

STOPPER LA COURSE AU

NIVELLEMENT

PAR LE BAS

COMMENT METTRE FIN
AUX PRATIQUES DE RÉDUCTION
DES PRIX ET DES DÉPENSES DANS
LE SECTEUR DU REMORQUAGE

**DOCUMENT DE POSITION
SUR LE SECTEUR DU REMORQUAGE**
SECTION DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE DE L'ITF
MARS 2022



FACE AUX ALLIANCES MARITIMES, LE SECTEUR DU REMORQUAGE BASCULE SOUS LA LIGNE DE FLOTTAISON



L'année dernière aura coûté la vie à Troy Pearson et Charley Cragg, victimes d'une mer agitée et glaciale alors qu'ils remorquaient une barge pour le compte de Rio Tinto. On les avait contraints à travailler en dépit des conditions météorologiques dangereuses compte tenu de la taille du remorqueur qu'ils commandaient. Mais leur tragique histoire n'est hélas pas un cas isolé.

Les travailleurs du secteur du remorquage constituent un lien déterminant dans les chaînes d'approvisionnement mondiales, fournissant un service essentiel dans les ports, les canaux et les zones côtières. Ils aident les navires de taille importante à manœuvrer dans des eaux resserrées et à s'amarrer en toute sécurité. Sans l'intervention des remorqueurs, des bateaux-pilotes et des navires de remorquage, les bateaux ne peuvent s'arrimer en toute sécurité ou se déplacer dans les principales voies navigables.

Les travailleurs du secteur du remorquage ont assisté à une dégradation rapide de leurs conditions d'emploi dans le contexte de la pandémie de Covid-19. Leur rôle pour ce qui est d'assurer la continuité des chaînes d'approvisionnement mondiales aurait pourtant dû être reconnu.

Sans ce secteur, et sans ses travailleurs, le commerce mondial serait à l'arrêt.

Le secteur des remorqueurs pourrait bien être le dernier maillon en date à subir la crise de la chaîne d'approvisionnement qui a fait les gros titres avec la pandémie de Covid-19. Les grandes compagnies de transport maritime, qui se comportent tels des cartels, s'adonnent à une concurrence débridée fondée sur une politique de prix cassés, avec pour corollaire des procédures opérationnelles dangereuses et intenables dans l'ensemble du secteur.

L'ITF observe ce déclin aux quatre coins du monde. En tant que fédération syndicale mondiale représentant les travailleurs des remorqueurs, divers éléments nous ont été transmis attestant d'offensives contre les salaires, les conditions et les normes de sécurité en Australie, en Nouvelle-Zélande, à Bahreïn, en Belgique, au Panama et au Maroc.

On demande aux équipages de travailler plus longtemps, mais pour un salaire moindre. Les heures supplémentaires ne sont pas rémunérées. Les accidents du travail sont de plus en plus fréquents. L'abaissement des effectifs à des niveaux dangereux devient monnaie courante, tout comme les violations des minima légaux en matière de temps de repos, et ce dans des proportions alarmantes. Pour les travailleurs, les niveaux de stress et de fatigue augmentent. Avec en tragique corollaire, comme ce fut le cas pour Troy et Charley, des décès qui auraient pu être évités.

Et pourquoi en arrive-t-on à de telles situations ? Telle est la question fondamentale à se poser... Il ressort des investigations menées par l'ITF, notamment au travers d'entretiens avec les travailleurs et les acteurs de l'industrie, que la tendance au nivellement par le bas observée dans le secteur résulte de la consolidation, de la position dominante sur le marché et de l'attitude des grandes compagnies maritimes (et de leurs filiales dans l'industrie du remorquage) qui se comportent tels des cartels et usent de leur nouvelle influence pour faire pression sur les prestataires de services de remorquage mais aussi réduire les coûts.

Les compagnies maritimes aujourd'hui consolidées et plus rentables ont créé des sociétés de remorquage consolidées et moins rentables. Les opérateurs de remorqueurs étant de moins en moins nombreux à pouvoir survivre à la pression de la baisse des prix, les entreprises quittent le marché ou fusionnent avec de plus grandes sociétés de remorquage dotées des ressources leur permettant de se maintenir à flot. En Europe par exemple, les principaux acteurs du remorquage, qui étaient au nombre de dix il y a un peu moins de dix ans, ne sont plus que trois aujourd'hui.

Du fait de ces alliances, les tarifs des activités de remorquage sont ramenés à des niveaux tels qu'ils ne permettent d'assurer ni la sécurité, ni la viabilité. Les compagnies de transport maritime exercent une influence considérable sur les opérateurs de remorqueurs, tant et si bien qu'elles sont en mesure de dicter les prix. La menace implicite est là : à défaut de soumissions aux appels d'offres toujours plus compétitives, l'alliance ira faire affaire ailleurs.

Du fait de leur position dominante sur le marché, les alliances instaurent des conditions d'appels d'offres qui ne cessent de se dégrader et affectent à leur tour les conditions de travail à mesure que les opérateurs de remorqueurs recherchent de nouveaux moyens de réduire les coûts de main-d'œuvre et de tirer profit des failles du droit du travail face à cette situation. Les entreprises mettent un terme à des conventions collectives conclues de longue date et la précarisation gagne du terrain dans le secteur. Bon nombre de travailleurs ont été contraints à adopter un statut d'entrepreneur indépendant.

Dans bien des cas, les opérateurs ont également moins investi dans la modernisation et l'entretien de leur flotte et réduit les niveaux d'effectifs, suscitant par là-même des risques significatifs pour la sécurité des travailleurs, pour l'environnement, pour l'infrastructure maritime et pour les autres navires.

Ces réductions s'opèrent au moment même où les volumes de conteneurs atteignent des niveaux records, avec pour toile de fond une explosion des prix des conteneurs pratiqués par les compagnies maritimes, qui se gardent d'ailleurs de partager équitablement cette nouvelle richesse avec les travailleurs de la chaîne d'approvisionnement maritime, sans qui ces gains n'auraient pas été réalisables. Cette année, par exemple, AP Moller-Maersk, société-mère de Svitzer, a engrangé un bénéfice de 24 milliards de dollars alors même que nous observons une régression des conditions de rémunération, de travail et de sécurité de la main-d'œuvre du secteur du remorquage.

Les alliances dans le domaine du transport de conteneurs étaient censées favoriser une plus grande productivité pour l'ensemble de l'industrie du transport maritime. Mais les travaux de recherche de l'OCDE montrent que l'expérience tentée à travers la concentration sur le marché n'a pas apporté l'efficacité recherchée. Les compagnies de transport maritime sont les seules à avoir bénéficié de leurs alliances – en particulier durant la pandémie.

Poussés au point de rupture, les travailleurs des remorqueurs brisent le silence au sujet de la crise dans ce secteur. Les risques sont élevés, pour la vie humaine, pour l'environnement et pour le fonctionnement de nos chaînes d'approvisionnement mondiales.

Il y a un an, le malheureux blocage de l'*Ever Given* dans le canal de Suez retardait chaque jour la livraison de 9,6 milliards de dollars de marchandises ; mais le travail acharné et la persévérance des équipes de remorquage et de sauvetage avaient finalement permis de rouvrir la voie navigable. Imaginez quel pourrait en être le coût si nous poussons les travailleurs des remorqueurs au-delà du point de rupture. Les gouvernements et l'industrie se doivent de prêter attention au risque énorme pour le commerce mondial que suscite ce nivellement par le bas.

