail maritime. Le tout varie d'un État à l'autre. Par ailleurs, le droit social des marins est également régi, lorsque celle-ci existe, par une convention sociale passée entre les « salariés » et les armateurs, à l'image de ce que l'on trouve dans les établissements industriels. Comme on l'a suggéré dans l'introduction, pour être moins contraints par le régime national de protection sociale et de libertés syndicales, les armateurs transfèrent généralement le pavillon d'un navire pour réaliser des économies en employant des marins à bas salaire, moins formés, et, surtout, régis par des normes sociales très basses.

En tant que Secrétariat professionnel international, c'est-à-dire regroupement international de syndicats de métiers nationaux, par ailleurs proche de la Confédération internationale des syndicats libres (CISL), l'ITF est confrontée aux plaintes de ses affiliés dans les pays touchés par cette pratique. Le phénomène s'est manifesté aux États-Unis dès l'entre-deux-guerres, mais

---

15 Antoine Frémont, *Conteneurisation et mondialisation. Les logiques des armements de lignes régulières*, thèse d'habilitation à diriger des recherches, université Panthéon-Sorbonne, 2005, p. 15.

16 Site internet de la Fédération internationale des ouvriers des transports, rubrique Pavillons de complaisance : <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience> (anciennement <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/index.cfm>).

ce n'est qu'en 1948 que l'ITF définit une politique formelle qui se transforme en stratégie complexe contre les pavillons de complaisance. À partir de cette date, elle met en place diverses formes d'action et définit progressivement une politique qui atteint son point d'orgue en 1974 avec l'acceptation par les organisations intergouvernementales de la définition du pavillon de complaisance proposée par l'ITF. Dans un premier temps, de 1948 à 1952, il s'agit d'actions ponctuelles assez courantes dans le mouvement syndical international, comme l'interpellation des gouvernements nationaux puis des institutions intergouvernementales sur le sujet. À partir de 1952, une véritable organisation voit le jour : elle s'appuie sur des boycotts réguliers et la signature de conventions collectives ayant pour but de faire reculer le phénomène et de préserver les marins tout en faisant reconnaître le bien-fondé de sa lutte. Jusqu'en 1956, celle-ci est encore « à l'essai » ; à partir de 1956 et jusqu'en 1965, elle connaît ses premiers résultats et adopte un rythme de croisière. À partir de 1965, la conteneurisation affecte profondément les transports maritimes ainsi que les ports. Cette recomposition s'accompagne d'un changement de comportement économique dans les transports – fonctionnement en flux tendu accru –, donnant un relief supplémentaire à la campagne de lutte contre les pavillons de complaisance qui prend dès lors sa forme définitive pour aboutir à une reconnaissance institutionnelle en 1974.

En nous basant sur les congrès de l'Internationale des transports entre 1946 et 1974, nous avons dégagé les lignes de force qui sous-tendent cette politique. Nous tenterons de montrer que cette campagne a été innovante, capable de susciter une réelle solidarité interprofessionnelle, et efficace dans la mesure où elle a conféré à l'ITF une place de choix auprès des organisations intergouvernementales, révélant la particularité du secteur des transports, pionnier dans l'internationalisation de la main-d'œuvre. Il faut noter cependant que l'objectif initial d'empêcher le développement de l'immatriculation libre a été abandonné en faveur d'une politique d'amélioration des conditions des navigants employés dans ce secteur, et que point, au sein de l'ITF, un débat sur le seuil en-dessous duquel l'Internationale devrait refuser de certifier des conventions.

#### 1948-1952 : PREMIERS MOMENTS DE LA POLITIQUE DE LUTTE CONTRE LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE

Officiellement, la campagne contre les pavillons de complaisance débuta lors du Congrès de l'ITF tenu à Oslo en 1948. La section des marins se décida à agir la première, motivée en tout premier lieu par les délégations norvégienne, finlandaise et américaine. Un éclairage rétrospectif sur la situation nous vient

du classement des nations maritimes en tonnage quatre ans plus tard : 1) États-Unis, 2) Royaume-Uni, 3) Norvège, 4) Panama<sup>17</sup>. Les marins américains, qui avaient été les premiers touchés, trouvèrent des alliés chez les Norvégiens, quand la contagion se répandit à ce pays, alliés d'autant plus importants que les Américains craignaient de ne pouvoir appeler au boycott une fois la loi anti-syndicale Taft-Hartley adoptée. Le congrès partit du constat que la pratique d'immatriculer les navires dans un autre pays permettait aux armateurs de réaliser des économies substantielles au détriment de l'emploi des marins et surtout de leurs conditions sociales, et que des pays qui jusqu'alors ne figuraient pas parmi les grandes puissances maritimes (par exemple le Panama), voyaient leur tonnage augmenter considérablement au détriment des flottes marchandes européenne et nord-américaine qui étaient, selon lui, menacées.