Il est temps que tous les acteurs de l'industrie maritime et leurs principaux clients – depuis les sociétés maritimes aux investisseurs, en passant par les PDG des géants de la grande distribution – prêtent attention à l'appel lancé par les travailleurs des remorqueurs et leurs syndicats afin que les choses changent d'urgence. Que les entreprises adoptent une approche de devoir de diligence en matière de droits de l'homme, de critères ESG, de responsabilité d'entreprise ou tout simplement de gestion des risques : cette crise ne peut être ignorée.

Nous appelons d'urgence les sociétés maritimes de transport de conteneurs, leurs clients, les opérateurs de services de remorquage et les organismes de réglementation à s'asseoir à la table des négociations avec l'ITF et ses affiliés afin de convenir ensemble de tarifs acceptables pour les opérateurs, conditionnés à des conditions équitables et sûres pour l'ensemble des parties.

Stephen Cotton

Secrétaire général de l'ITF

DES PROBLÈMES LOCAUX, MAIS DES SOLUTIONS MONDIALES

LES TRAVAILLEURS DES REMORQUEURS S'ORGANISENT



Partout dans le monde, les travailleurs des remorqueurs sont en première ligne d'une poussée à la baisse concernant leurs salaires et leurs conditions de travail et d'une dégradation constante de la sécurité au travail.

Le tragique naufrage de l'*Ingenika*, qui avait coûté la vie aux deux opérateurs embarqués sur ce remorqueur en février 2021, nous a montré quelles pouvaient être les conséquences de ce nivellement par le bas.

Une industrie rigoureusement réglementée, qui investit dans sa main-d'œuvre, présente un intérêt économique véritable. Nous avons été témoins de la valeur des travailleurs des remorqueurs lors du sauvetage de l'*Ever Given* dans le canal de Suez. Sans leur travail, le blocage du navire pendant une semaine supplémentaire aurait fait perdre plusieurs milliards de dollars à l'économie mondiale.

N'oublions pas non plus les centaines de milliers de travailleurs de la navigation intérieure, autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement maritime. Nombre de ces travailleurs souffrent d'un manque de reconnaissance et de mauvaises conditions de travail, à l'instar de ceux qui évoluent dans les secteurs du commerce et des services dans la baie du Bengale.

Nous espérons que le lancement de notre campagne attirera l'attention du monde entier sur ce groupe non reconnu à sa juste valeur, à savoir les travailleurs des remorqueurs.

En Europe, le secteur des croisières a été décimé par la pandémie ; les travailleurs employés sur ces navires veulent reprendre le travail mais à un niveau de rémunération juste, conforme aux normes européennes acceptables.

Dans les faits, si nos problèmes revêtent un caractère local, les solutions dont nous avons besoin doivent quant à elles être déployées à une échelle mondiale. La bonne nouvelle, c'est que les travailleurs des remorqueurs réalisent le défi auquel nous sommes confrontés. Et nous nous organisons.

En ma qualité de Président de la Section de la navigation intérieure de l'ITF, je constate l'ampleur du travail à accomplir dans notre industrie mondiale. L'ITF est déterminée à œuvrer pour un avenir meilleur de sorte que ces travailleurs essentiels puissent accéder à la reconnaissance et au statut qui leur reviennent.

Yury Sukhorukov

Président de la Section de la navigation intérieure de l'ITF

LES QUATRE PILIERS DE L'ITF POUR LA SÉCURITÉ DU SECTEUR



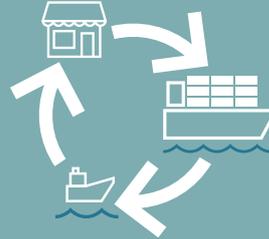
RÉGLEMENTATION

Une réglementation claire et accessible au public, permettant d'obtenir les meilleurs résultats en matière de sécurité et empêchant les entreprises de rogner sur les dépenses.



CONTRÔLE DE L'APPLICATION

Contrôle rigoureux de l'application de la réglementation existante par l'État du port, par l'autorité portuaire et par les autorités chargées des voies navigables intérieures, y compris un suivi immédiat lorsque les travailleurs des remorqueurs et leurs syndicats soulèvent des préoccupations en matière de sécurité.



OBLIGATION DE RENDRE DES COMPTES

Contrôle de la chaîne d'approvisionnement – y compris des sous-traitants, filiales ou autres – afin de garantir des tarifs équitables et d'obliger les opérateurs de remorqueurs à respecter des conditions d'emploi sûres et justes.



REPRÉSENTATION

Représentation des travailleurs à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement du remorquage, y compris un soutien explicite à la négociation collective et à la liberté syndicale des travailleurs des remorqueurs afin de leur permettre de constituer, d'adhérer et de participer à des syndicats indépendants.

Principes :

- S'appliquer aux remorqueurs et aux activités de remorquage de toute taille.
- Définir des niveaux minimums de dotation en équipage.
- Prévoir le nombre maximal d'heures de travail et le nombre minimal d'heures de repos.
- Définir des rapports de remorquage sans danger entre le remorqueur et le navire remorqué.
- Déterminer des niveaux d'équipement et des niveaux de sécurité des équipements.
- Respecter les exigences environnementales pertinentes et/ou en définir de nouvelles.
- Confirmer la liberté syndicale et la négociation collective.
- Assurer la conformité réglementaire.
- Être révisée régulièrement, en consultation avec les travailleurs des remorqueurs et nos syndicats.
- Prévoir une formation et un enseignement adéquats au profit des travailleurs des remorqueurs

Principes :

- Bénéficier d'un financement suffisant.
- Se traduire par des sanctions équitables.
- Effectuer régulièrement des inspections par du personnel formé et qualifié.
- Défendre l'emploi, le statut et les intérêts des équipages refusant de travailler sur des navires en cas de conditions météorologiques ou d'exercice dangereuses (nombre insuffisant de membres d'équipage, par ex.).

Principes :

- Assurer que les compagnies de transport maritime définissent une tarification équitable en matière de services de remorquage.
- Garantir le droit à la négociation collective et à la liberté syndicale de tous les travailleurs dans leur chaîne d'approvisionnement.
- S'abstenir de tout contrat impliquant un fonctionnement à perte, en particulier un fonctionnement qui ne serait pas à la hauteur des coûts salariaux réels.
- Exhorter la direction à assurer une transparence totale quant aux prix et remises pratiqués.
- Éviter de promouvoir la concurrence déloyale.
- Exiger que les fournisseurs et les compagnies maritimes examinent minutieusement les contrats en vue d'éviter toute transaction avec des opérateurs qui ne respectent pas les normes relatives au lieu de travail.
- Veiller à ce que les opérateurs en sous-traitance respectent les réglementations nationales et internationales.

Principes :

- Veiller à ce que les salaires et les conditions de travail des travailleurs des remorqueurs soient déterminés en négociant avec le/les syndicat(s) ou ses/leurs représentants
- Couvrir toutes les entreprises de la chaîne d'approvisionnement maritime, de préférence aux côtés d'un organisme syndical transfrontalier de portée internationale tel que l'ITF ou l'ETF.
- Inclure les opérateurs, les clients, les entreprises donneuses d'ordre et la consultation avec le gouvernement et les instances chargées de faire appliquer la réglementation.
- Affirmer les droits humains des travailleurs à négocier collectivement.
- Permettre aux représentants syndicaux d'accéder aux remorqueurs/navires de remorquage.