168

Cette prise de position se traduisit par un regain conjoncturel de la réglementation du secteur maritime par l'OIT. En effet, l'Internationale des transports était parvenue, lors des réunions tripartites – pouvoirs publics, employeurs, salariés – tenues autour de l'adoption par l'OIT de la Convention de Seattle en 1946, à faire accepter un certain nombre de critères sociaux visant à protéger les conditions de vie des marins embarqués – salaires minima, conditions de vie et d'hygiène, etc.<sup>18</sup>. Dans les années suivantes, l'OIT chercha à faire ratifier cette convention – déclinée en plusieurs chapitres – par les États membres. Néanmoins, ses partisans échouèrent à la faire ratifier par suffisamment de pays et les armateurs en tirèrent parti pour poursuivre les transferts de pavillon. Des conditions dégradées à bord des navires nouvellement immatriculés dans les pays critiqués par l'Internationale se développèrent. L'ITF décida alors de mettre en place sa propre stratégie qui, dans un premier temps, reposa sur des actions assez habituelles et sur ses réseaux.

« Drapeau trompeur » (*spurious flag*), « drapeau bidon » (*fake flag*), « drapeau sous de fausses couleurs » (*flag under false colors*), ou encore « transfert de pavillon » (*transfer of flag*) : les épithètes sont alors assez traditionnelles, tout comme les premiers pas de la lutte, moulés par les habitudes et les ressources existantes et sans la coordination mise en place par la suite<sup>19</sup>. Il faut agir simultanément sur deux fronts : d'une part s'adresser aux gouvernements bénéficiant du transfert de pavillons, d'autre part solliciter les organisations intergouvernementales. Pour cela, l'ITF s'appuie sur ses affiliés nationaux et sur le contexte géopolitique de la concurrence entre les blocs occidental

17 Rapports d'activité des Congrès de l'ITF de 1950 et de 1952, University of Warwick, MRC, MSS.159/1/1/102-107, p. 75, et MSS.159/1/3/62.

18 Rapport d'activité du XIX<sup>e</sup> Congrès de l'ITF, UW-MRC Ref : MSS.159/1/1/85-88, p. 82.

19 Rapports d'activités des XIX-XX-XXI<sup>e</sup> Congrès de l'ITF, UW-MRC Ref : MSS.159/1/1/85-107.

et soviétique. Ses contacts avec les syndicats américains, noués durant la seconde guerre mondiale et renforcés par la suite, sont mis à contribution, dans le nouveau contexte de guerre froide, l'ITF ayant choisi le camp de la Confédération des syndicats libres (CISL) contre celui de la Fédération syndicale mondiale<sup>20</sup>. Elle s'adresse à l'OIT et l'OMCI (future OMI), à travers leurs comités et sous-comités des transports, ainsi qu'aux organisations du Programme de rétablissement européen comme le Comité consultatif syndical (TUAC selon ses initiales anglaises plus connues). Par ailleurs, elle relaye sa politique auprès de certains gouvernements à travers ses affiliés. Enfin, elle interagit avec la CISL afin de bénéficier de son statut confédéral, d'acteur de rang A auprès de l'ONU et de l'OIT, et d'être présente dans des organismes qui lui étaient clos en tant que représentant d'un secteur particulier – les transports. Il s'agit principalement du Conseil économique de l'ONU.

Progressivement s'établit une liste des acteurs et interlocuteurs qui lui permet de mettre en place une véritable lutte contre les pavillons de complaisance. D'une part l'OIT et l'OMCI deviennent le principal forum où le phénomène est évoqué et rendu audible aux armateurs et gouvernants, d'autre part les syndicats nationaux de marins et de dockers sont mobilisés sur le thème et priés de mener ensemble cette lutte. Tout en privilégiant la négociation, l'ITF établit une liste des navires battant pavillon de complaisance et observe les conditions de vie et d'hygiène ainsi que les garanties sociales et les libertés syndicales qui y ont cours. Elle constitue ainsi une base de données qui lui permet d'élaborer la seconde phase de la politique qu'elle maintiendra sans changements jusqu'en 1998. Celle-ci comprend trois volets : obtenir qu'à bord de ces navires les marins bénéficient de conditions sociales minimales décentes et conformes aux normes internationales – volet industriel –, endiguer le transfert de pavillon – volet politique – et faire reconnaître le phénomène comme nuisible pour tous – volet communication large.

#### 1952-1956 : MISE EN PLACE DE LA POLITIQUE DE LUTTE CONTRE LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE

Cette seconde période permet de consolider les choix stratégiques de l'ITF qui se dote d'une organisation interne plus structurée. Le dispositif commence

<sup>20</sup> Voir John Barzman et Kevin Crochemore, « Convergences et scissions idéologiques, sectorielles et de mutualisation des services dans le mouvement syndical international : un parallèle de situations vécues par l'ITF 1945-1949 et 2000-2012 », communication non publiée au Colloque international interdisciplinaire « Le syndicalisme dans sa dimension internationale », 23-24 novembre 2012, GRAID/CIRTAI-IDEES/CIRTES, université libre de Bruxelles.

à acquérir une certaine routine et permet progressivement de mieux connaître les ressorts sur lesquels l'action peut s'appuyer. Dès 1952, l'ITF met sur pied un Comité de boycott chargé d'effectuer le recensement évoqué plus haut, mais aussi de décider des actions concrètes qui doivent être menées par les affiliés et le secrétariat. Or, les réactions des armateurs observées lors des premiers tâtonnements de la Fédération l'incitent à changer d'orientation. En effet, le transfert de pavillons s'est intensifié ; il concerne désormais non seulement le Panama et le Libéria, mais aussi le Honduras et le Costa Rica, ce qui donne naissance à l'acronyme de plus en plus répandu de *Panlibhocos*. Ensemble ces pays arrivent à la troisième place mondiale en termes de flotte, détrônant la Norvège et se plaçant juste derrière la Grande-Bretagne, la première revenant encore aux États-Unis. Les syndicats maritimes et portuaires de l'Amérique du Nord, principalement des États-Unis, jusqu'alors souvent autonomes, renforcent leurs liens avec leurs homologues européens. Ainsi, la Seafarers' international union (SIU, États-Unis) affirme soutenir pleinement la politique de l'ITF. Grâce à son travail auprès des organisations internationales et au registre qu'elle a établi, l'ITF peut proposer à son congrès de Stockholm une convention collective modèle qui n'est pas en dessous des normes sociales internationales validées par l'OIT depuis 1946.

Le tournant a été pris en 1952 : les 28 et 29 avril de cette année-là, le Comité du Boycott affirme que l'ITF doit réviser les méthodes employées jusqu'alors car certains armateurs compensent la baisse des droits sociaux des marins en offrant des augmentations de salaire. Elle doit réunir dockers et marins dans un Comité international de campagne pour les pratiques équitables, et franchement recruter les navigants des navires panaméens dans une Section spéciale des marins de l'ITF qui pourra conclure des conventions collectives avec les armateurs et mener des actions contre ceux qui refusent<sup>21</sup>. L'abandon de la négociation avec les armateurs des grands pays maritimes telle qu'elle avait été initiée en 1948, combiné à la mise en place d'une convention collective

21 « *It was necessary to review the methods that had been employed, since the agreements that had been reached with owners of such ship to increase the wages paid, as compensation for the absence of social security legislation, were tending rather to attract seamen toward them* » ; « *it was provided that leadership of the campaign should be entrusted to an International Campaign Committee for the Promotion of Fair Practices, composed of representatives of both Dockers' and Seafarers' sections* » ; « *That policy—after an initial period during which an amicable solution of the problem was sought, consists of three parts: (1) Organization of the crews of Panamanian and suchlike ships in a Special Seafarers' Section of the ITF; (2) Conclusion of collective agreements with owners who are prepared to apply the wage and other standards formulated by the ITF; (3) Compilation of an index of sub-standard ships against which action shall be taken at every possible opportunity* » (Rapport d'activité du XXII<sup>e</sup> Congrès de l'ITF, UW-MRC, Ref : MSS.159/1/1/102-107, p. 54 et 72).

modèle destinée aux navires désignés, induisent un changement d'importance : l'ITF renonce à endiguer directement le transfert de pavillon car elle privilégie la protection des marins naviguant sous les couleurs *Panlibhocos*. Elle poursuit toutefois, de façon indirecte, le volet politique de sa lutte FOC à travers l'action des comités de l'OIT et de l'ONU, la pression des organisations syndicales nationales sur leur gouvernement et les interventions de la CISL auprès du Conseil économique et social de l'ONU. Elle prétend maintenir ses deux volets stratégiques et son combat pour une condamnation morale du phénomène. Enfin, elle dote la nouvelle Section spéciale des marins d'un responsable – *special officer* –, et d'un Fonds spécial pour les marins – ITF Seafarers' International Welfare Assistance and Protection Fund – alimenté par les armateurs en échange du certificat de conformité, et destiné à financer des permanents et des services syndicaux dédiés aux marins. En 1952, Lawrence White, un marin radiotélégraphiste britannique, est nommé, le premier, à la tête de la Section spéciale<sup>22</sup>.