LA COURSE LA PLUS MEURTRIÈRE À CE JOUR

Alors même que 90 % des marchandises sont transportées par la mer, le rôle déterminant des travailleurs des remorqueurs dans leur acheminement demeure quasiment invisible aux yeux du public. La Chambre internationale de la marine marchande (ICS) évalue à 14 000 milliards de dollars annuels la valeur des marchandises transportées par voie maritime, y compris les conteneurs, les vraquiers et les pétroliers.

Les nouvelles classes de porte-conteneurs énormes transportant des dizaines de milliers de « boîtes » ne sont pas en mesure de s'arrêter en vue de charger ou décharger du fret sans l'intervention efficace et fiable des remorqueurs. Les pétroliers ou les vraquiers, eux aussi, ont besoin des remorqueurs pour entrer et sortir sans risque des ports et ainsi jouer leur rôle dans le cadre du commerce mondial, en acheminant jusqu'à nos chaînes d'approvisionnement le carburant, les denrées alimentaires et les matières premières essentiels à la relance des secteurs de la santé et de l'économie à l'échelle planétaire, dans le sillage de la pandémie de Covid-19.

Les travailleurs des remorqueurs effectuent des opérations de sauvetage et guident les navires à travers les grandes voies navigables telles que le canal de Panama et le canal de Suez, les Grands Lacs d'Amérique du Nord et les puissants systèmes fluviaux du Brésil, de l'Argentine et de la Russie.

POUR FAIRE SIMPLE : SANS REMORQUEURS, RIEN NE BOUGE.

Le problème

Près de 100 000 travailleurs embarqués sur des milliers de remorqueurs sont des héros de l'ombre dont la vie est pourtant, de plus en plus, menacée. Depuis ces cinq dernières années, plusieurs dizaines d'affiliés ont soulevé auprès de l'ITF, en sa qualité de fédération mondiale de syndicats de travailleurs de l'industrie du remorquage, des inquiétudes croissantes quant au sort de ces travailleurs essentiels. Une durée de travail intenable, des temps de repos insuffisants, des dotations en personnel insuffisantes et donc dangereuses, des atteintes aux droits fondamentaux. La dégradation de la situation professionnelle des travailleurs des remorqueurs reflète la pression croissante que subit ce secteur.

Sous l'effet de la tendance des grandes compagnies maritimes et des autorités portuaires à abaisser les tarifs des contrats de services de remorquage, cette course au nivellement par le bas prend aujourd'hui des proportions dangereuses. On rogne sur les dépenses. Des travailleurs meurent.

Tout au long de la pandémie, les multinationales du transport maritime ont enregistré des profits records. Les sociétés de conteneurs exploitent de plus en plus l'effet de levier obtenu par leur consolidation en « alliances maritimes » pour baisser les tarifs des services de remorquage sans réfléchir aux conséquences.

En 2018, le Forum international des transports de l'OCDE a dressé le constat suivant : « La prédominance des alliances et des méga-navires dans les principaux ports a des effets similaires à ceux que connaissent les exploitants de terminaux : la nécessité d'investissements en capital plus importants, des fluctuations plus marquées, des pressions sur les prix et des retours sur investissement en baisse. »¹

¹ The Impact of Alliances in Container Shipping (Forum international des transports de l'OCDE ; 2018). Disponible à l'adresse : <https://www.itf-oecd.org/impact-alliances-container-shipping>

Le pouvoir des alliances en matière de fixation des prix fait baisser ces derniers dans le secteur et réduit les budgets disponibles pour les opérateurs, ce qui conduit à des réductions obligeant les équipages à une même charge de travail (ou plus) mais sur la base de budgets et d'effectifs moindres, face à des risques accrus.

Étant donné que la plupart des opérateurs de remorqueurs ne sont ni des acteurs cotés en bourse, ni des sociétés basées dans des juridictions exigeant la communication au public de leurs informations financières, la performance financière des opérateurs de remorqueurs est difficile à quantifier.

Ce manque de transparence financière s'étend aux compagnies de transport maritime. Les pratiques d'entreprises consistant à ne pas divulguer d'informations relatives à la fixation des tarifs, aux appels d'offres et à l'attribution de contrats, permettent aux compagnies maritimes de garder le secret au sujet des prix qu'elles acquittent pour ces services ; ainsi, ni le public, ni les entreprises concernées, ni les syndicats ou encore les groupes de travailleurs n'en connaissent les montants.

Les entreprises pourraient définir des tarifs inférieurs au coût requis pour assurer des opérations de remorquage en toute sécurité. L'expérience nous a appris que le nivellement par le bas des tarifs des services proposés par les opérateurs exerce une pression sur les salaires et les conditions des travailleurs des remorqueurs.

Le manque de transparence et la nature de l'industrie du transport maritime permettent aux alliances d'user de leur position dominante considérable sur le marché pour dicter les prix, sans que le reste de la collectivité n'ait véritablement un mot à dire.

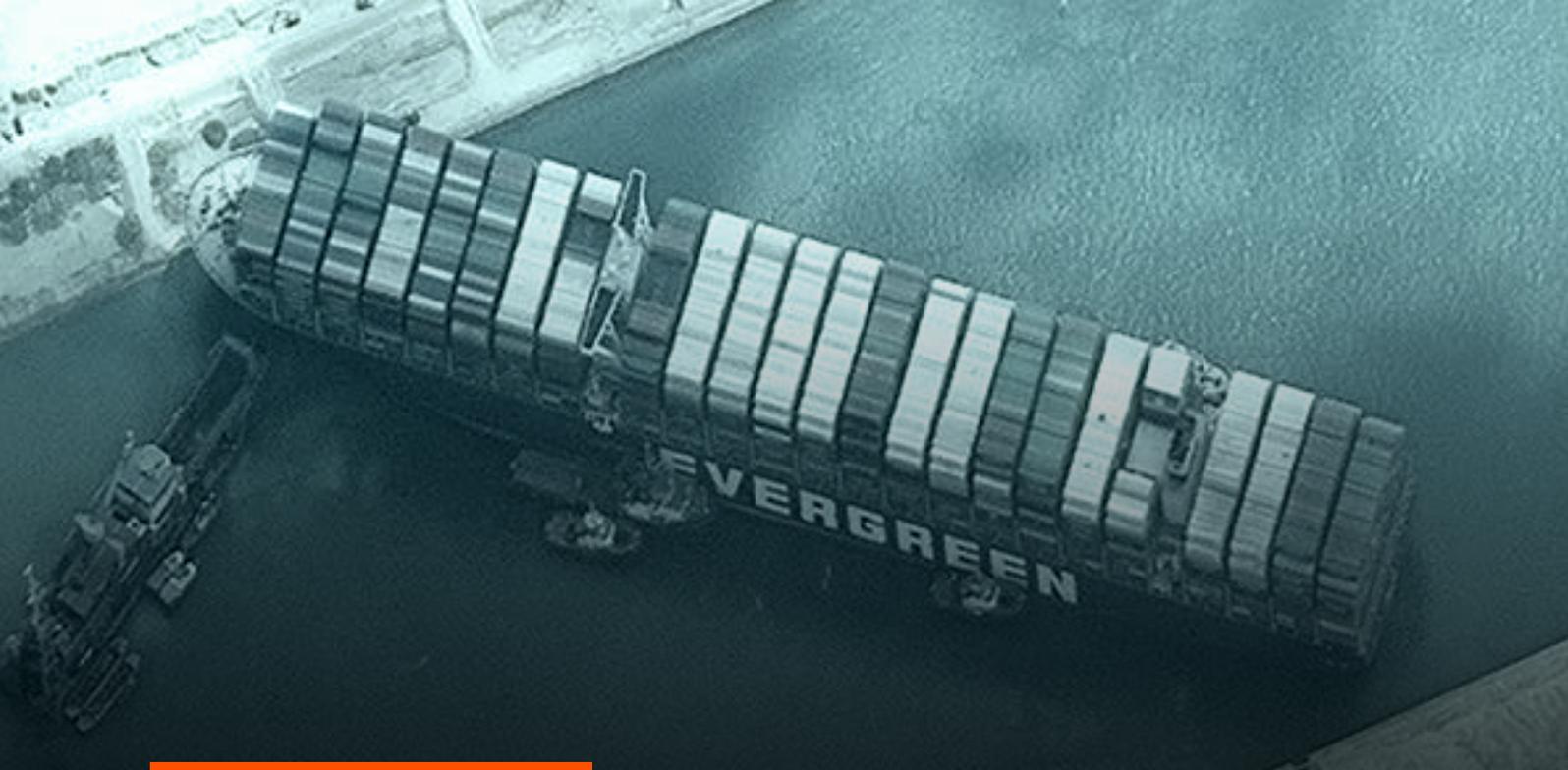
La consolidation du transport maritime entraîne une consolidation du secteur du remorquage : les opérateurs de remorqueurs sont de moins en moins nombreux à pouvoir survivre à la pression de la baisse des prix et de la concurrence intraportuaire. Rien qu'en Europe, le nombre d'opérateurs est passé de dix à seulement trois en moins de dix ans, et deux d'entre eux appartiennent à des géants du transport maritime.

Il en résulte une diminution des investissements en faveur des remorqueurs, une dégradation des conditions de travail, un affaiblissement des salaires ainsi que des conditions de sécurité insuffisantes pour les travailleurs concernés.

L'ITF s'associe à sa famille syndicale mondiale pour appeler les acteurs mondiaux du transport maritime et les propriétaires de cargaison (les marques) de premier plan, mais aussi les gouvernements, à assumer leur part de responsabilité en vue de mettre un terme à cette stratégie meurtrière de nivellement par le bas.

« LE SECTEUR DU REMORQUAGE EN EUROPE AURAIT ÉTÉ LE THÉÂTRE DE PRATIQUES ABUSIVES D'ÉTABLISSEMENT DES PRIX. DES SERVICES DE REMORQUAGE AURAIENT AINSI ÉTÉ PROPOSÉS À UN TARIF DE QUELQUE 5 % DU COÛT ESTIMÉ DANS UN PORT PORTUGAIS, SELON UNE SOCIÉTÉ DE REMORQUAGE. DES PRATIQUES SIMILAIRES ONT ÉTÉ OBSERVÉES AU DANEMARK ET EN SUÈDE. »

FORUM INTERNATIONAL DES
TRANSPORTS, 2018



ÉTUDE DE CAS ÉGYPTTE

La fragilité de nos chaînes d’approvisionnement exposée au grand jour, comme jamais auparavant : l’échouement de l’*Ever Given* dans le canal de Suez

En mars 2021, l’*Ever Given* s’est encastré dans une des rives sablonneuses du canal de Suez, voie maritime sous contrôle égyptien par laquelle transite 12 % du commerce mondial. Long de 400 mètres, ce porte-conteneurs a ainsi créé un embouteillage dans le canal pendant plus d’une semaine et empêché ou retardé le transit de marchandises pour des pertes estimées à 9,6 milliards de dollars.

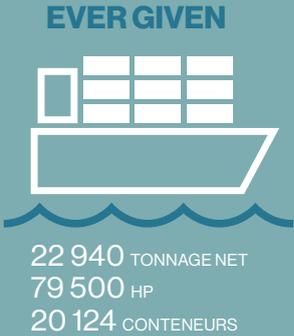
Pour des dizaines de milliers de consommateurs et d’entreprises directement touchés par l’incident, et pour les milliards de personnes qui ont suivi l’évolution de la situation, l’*Ever Given* a mis au jour la nature précaire de nos chaînes d’approvisionnement mondiales.

L’incident nous a également rappelé le rôle essentiel que joue encore le transport maritime dans nos vies, même à l’ère de Zoom et des avions commerciaux. 90 % de

toutes les marchandises continuent d’être acheminées par voie maritime, et chaque navire a besoin de personnels en mer et à terre pour assurer sa viabilité.

Les efforts déployés sans relâche par les opérateurs locaux et internationaux des services de remorquage et de sauvetage ont tenu le monde entier en haleine jusqu’au 29 mars dernier, date à laquelle le géant a finalement été remis à flot – avec au premier plan et au centre de chaque cliché immortalisant cet heureux dénouement, les remorqueurs et leurs équipages, au comble de la satisfaction.

Pourtant, en dépit de ce grand coup de publicité pour le secteur et de cette fascination technique des médias à l’égard du travail des opérateurs de remorqueurs, les syndicats affiliés à l’TF demeurent préoccupés : le changement réglementaire et culturel dont nous avons besoin en réponse aux avertissements lancés par les travailleurs des remorqueurs ne s’est, en effet, toujours pas concrétisé, malgré les failles mises au jour à travers cet accident. Nous craignons qu’une situation comparable au blocage du canal de Suez en 2021 ne se reproduise à une échelle plus importante, avec des conséquences plus désastreuses encore : ce n’est qu’une question de temps. Si un même scénario se répétait dans le canal de Panama, le pire serait à craindre.



« LES INCIDENTS À RÉPÉTITION SOULIGNENT LA FRAGILITÉ DU COMMERCE MONDIAL. IL AURA SUFFI D’UNE SEULE RAFALE DE VENT POUR PARALYSER TOUT UN SYSTÈME. »

ALEX CHRISTIAN, WIRED

« LA FATIGUE EST L'UN DES PRINCIPAUX RISQUES POUR LA SÉCURITÉ DES GENS DE MER, ET POUR LES HOMMES DE QUART EN PARTICULIER. UNE MAUVAISE GESTION DE LA FATIGUE PEUT COÛTER LA VIE, ENTRAÎNER DES DOMMAGES MATÉRIELS ET PORTER ATTEINTE À L'ENVIRONNEMENT. »

AUSTRALIAN TRANSPORT
SAFETY BUREAU, 2011

UN TRAVAIL DÉJÀ DANGEREUX, QUI DEVIENT AUJOURD'HUI MEURTRIER

Dans le **PORT DE TANGER, au MAROC**, les travailleurs des remorqueurs bataillent en haute mer pour tenter de s'accrocher à un porte-conteneurs. En dépit de toute leur expérience et de leur habileté, ils risquent leur vie chaque fois qu'ils sont contraints à sortir par mauvais temps.