Dès 1953, les premiers boycotts ont lieu. Ils sont couronnés de succès même si l'ITF regrette que ce soit au prix de passages à l'acte fréquents dans les premières années, quand ses menaces, désormais adressées directement à l'opérateur et non plus aux États, étaient encore peu écoutées. Ces succès confirment la nécessité de renforcer les liens entre marins et dockers en donnant une part plus importante aux dockers. Ces derniers sont dès lors associés à égalité dans les comités et décisions concernant la lutte FOC. Cependant, la signature des nouvelles conventions collectives ne va pas de soi. L'Internationale des transports est confrontée à plusieurs cas de figures appelant des solutions adaptées dans le respect des circonscriptions de ses affiliés. Lorsque les marins embarqués sur les navires désignés sont de la même nationalité, il revient à l'organisation syndicale nationale de leur pays de leur faire signer un accord avec l'armateur. Lorsqu'ils sont de différentes nationalités, la signature relève directement de l'ITF. On recherche des accords avec les armateurs aux termes desquels tous les

22 Rapport d'activité du XXIII<sup>e</sup> Congrès de l'ITF UW-MRC, Ref : MSS.159/1/1/108-113, et *ITF News*, n° 8, août 1978. Au départ, Lawrence White n'est pas une personnalité phare de l'ITF, mais l'importance de l'action FOC le fait progressivement monter dans la hiérarchie. Il devient secrétaire général adjoint et se présente contre le cheminot suisse Hans Imhof en 1965. On peut considérer la victoire d'Imhof comme celle de l'ensemble des sections s'opposant, pour des raisons très diverses, à celles des marins tout d'abord et des dockers ensuite, et se demander dans quelle mesure le vote pour Imhof n'a pas été un vote contre la politique FOC. L'échec d'Imhof en 1968, contre le marin britannique Charles Blyth, montrerait le manque de cohésion de ses partisans issus de sections assez différentes – cheminots, routiers, transports urbains, aviation civile – et le retour en force des marins dans l'ITF. Tous les secrétaires généraux après Blyth ont été des marins britanniques.

marins sont syndiqués et peuvent se faire indemniser, soit par leur organisation nationale, soit par la section spéciale des marins de l'ITF<sup>23</sup>.

Les résultats de cette politique ne satisfont pas tout le monde. Si l'ITF parvient vers 1956 à faire reconnaître le transfert de pavillons comme un problème auprès de certains gouvernements et armateurs de l'International Shipping Federation (ISF)<sup>24</sup>, à recenser la majorité des navires de la catégorie et à signer des conventions pour plusieurs d'entre eux, elle n'a en revanche pas pu ralentir le flot des transferts. Les *Panlibboncos* continuent à drainer une partie du tonnage mondial au détriment des principales puissances maritimes, et ce phénomène va croissant.

172

Pour certains, le volet politique de la campagne de l'ITF est donc en passe de devenir caduc. Au congrès de 1956, l'ITF a souligné la faiblesse de l'OIT et de ses sous-comités. Certes, la critique a d'abord porté sur l'échec de la Convention de Seattle – OIT 1946 – qui a fini par être disséquée afin d'être ratifiée partie par partie sans pour autant que cela ne porte de fruits, faisant la démonstration du peu d'effet du processus de ratification. En réalité, ce qui est mis à mal est le principe même de négociation tripartite de l'OIT. Un « oui » négocié à l'échelle internationale peut se solder par un « non » à l'échelle nationale, les gouvernements refusant de ratifier le document pourtant décidé en commun ; ironiquement, quelques années plus tard, les organisations syndicales se plaindront qu'un ensemble de « oui » à l'échelle nationale puisse se solder par un « non » à l'échelle de la Communauté économique européenne<sup>25</sup>.

En revanche, la campagne rencontre un succès indéniable au niveau de la prise de conscience du danger que représentent les pavillons de complaisance. Le fait que des gouvernements et des armateurs éclairés aient reconnu l'existence de cette pratique et sa nocivité, permet à l'ITF de légitimer ses actions de boycott. Elle bénéficie alors, d'une part, de conditions sociales favorables dans les pays

---

23 « *In the ships where crews were of one nationality and whose trade was regularly to and from the country from where the crew was drawn, the unions of that country signed the agreements guaranteeing wages and conditions. In the ships whose crews were mixed such agreements were signed direct with the ITF. The agreements which provided for the owners' contribution to the International Welfare Fund were mostly signed by the national unions. In most of these cases too, agreement was reached with the owners that each member of the crew should be a member either of his national union or of the ITF Special Seafarers Section. Through this arrangement organization of crews began to take shape* » (Rapport d'activité du XXIII<sup>e</sup> Congrès de l'ITF UW-MRC, Ref : MSS.159/1/1/108-113, p. 78).

24 La Fédération internationale de l'armement (ou International Shipping Federation, ISF) avait été créée en 1909, en partie pour contrer les actions de l'ITF. Pour son histoire, voir Leslie Hughes Powell, *The Shipping Federation: A History of the First Sixty Years, 1890-1950*, London, The Shipping Federation, 1950.

25 Corinne Gobin, « La Confédération européenne des syndicats : mai 1991, un congrès clé pour l'avenir du syndicalisme européen », *L'Année sociale*, 1991, p. 313-326.

occidentaux, principalement en Europe, où s'effectuent les boycotts, et, d'autre part, de la croissance exponentielle des échanges par la mer, qui renforce la capacité des marins à négocier sur le marché de la main-d'œuvre maritime. L'ITF peut s'appuyer sur la force des syndicats européens et américains, ces derniers dopés par la fusion de 1955 qui met fin à la concurrence entre l'American Federation of Labor (AFL) et le Congress of Industrial Organization (CIO), notamment dans le secteur maritime et portuaire<sup>26</sup>. À partir du congrès de 1956, une rubrique particulière rassemble toutes les activités relatives à la lutte contre les pavillons de complaisance, notamment celles de la Section spéciale des gens de mer. Le pli est pris.

### 1956-1965 : STABILITÉ ET ÉVOLUTION DE LA PRATIQUE DU TRANSFERT DE PAVILLON

Durant les neuf années suivantes, l'ITF apporte peu de changements à sa politique de lutte contre les pavillons de complaisance. Sa stratégie se répartit toujours entre le volet politique consistant à faire baisser le nombre de navires FOC par une intense campagne d'information sur les méfaits de la pratique, et le volet industriel visant à faire signer des conventions collectives par les propriétaires de ces navires. L'organisation de ces activités prend une place de plus en plus grande au sein de l'Internationale des transports. La préparation des prérapports, la multiplication des sous-comités impliquant des réunions, la participation aux organismes et à leurs comités particuliers, exigent du temps, de l'énergie, des déplacements fréquents et des fonds considérables. Cet investissement ne serait pas envisageable sans les revenus apportés par la signature de conventions collectives en vertu desquelles les armateurs acceptent de verser une somme au Fonds spécial destiné aux marins. En effet, la menace de boycott ou le boycott effectif amène un nombre croissant de navires FOC à accepter la convention collective rédigée par l'ITF, et à se voir décerner un certificat bleu – *blue certificate*. Durant cette période, l'ITF multiplie ses « portes d'entrées » : déjà présente directement auprès de l'OIT, de l'ONU ou de l'OECE, et indirectement par le biais de ses affiliés auprès des États, elle implique également la CISL et demande que le sujet soit abordé dans tous les organismes où celle-ci peut le mettre à l'ordre du jour.

Dans un premier temps, peu de gouvernements suivent. Mais l'ITF parvient tout de même en 1956 à faire reconnaître la pratique comme illégitime par l'OMCI et à faire émerger une notion capitale, celle du lien authentique

<sup>26</sup> Ce renforcement par l'unification d'appareils fut provisoire : il révéla ses faiblesses lors des affaires de corruption qui touchèrent une partie du monde syndical étatsunien (*teamsters*, marins, dockers) à la fin des années 1950 et au début des années 1960.