La dégradation des conditions de santé et de sécurité est une conséquence majeure de ce processus de nivellement par le bas et d'une réglementation mal conçue ou mal appliquée. Les travailleurs des remorqueurs en font les frais au quotidien. Leurs employeurs rognent sur les dépenses, ce qui entraîne une détérioration des conditions de travail, une anxiété accrue et un risque croissant d'accident et de blessure au travail, souvent en raison d'une fatigue plus importante.

Le problème se fait sentir en tout point du globe. Des travailleurs dans des régions aussi éloignées que la Nouvelle-Zélande et le Panama signalent l'insuffisance de la réglementation en matière de niveaux de dotation en équipage et de temps de travail et de repos propres à garantir la sécurité. Une main-d'œuvre fatiguée est souvent synonyme de risque accru d'accidents graves et mortels.

Ces incidents relevant des domaines de la santé et de la sécurité peuvent être préjudiciables non seulement pour les travailleurs des remorqueurs eux-mêmes, mais pour tous ceux qui opèrent dans des environnements portuaires et maritimes-industriels très fréquentés, comme les gens de mer, les dockers et les autres usagers des voies navigables, à l'instar des pêcheurs commerciaux et plaisanciers.

En Nouvelle-Zélande, les niveaux de dotation en équipage peuvent être réduits à deux personnes à bord. En pratique, cela signifie que le personnel à bord n'est pas en nombre suffisant pour piloter le navire et effectuer une opération de sauvetage si un autre membre de l'équipage venait à passer par-dessus bord ou tomber malade.

Outre la fatigue, le risque d'accidents et de blessures augmente sous l'effet de compressions budgétaires progressives, mais continues, grevant d'importants budgets d'équipement et de sécurité. Si un client peut penser que, dans le cadre d'un contrat passé avec un opérateur de remorqueur, une économie de « quelques dollars ici » ou « quelques euros là » n'aura que peu d'impact sur le secteur, toutes ces petites économies mises bout à bout auront pourtant pour effet d'obliger le secteur à maintenir sa compétitivité en réduisant de manière significative ses dépenses en matière d'entretien, en différant les investissements dans des équipements fiables, en reportant le renouvellement de sa flotte qui pourrait ainsi ne plus répondre aux exigences posées et en lésinant sur la formation des équipages. Une réduction des dépenses se répercute inévitablement sur la fiabilité des services de remorquage, avec comme corollaire des pertes humaines.





ÉTUDE DE CAS AUSTRALIE

Svitzer exacerbe une situation déjà problématique

Pour les opérateurs aux prises avec des pratiques de concurrence déloyale, la direction de Svitzer en Australie illustre l'attitude à adopter pour se garder de répondre à leurs problèmes. Plutôt que de dialoguer avec les syndicats à propos des options de coopération envisageables entre la direction et les salariés de l'entreprise pour tenter d'apporter de la stabilité à un marché dysfonctionnel, Svitzer a cherché à se remettre sur la voie de la rentabilité en exploitant les failles du droit du travail australien ou en soutenant des amendements à la loi *Fair Work Act* dans le but de lui permettre de se soustraire à la négociation collective.

Comment en est-on arrivé là ?

En 2007, le département remorquage SwitzerWijmuller (Svitzer) d'AP Moller-Maersk a fait l'acquisition d'AdSteam Marine Ltd, une entreprise australienne très présente à l'échelle locale et au Royaume-Uni.

Grâce à cette acquisition, Svitzer a pris le contrôle des deux tiers du marché du remorquage au Royaume-Uni. En Australie, la société a ainsi récupéré une flotte de navires, un contrat d'intervention d'urgence du gouvernement, et surtout, un réseau de « licences exclusives de remorquage » avec de nombreuses autorités portuaires australiennes, des opérations

portuaires en location et privatisées et des terminaux dont l'activité principale est l'exportation de marchandises.

Bien que son activité australienne représente encore un quart complet de l'emploi mondial de Svitzer en 2022, les opérations et la part de marché de l'entreprise dans le pays sont en proie à une pression croissante. Dans le même temps, la direction australienne de la société se montre de plus en plus hostile envers les trois syndicats représentant le millier de salariés qu'elle emploie dans le pays. À plusieurs reprises, elle s'est placée en porte à faux publiquement, et de manière dérangeante, vis-à-vis des valeurs mondiales de la société mère, AP Moller-Maersk.

La direction australienne de Svitzer a ainsi déclaré sur la place publique que ses manœuvres visant à supprimer certaines dispositions de la convention collective conclue avec son personnel résultent en fait des pressions concurrentielles croissantes sur l'entreprise. Svitzer a certes perdu certains contrats d'exclusivité détenus depuis 2007 avec des autorités portuaires, mais a néanmoins pu remporter plusieurs contrats importants à long terme récemment, principalement avec le gouvernement et les secteurs du gaz naturel liquéfié.

Dans le secteur du remorquage, les travailleurs sortent souvent perdants d'un transfert de licence auprès d'un autre opérateur. En 2011, lorsque Svitzer a perdu son contrat de remorquage auprès du port de Gladstone au profit de l'opérateur néerlandais SMIT, nombre d'anciens employés de Svitzer qui avaient pourtant été réembauchés par SMIT ont malgré tout perdu leurs droits. Malheureusement, beaucoup

des personnes qui avaient été récemment recrutées par Svitzer ont également perdu l'ancienneté accumulée en vue de bénéficier du congé pour service prolongé, et ont dû repartir ainsi de zéro.

Le secteur a également été gagné par la concurrence lorsque certains ports ont choisi de confronter directement les opérateurs de remorqueurs avec les clients. Certaines autorités portuaires ont abandonné le système de licences exclusives en faveur d'un système de concurrence ouverte au sein d'un port ou d'un terminal unique, impliquant un certain nombre de concurrents soumissionnant aux appels d'offres émis par les compagnies de transport maritime ou leurs alliances.

S'il est vrai que Svitzer communique publiquement ses tarifs de remorquage, la taille et l'échelle des remises offertes aux grandes compagnies de transport restent quant à elles un secret bien gardé. À l'échelle internationale, les réductions pratiquées peuvent atteindre 50 % des tarifs annoncés. Du fait de ce manque de transparence, les autres usagers des ports peuvent difficilement connaître le montant d'une éventuelle subvention croisée alimentée à travers les tarifs qui leur sont facturés ; de même, les travailleurs et leurs syndicats peuvent difficilement se faire une idée précise de la situation budgétaire de l'entreprise.

Les opérateurs et certains syndicats se sont montrés critiques à l'égard du modèle de licence non-exclusive, qualifié d'insoutenable et de dissuasif à l'égard des investissements, et considéré le plus souvent comme une forme d'utilisation peu efficace du capital en raison de l'immobilisation de certains remorqueurs du fait de la multitude d'acteurs présents au sein d'un même port, les volumes de trafics étant tout simplement insuffisants pour justifier ce type de fonctionnement.

Au lieu de cela, les opérateurs vont et viennent sur le marché du remorquage, souvent au gré des possibilités d'emprunt à faible coût, ce qui génère un climat d'inquiétude constante parmi les travailleurs concernés employés auprès des différents opérateurs. Ce type de réglementation entraîne inexorablement un nivellement par le bas, en particulier lorsqu'il est appliqué à des ports de petite taille à l'image de ceux qui bordent le littoral australien.

Récupérer les pertes auprès des travailleurs des remorqueurs

Selon Svitzer, la capacité de ses rivaux à réaliser des économies en réduisant les coûts de main-d'œuvre permet à la concurrence d'évincer la société dans cet environnement libéralisé, tant dans un contexte de licences exclusives que de licences non-exclusives.

Engage Marine compte au nombre de ces rivaux. La concurrente de Svitzer a été fondée par son ancien PDG australien en 2016. Elle opère de plein droit sur trois autres sites et détient une coentreprise avec l'opérateur mondial SMIT Lamnalco dans trois ports, dont le terminal à conteneurs de Port Botany, le plus fréquenté d'Australie.

En août 2021, Svitzer a perdu un autre site au profit d'Engage Marine, qui s'est ainsi vu confier par CSL le contrat de sous-traitance des services de remorquage au port de Whyalla, propriété du géant minier Arrium, en Australie-Méridionale. Dans ce cas encore, Engage Marine a maintenu sa position, refusant de traiter avec les syndicats maritimes australiens. La société a ainsi imposé aux travailleurs des remorqueurs de vivre à bord du navire, avec des niveaux de dotation en équipage des remorqueurs inférieurs aux niveaux établis dans la convention collective conclue avec Svitzer.

Plutôt que d'aller à l'encontre de ce déclin des normes d'emploi et de sécurité dans le secteur, Svitzer a déclaré vouloir emboîter le pas. Se référant à sa convention collective de longue date, la compagnie a soutenu, au titre de ses observations formulées dans le cadre de l'enquête du gouvernement fédéral sur l'efficacité portuaire et les chaînes d'approvisionnement maritimes en 2022, que :

« Selon les normes générales de l'industrie, ces accords tendent à être de nature normative et à restreindre le déploiement efficace de la main-d'œuvre. Le contenu des accords est le fruit de conflits et de pratiques historiques qui s'avèrent de moins en moins applicables aux besoins actuels des opérateurs. En pratique cependant, il est très difficile, voire impossible de remédier à des inefficiences profondément ancrées. Les revendications syndicales visent d'ailleurs généralement à encore davantage limiter les modifications. »

SVITZER AUSTRALIE

Svitzer a sollicité auprès du Tribunal du travail australien (*Fair Work Commission*) la résiliation de sa convention collective avec les syndicats maritimes suivants : le Maritime Union of Australia (MUA), l'Australian Institute of Marine and Power Engineers (AIMPE) et l'Australian Maritime Officers' Unions (AMOU). Si cette requête aboutit, l'ensemble de la main-d'œuvre australienne de l'entreprise devra alors se contenter du minimum légal en vigueur dans le secteur en matière de rémunération et de conditions de travail. De façon décisive, en mettant ainsi fin à cette convention collective Svitzer ne serait plus tenue de respecter les normes de sécurité énoncées dans le texte.

Svitzer affirme que ces mesures s'inscrivent dans le cadre des efforts déployés afin de tenir la distance face aux concurrents qui cassent les prix et qui sont à l'origine de la tendance du marché australien des remorqueurs au nivellement par le bas. Tel est peut-être le cas – mais l'attitude de Svitzer ne fait de toute évidence qu'empirer la situation. Au cours de ce processus, la société a porté atteinte aux valeurs mondiales de sa société mère ainsi qu'à son attachement à défendre la liberté syndicale et le droit de négocier collectivement.

Les bénéfiques records annoncés par la société mère de Svitzer en mars 2022, AP Moller-Maersk, pourraient bien ne pas être partagés équitablement avec les travailleurs à l'origine de ces résultats historiques. Svitzer est également impliquée dans des conflits en cours aux Pays-Bas et au Royaume-Uni au sujet des tentatives de l'entreprise de saper les droits, les salaires et les conditions de travail des travailleurs des remorqueurs.





FAIRE RETENTIR LES SIRÈNES : L'HISTOIRE DE TROY PEARSON

Troy Pearson et Charley Cragg perdaient la vie il y a un an, au petit matin du 11 février 2021, alors qu'ils remorquaient une barge pour Rio Tinto. Le décès tragique de ces deux hommes n'est pourtant pas un cas isolé. Depuis 2016, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a enregistré 350 accidents impliquant des remorqueurs et des barges, dont 24 naufrages.

À chaque intervention, les équipages risquent la collision, l'échouement ou le chavirement de leur embarcation en transportant des grumes, du carburant et de l'équipement lourd le long des rivières, des lacs et des canaux côtiers du Canada. Les risques sont amplifiés par les conditions météorologiques extrêmes qui prévalent dans le Nord du Canada. La sécurité est un paramètre important, en particulier dans le cas présent.

Pourtant, l'industrie canadienne des remorqueurs est emportée dans sa propre course au nivellement par le bas, alors que certains opérateurs privilégient la recherche de la compétitivité au détriment de la sécurité.

LE DROIT DE DIRE NON.

Pour que les travailleurs puissent faire valoir leur droit à la sécurité, ils doivent se sentir habilités et protégés à cet égard. D'un point de vue théorique, tout travailleur évoluant sur un remorqueur (et doté de la formation et de l'expérience requises) dispose des connaissances nécessaires afin de déterminer s'il est dangereux ou non d'opérer dans certaines conditions. Mais en réalité, le pouvoir de dire « non » à l'employeur pour une mission jugée dangereuse est limité.

Pour l'ITF, la reconnaissance des syndicats et l'existence de conventions collectives consacrant les droits de la main-d'œuvre en matière de sécurité au travail sont des conditions essentielles. Les clients des opérateurs de remorqueurs devraient d'ailleurs insister pour que des clauses y relatives figurent dans les contrats passés avec les fournisseurs.



Le capitaine Troy Pearson a perdu la vie dans le naufrage de l'*Ingenika*. Sa veuve, Judy Carlick-Pearson, s'est jointe aux appels en faveur d'une meilleure protection des travailleurs des remorqueurs.



Judy a travaillé aux côtés de l'ITF pour raconter l'histoire de Troy et appeler à une transformation du secteur à travers un court-métrage.

Accédez à la vidéo dès maintenant sur :
itfglobal.org/soundthesiren

Application de la réglementation : nécessité d'une visibilité accrue

Les autorités canadiennes se sont toujours gardées de procéder à des inspections de routine des petits navires afin de s'assurer du bon respect des normes de sécurité maritime. Dans le sillage des pressions exercées par les syndicats, Transports Canada a déclaré que des embarcations de toutes tailles seraient désormais inspectées, y compris les remorqueurs plus petits. Néanmoins, l'engagement de l'instance tarde à se traduire en actes et des inquiétudes demeurent.

Les syndicats s'interrogent en outre sur la capacité de Transports Canada d'effectuer les inspections fréquentes et approfondies nécessaires, compte tenu des ressources en présence. Les inspecteurs ne disposent pas de leurs propres bateaux. Dès lors que les budgets ne permettent pas financer des heures supplémentaires, aucune inspection n'est menée en dehors des heures de travail et durant le week-end.