(« *genuine link* »), qui implique qu'il doit exister un lien tangible entre le navire et le pays de son immatriculation, et facilite l'identification des navires contrevenants. L'ITF reconnaît cependant que celui-ci reste flou. En 1960, elle cherche à faire inscrire le terme dans la Convention de la navigation en haute mer. Elle n'y parvient que deux ans plus tard.<sup>27</sup>

Les difficultés autour des navires anciennement américains immatriculés au Libéria illustrent le problème. Ce pays a vu un essor considérable de navires FOC depuis le conflit mondial. Or, malgré la réprobation de l'organisme international, Washington ne souhaite pas agir contre cet État où il détient de nombreux intérêts économiques et avec lequel il entretient des liens forts depuis sa fondation en 1822 par une société américaine de colonisation. Au contraire, les États-Unis œuvrent pour attribuer au Libéria un siège dans le Comité de sécurité de l'OMCI. L'ITF affirme que ce siège, attribué sur la base d'un accord bien antérieur à l'émergence du problème des pavillons de complaisance, risque de compromettre l'exigence du « lien authentique » alors même que cette obligation émane de la Conférence des Nations Unies sur le droit maritime<sup>28</sup>. C'est une fois encore l'expression de la limite de la réglementation internationale face au pouvoir des États, en l'occurrence, celui des États-Unis.

174

Concernant le volet industriel, les succès s'enchaînent les uns après les autres. Après une menace de boycott général contre le Costa Rica en 1958, son gouvernement cède et renonce à la pratique – permettant alors de parler de pavillons *Panlibhon* et non plus *Panlibhoncos*. Bien que le pays ne soit pas le plus grand contrevenant, sa décision permet une nouvelle initiative médiatique. Elle témoigne aussi de la cohésion réelle entre les sections marins et dockers de l'ITF. Les choses bougent aussi en Grèce, mais moins nettement, la Grèce ayant réussi à attirer des armateurs par une modification de ses exigences. Le siège de l'Internationale considère la tendance comme positive dans la mesure où la Grèce est un vieux pays maritime, et qu'en 1959 les armateurs ayant usage du pavillon hellénique ont accepté de signer une convention ITF s'appliquant à l'ensemble de leurs navires. Le revers de la médaille est que les armateurs grecs

<sup>27</sup> Voir René Musset, « Les pavillons de complaisance », art. cit.

<sup>28</sup> « *The opinion of the International Court was not based on whether Liberia could make a useful contribution to the work of the safety Committee (this question could not be posed of course) but on the interpretation of a set of rules in the convention which were drawn up when the Convention was introduced in 1947, long before the “Flag of Convenience” issue became so acute. Thus Liberia is privileged to take a seat on what is perhaps the most important maritime committee in the world today despite the decision of the United Nations Law of the Sea Conference, that there should be a “Genuine Link” between the ship and the state of registry before “nationality” can be recognized* » (Rapport d'activité du XXVII<sup>e</sup> Congrès de l'ITF UW-MRC, Ref. : MSS.159/1/1/108-113, p. 57).

réclament sans cesse à l'ITF une baisse des cotisations qu'ils doivent verser au fonds des marins. Le problème se complexifie encore avec le « coup d'État des colonels » et l'évolution politique suivie par la Grèce à partir de 1965<sup>29</sup>.

#### 1965-1974 : L'ÉPOQUE DE L'ITF

Les actions de l'ITF finissent par obtenir une reconnaissance institutionnelle en 1974 mais les années qui précèdent voient l'émergence de problèmes nouveaux. L'ITF parle désormais d'« équipages de complaisance » et dénonce « la tendance à remplacer les équipages européens par des marins asiatiques sous-payés »<sup>30</sup>. Il ne s'agit donc plus d'équipages européens travaillant dans des conditions moins avantageuses ou moins prévoyantes mais du recrutement de nouveaux navigants. Elle réaffirme la nécessité de l'entraide entre les deux sections marins et dockers pour la lutte contre les navires FOC : « Les organisations syndicales de dockers ont été amenées à considérer de nouveau l'assistance qu'elles peuvent apporter aux marins afin d'intensifier la lutte contre cette pratique injuste<sup>31</sup> ». Mais le contexte est en train de changer car la conteneurisation et la massification portuaire transforment la profession. Les anciennes revendications sur la charge maximum soulevée par un homme ou sur les risques liés aux produits toxiques et salissants perdent en importance. Se pose désormais le problème de la formation à la conduite de nouveaux engins portuaires tels que les chariots, les portiques ou les cavaliers. Par ailleurs, le nombre de dockers nécessaires au déchargement d'un navire a baissé et il faut gérer la forte concurrence à l'embauche et un taux de chômage non négligeable. Autre difficulté rencontrée par l'ITF : la question des armateurs grecs. Si, dans un premier temps, elle s'était réjouie de leur option pour la convention, ce n'est plus le cas à partir de 1965 et plus encore de 1967 avec l'avènement de la dictature : les armateurs grecs ne négocient plus ou revoient leurs paiements à l'ITF à la baisse. Les conditions impliquées par le pavillon maritime grec sont revues vers une plus grande flexibilité au point que l'ITF finit par le classer « de complaisance » en 1969.