Les syndicats de remorqueurs du Canada n'ont eu de cesse d'appeler à la prise de mesures significatives de la part de Transports Canada, des opérateurs de remorqueurs et des clients. Certains progrès se dessinent. Les Canadiens sont plus nombreux aujourd'hui à rejoindre la mobilisation dans l'espoir d'épargner à d'autres familles de marins le coût humain de cette course au nivellement par le bas.



LES SOLUTIONS UNE RÉGLEMENTATION QUI PROTÈGE LES VIES ET LES MOYENS DE SUBSISTANCE

L'absence d'une réglementation appropriée et le non-respect des normes en milieu de travail font peser un risque sur la vie des travailleurs et l'environnement dans lequel ils évoluent. Les gouvernements et les autres autorités doivent prendre leurs responsabilités afin de veiller à ce que tout travailleur ait accès à un lieu de travail sûr et sécurisé et ne soit soumis à aucune forme d'exploitation de la part de l'employeur et, en bout de ligne, des clients, au sein d'une chaîne d'approvisionnement.

La réglementation doit permettre de garantir de manière efficace la liberté syndicale ainsi que le droit de tous les travailleurs à la négociation collective mais aussi le bon respect des contrats négociés en toute légalité. La réglementation et les sanctions encourues devraient encourager les opérateurs à se conformer à la loi, et non à la contourner. Les employeurs qui sapent la négociation collective et les accords contraignants sur le lieu de travail devraient être pénalisés. La réglementation devrait définir des mesures de dissuasion efficaces qui reconnaissent le pouvoir important et croissant des opérateurs et de leurs sociétés mères (ou affiliées). Nombre d'opérateurs de remorqueurs sont aujourd'hui des entreprises multinationales ayant accès à des ressources conséquentes.

Qu'ils opèrent à l'échelle mondiale ou locale, les acteurs qui agissent ouvertement au mépris de la réglementation ou tentent de la contourner, en particulier sur les questions de sécurité, devraient voir leurs licences révoquées. Les employeurs et les clients négligents doivent encourir des amendes ou des poursuites pénales en cas d'actes répréhensibles portant atteinte aux droits et à la sécurité des travailleurs des remorqueurs.

Tant que la sécurité des travailleurs des remorqueurs de nos ports et de nos voies navigables ne sera pas assurée, les gouvernements devraient envisager des lois sur l'homicide involontaire commis par une personne morale, engageant la responsabilité criminelle des opérateurs et des clients.

La pression subie par l'industrie des remorqueurs exerce une pression à la baisse sur les opérateurs, laquelle incite à la réduction des coûts et met ainsi en péril les travailleurs. À noter également, la défaillance des gouvernements et des autorités, qui ne veillent pas non plus à faire respecter les normes et règlements sectoriels. Les gouvernements doivent agir pour faire reculer ces tendances en empêchant la concurrence déloyale et en veillant à l'exécution de la réglementation et des conventions collectives existantes. Tels sont les prérequis en vue d'une amélioration de la santé et de la sécurité dans l'industrie des remorqueurs.

Les organismes de réglementation peuvent également empêcher le nivellement par le bas en mettant un terme aux pratiques anticoncurrentielles des grandes compagnies de transport maritime. Plus des quatre cinquièmes du marché mondial du transport de conteneurs se concentrent entre les mains de trois

alliances majeures composées de dix compagnies maritimes. En 2018, les conclusions d'un [Rapport du Forum international des transports](#) intitulé « *The Impact of Alliances in Container Lines* » soutenaient que « prise dans son ensemble, l'activité du transport maritime conteneurisé semble exercer des répercussions essentiellement négatives ».

Dans le secteur des remorqueurs, ces entreprises ont été en mesure de ramener les tarifs à des niveaux insoutenables. Cependant, les organismes de réglementation peuvent intervenir pour mettre fin à l'engrenage. Aux États-Unis, la loi *Federal Maritime Commission Authorization Act* de 2017 interdit aux transporteurs maritimes de négocier conjointement les tarifs et les services de remorquage dans les ports américains. Cette décision a permis de rétablir un certain équilibre dans les négociations entre les entreprises de remorquage et les compagnies de transport maritime, favorisant des prix plus soutenables propres à protéger les travailleurs et les communautés portuaires.

Il conviendrait en outre d'envisager des solutions comme l'établissement de prix plancher pour les services de remorquage. Les organismes de réglementation peuvent établir un système de tarification équitable suffisamment élevée pour permettre aux entreprises de remorquage de couvrir leurs coûts de sécurité, de formation et de fonctionnement au profit de leur main-d'œuvre. La réglementation légale sous forme de prix plancher offre un mécanisme d'amélioration des conditions de travail que les compagnies maritimes ne seront pas en mesure de contourner en usant de leur position dominante sur le marché.

L'OIT met les voiles sur le travail décent dans le secteur du remorquage

Le Conseil d'administration de l'Organisation internationale du Travail (OIT) a approuvé une résolution concernant le travail décent dans le secteur de la navigation intérieure, qui inclut les travailleurs des remorqueurs. L'activité devait être initiée au cours de l'exercice biennal 2022-23, mais la pandémie a repoussé cette échéance et la date de la réunion est à présent incertaine.

Si tôt qu'une nouvelle date aura été fixée, les travailleurs et nos syndicats devront se tenir aux avant-postes en vue de concevoir une réglementation internationale visant à assurer la prise de mesures législatives et coercitives axées sur les travailleurs.



ÉTUDE DE CAS PANAMA

Les travailleurs des remorqueurs du Panama travaillent sur l'une des voies navigables les plus fréquentées du monde, un canal qui est au cœur du commerce mondial. Mais ces travailleurs subissent les effets de leur propre course au « nivellement par le bas », à l'initiative d'un employeur de plus en plus hostile : l'Autorité du canal de Panama (ACP). Cette entreprise publique n'a rien entrepris pour trouver une solution ni même enquêter sur de nombreux incidents de sécurité dus à la fatigue. En décembre dernier, un capitaine de remorqueur épuisé s'est évanoui et a provoqué une collision avec un navire de gaz naturel liquéfié (GNL) transitant par les nouvelles écluses. Il a été blessé et le navire a été endommagé.

Les tableaux de service et le roulement du personnel ne font l'objet d'aucune réglementation et sont devenus une source de fatigue pour les équipages, la direction de l'ACP ayant autorisé certains travailleurs à effectuer des quarts de travail d'une semaine à raison de 14 heures par jour, voire plus. Bien que la Convention de l'OMI sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) exige un minimum de dix heures de repos par période de 24 heures pour les services internationaux, les travailleurs des remorqueurs ne bénéficient pas de cette importante garantie.

Les pénuries de personnel et d'équipement ont longtemps été la règle et la situation reste inchangée avec l'administration actuelle. Les heures supplémentaires obligatoires et les périodes de repos inadéquates accentuent le problème.

Outre le rôle des facteurs probables de fatigue et de stress (deux membres d'équipage sont morts de problèmes cardiaques dus au stress rien qu'en 2021, deux autres ont subi des accidents vasculaires cérébraux non mortels), l'âge et les défaillances opérationnelles des remorqueurs constituent un problème croissant. Ces dernières années, plusieurs accidents et collisions ont été évités de justesse dans le réseau de voies navigables du canal. Les syndicats signalent un manque d'entretien, des défauts de conception

Les équipages et les capitaines des remorqueurs du **CANAL DE PANAMA** sont régulièrement appelés à travailler 14 heures par jour pendant des semaines entières sans un seul jour de repos. La fatigue est un problème de plus en plus prégnant chez les travailleurs. Les syndicats signalent que le nombre d'accidents mortels évités de justesse est en hausse.

des navires et près de la moitié de la flotte existante n'est pas adaptée aux opérations dans les nouvelles écluses.