En même temps, ses efforts sur le plan médiatique et institutionnel aboutissent en 1974. Officiellement, l'OIT et l'OMI reconnaissent sa définition des pavillons de complaisance et acceptent d'agréer la mise en place d'inspecteurs ITF dans les ports chargés de contrôler les navires et de seconder les affiliés nationaux. À partir de cet instant, la stratégie de campagne de l'ITF prend la forme qu'elle conserve jusqu'en 2006. Les inspecteurs en symbolisent l'efficacité.

29 Tony Judt, *Après-guerre : une histoire de l'Europe depuis 1945*, Paris, Pluriel, 2010.

30 Rapport d'activité du XXIII<sup>e</sup> Congrès de l'ITF UW-MRC, Ref. : MSS.159/1/1/170-175, p. 93.

31 *Ibid.*

Ces succès dépendent cependant de l'aide des dockers<sup>32</sup>. Or, la transformation de l'espace portuaire renforce leur potentiel d'action. Certes, elle réduit leurs effectifs, mais elle induit d'autres effets qui donnent du poids à leurs menaces de boycott. La conteneurisation, principe simple de standardisation du transport de marchandise, implique une recomposition intégrale de la chaîne logistique en mer et à terre. Dans un premier temps, l'importance des ports et donc des travailleurs portuaires, placés au centre de l'intermodalité, s'accroît. L'essor de la taille des navires invite à une concentration du trafic sur les ports dotés d'infrastructures adaptées aux conteneurs – portiques, terminaux et aires de stockage plus vastes – et bénéficiant de conditions optimales de navigation, déterminées par chaque armateur en fonction de ses besoins – hinterland, rapidité du déchargement. La recherche du « juste à temps » agit dans le même sens. Alors qu'il fallait auparavant environ huit cent hommes et quatre ou cinq jours pour décharger un navire, avec l'acheminement par conteneur il n'en faut plus que quelques vingtaines, mobilisés pendant huit heures.<sup>33</sup> Le temps de livraison se raccourcit considérablement.

Aussi, lorsque l'Internationale des transports décide de bloquer un navire au port, les effets se répercutent immédiatement sur les transporteurs et les acheteurs de l'intérieur qui facturent le surcroît de coût directement aux armateurs, responsables du retard. La politique de lutte contre les pavillons de complaisance, en se déployant majoritairement dans les ports, devient donc particulièrement efficace, d'autant plus que, durant les années 1960 et 1970, tous les ports n'étant pas équipés des infrastructures nécessaires aux porte-conteneurs, ceux qui l'étaient sont désormais incontournables et plus sensibles aux arrêts de travail<sup>34</sup>. La présence d'inspecteurs ITF dans ces ports névralgiques, nœuds des échanges intercontinentaux, acquerrait ainsi tout son sens<sup>35</sup>.

32 Elle le réaffirme à plusieurs reprises, notamment en *nota bene* lors de son congrès de 1968 : « *N.B. We would emphasise that success of the Panlibhon campaign is wholly dependent upon the ITF receiving the fullest co-operation from affiliates and we would urge affiliates to do everything in their power to ensure that this co-operation is given* » (Rapport d'activité du XXIX<sup>e</sup> Congrès de l'ITF UW-MRC, Ref. : MSS.159/1/1/108-158-169).

33 Antoine Frémont, *Conteneurisation et mondialisation*, op. cit. Voir aussi les ouvrages d'André Vigiarié, par exemple *La Mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica, 1995.

34 Cette situation est en effet temporaire. Dans les années suivantes, la multiplication des ports équipés et l'évolution de la stratégie des armateurs rendront le rôle des grands ports moins pertinents pour la politique de lutte contre les pavillons de complaisance.

35 Il est possible de prendre en exemple le port du Havre. L'ITF l'a choisi comme quartier général de l'inspecteur coordonnant tous les inspecteurs de France parce qu'il était premier en France par le transit d'EVP (conteneur mesurant l'équivalent de vingt pieds) bien que second derrière Marseille par le tonnage global : voir Kévin Crochemore, *La Prise en compte par le syndicalisme international des contraintes nées de la mondialisation (1993-2010). Le cas du secteur du transport*, mémoire de Master 2, université du Havre, 2010.

Plus généralement, les démarches de l'ITF ont abouti à faire ressortir la dimension « immorale » des pavillons de complaisance, à côté des remises en cause d'acquis syndicaux ou de la souveraineté nationale. Sa campagne peut se ranger dans les mouvements nobles, pour la « bonne cause », que l'opinion publique peut aisément admirer, par opposition aux « *ugly movements*<sup>36</sup> » perçus comme égoïstes. Les médias ont du mal à la décrire comme « la grogne des syndicats » car elle dénonce des situations d'exploitation flagrante dépourvues de justification légale. La médiatisation de l'aspect immoral légitime les conventions collectives signées par l'ITF au nom de la garantie de droits minimaux face à l'atteinte à la dignité du travailleur et de l'être humain. Même si les navigants ont intériorisé une culture et un mode de vie particuliers dans leurs pays respectifs, une fois à bord des navires ils échappent à la loi et aux usages de leur pays et partagent tous les mêmes conditions de travail et d'existence : c'est ce qui rend pertinente une norme internationale, qui peut, par ailleurs, être améliorée dans les pays où le progrès social le permet. La question des marins abandonnés sans ressources, qui prit de l'ampleur avec le temps, continua d'illustrer la possibilité d'obtenir une condamnation morale quasi unanime de la part de l'opinion publique.

De même, la concentration de nombreux argumentaires légaux sur le lien authentique a contribué à relativiser le volet social et syndical. La discussion n'a plus porté alors sur le contournement des conquêtes sociales, mais sur la capacité des armateurs à démontrer leurs attaches dans le pays d'immatriculation.

Enfin, l'ITF a mobilisé des arguments économiques, qui pouvaient convaincre les services maritimes et les armateurs éclairés : absence de formation des marins recrutés, mauvaises conditions d'hygiène à bord, maladies contagieuses dues aux recrutements aveugles, soit autant de risques pour la vie en communauté sur le navire. Or, celle-ci représente l'une des principales conditions de la navigation en mer, liant le destin de l'ensemble des membres de l'équipage, du simple mousse au capitaine, à celui du navire lui-même.

Le volet « social » à proprement parler, c'est-à-dire la volonté de bâtir sur les conquêtes syndicales dans les pays avancés, n'est donc pas au cœur de la communication de l'ITF. C'est lui, néanmoins, qui permet d'appeler à la solidarité de l'ensemble des travailleurs, notamment des dockers, et de justifier la création du fonds spécial alimenté notamment par les « amendes » infligées aux armateurs frauduleux.

36 Johanna Siméan, « La transnationalisation de l'action collective », dans Olivier Filleule, Éric Agrikoliansky et Isabelle Sommier (dir.), *Penser les mouvements sociaux*, Paris, La Découverte, 2010, p. 121-144.

Finalement, la politique de l'ITF face au développement des pavillons de complaisance entre 1948 et 1974 se situe à la croisée de plusieurs phénomènes qui ont transformé le monde maritime. Elle a graduellement pu réintroduire le facteur syndical dans les calculs d'armateurs qui pensaient l'avoir réduit à la portion congrue. On distingue ainsi d'abord une convergence d'intérêts des affiliés nord-américains et européens, qui coexiste assez bien avec la construction d'une communauté européenne et de l'alliance de celle-ci avec les États-Unis, dans le cadre d'une politique atlantiste. On perçoit ensuite l'indépendance de territoires anciennement sous domination coloniale, soucieux de faire rentrer des devises et ouverts à un partenariat avec des propriétaires de navires cherchant une immatriculation moins coûteuse. Enfin, dans le sillage du discours sur le partenariat Nord-Sud, l'ITF affirme pouvoir concilier les intérêts des syndicats occidentaux et ceux des travailleurs du Tiers Monde. La signature de conventions collectives permet à la fois de protéger les marins originaires du Tiers Monde à bord des navires FOC et de redistribuer les fonds générés aux marins européens et au syndicat responsable de la signature des accords<sup>37</sup>. Cette expérience d'action coordonnée internationale par un organisme non gouvernemental face aux conséquences négatives de la mondialisation est l'une des toutes premières du genre.

---

<sup>37</sup> Entretien avec Rolf Montloup (secrétaire général de la Fédération des officiers de la marine marchande, CGT), Le Havre, 2011.