L'ACP se comporte comme un exploitant du secteur privé qui cherche à tirer le maximum des travailleurs des remorqueurs, sans se soucier de leur santé, de leur sécurité ou de leur bien-être. L'ACP devrait tirer les leçons de l'affaire *Ever Given* et mettre fin à son attitude hostile à l'égard d'une partie de son personnel, en faveur de relations entre partenaires sociaux plus matures. Tout le monde bénéficiera du rapprochement des travailleurs et de la direction afin de préserver et de garantir nos chaînes d'approvisionnement.

Les solutions sont évidentes. L'ACP doit créer un organisme indépendant chargé de superviser la sécurité des opérations dans le canal de Panama et d'enquêter sur tous les accidents du travail, les maladies et les accidents maritimes, en suivant les protocoles de l'OMI et les meilleures pratiques médicales. L'ACP doit discuter avec l'ITF et nos syndicats affiliés, et travailler de concert à l'instauration de relations industrielles matures et constructives. L'ACP doit prendre au sérieux le droit à la liberté syndicale et à la négociation collective de l'ensemble de ses employés par l'intermédiaire des syndicats qu'ils ont choisis.

L'ACP peut devenir un leader en matière d'amélioration des normes dans le secteur, au profit du monde entier. Il est grand temps que l'Autorité cesse cet inutile et vain nivellement par le bas. Il existe de meilleures solutions.

LES SOLUTIONS UNE APPLICATION RÉACTIVE ET EFFICACE

ÉTUDE DE CAS
BELGIQUE

Il ne suffit pas que la législation et les réglementations soient rédigées clairement et répondent à des normes élevées. Ces règles doivent être appliquées pleinement et efficacement. À défaut de mise en œuvre, les protections des travailleurs n'ont aucune valeur.

Les textes peuvent être mal appliqués, lorsque les inspecteurs du gouvernement ou des autorités portuaires n'ont pas bénéficié d'une formation ou ne disposent pas des ressources nécessaires pour assurer la mise en œuvre efficace. En Colombie-Britannique, les équipages de remorqueurs s'inquiètent du fait que les inspecteurs de la sécurité maritime de Transports Canada manquent de ressources et ne sont pas dotés de l'équipement, ni même des bateaux, indispensables pour effectuer les inspections de sécurité qui s'imposent dans cette industrie à haut risque. Certains travailleurs des remorqueurs et leurs syndicats ont peu confiance dans la capacité des autorités de réglementation à appliquer correctement l'ensemble minimal de règles en vigueur au Canada, notamment concernant les remorqueurs de petite taille qui travaillent dans des zones éloignées.

Les inspections doivent être rigoureuses. Par exemple, les organismes doivent saisir l'occasion pour s'assurer que les navires sont sûrs et en état de naviguer. Les travailleurs ont besoin de savoir que les organismes d'exécution tiennent des registres détaillés, actualisés et accessibles au public sur les résultats des inspections en personne. Les travailleurs et nos syndicats doivent être informés à l'avance des résultats des mesures d'exécution, des actions judiciaires et des actions disciplinaires menées par le secteur contre les exploitants ou leurs clients. La réactivité, la transparence et la rapidité de la communication sont essentielles.

Les organismes chargés de veiller au bon respect de la réglementation doivent s'efforcer de protéger à la fois les personnes et la planète. L'ITF et ses syndicats affiliés sont aux côtés des communautés portuaires et côtières dans leur lutte pour rehausser les normes environnementales qui préservent nos précieux écosystèmes marins au profit des générations futures. Nous sommes en faveur de la décarbonation et nous pensons que les remorqueurs peuvent jouer un rôle important dans le mouvement mondial en faveur d'un transport maritime sans combustibles fossiles.

Les syndicats sont prêts à coopérer avec les entreprises et les gouvernements pour veiller à ce que le secteur joue son rôle en contribuant à enrayer la marche vers un changement climatique catastrophique. À cette fin, le secteur du remorquage doit être considéré comme s'inscrivant dans les objectifs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) et de planification de la transition vers un transport durable par les exploitants, leurs sociétés mères et leurs clients.

L'ITF appelle les gouvernements à identifier les lacunes de la législation, à les examiner, à y remédier, et à mettre en œuvre et appliquer de toute urgence des réglementations strictes dans le monde entier.

MedTug, une filiale de la plus grande compagnie maritime du monde, Mediterranean Shipping Company (MSC), a commencé à proposer des services de remorquage en Europe. Bien que MedTug soit une nouvelle venue, elle opère sous la licence actuelle d'Antwerp Towage, une société de remorquage qui bénéficie d'une dérogation en vertu de la législation européenne, ce qui lui permet d'échapper à la réglementation européenne jusqu'au 1^{er} juillet 2025.

Si MedTug s'était enregistrée en vue d'obtenir sa propre nouvelle licence lorsqu'elle a commencé ses activités en Belgique, la société aurait été obligée de se conformer immédiatement à la réglementation.

L'ITF et ses affiliés ont entretenu et entretiennent toujours de bonnes relations avec la société mère de Medtug, MSC, tant en ce qui concerne sa flotte marchande que ses navires de croisière. Il est donc décevant de constater que Medtug opère sous la licence d'Antwerp Towage en Belgique, contournant la législation sociale et fiscale, sapant la législation nationale du travail et pratiquant une concurrence en dessous du coût réel de la prestation du service. Ceci malgré le fait que le syndicat ait informé la direction locale de Medtug, avant qu'elle ne commence ses activités, que la convention collective nationale belge, la législation belge et le règlement européen devaient être respectés.

Conscient de la gravité de l'incidence de ces pratiques sur les travailleurs, et exigeant que MedTug respecte les normes portuaires et mette fin à la concurrence déloyale, le syndicat UBT-BTB, affilié de l'ITF, a pris des mesures pour contester juridiquement ces pratiques prédatrices auprès des autorités belges. Une autre société de remorquage, Boluda, a également entamé une action en justice contre Antwerp Towage et l'autorité portuaire pour concurrence déloyale. Une enquête a été ouverte sur MedTug par le département chargé de la surveillance de la législation sociale.

En clair : Les travailleurs de Medtug ne devraient pas être contraints d'attendre des années pour obtenir l'égalité de salaire et de conditions de travail et un lieu de travail sûr et sécurisé tel qu'en bénéficient les autres travailleurs des remorqueurs en Belgique. L'ITF et l'UBT-BTB demandent à Medtug d'appliquer la convention collective nationale belge.



**LES
SOLUTIONS**

LA RESPONSABILITÉ DANS LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Les travailleurs des remorqueurs représentent un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement maritime. Parmi les opérateurs de remorqueurs, ainsi que leurs clients, les compagnies de transport maritime et, en bout de ligne, les propriétaires du chargement (ou les entreprises donneuses d'ordre), chacun doit se préoccuper du bien-être des travailleurs des remorqueurs et assumer une part de responsabilité à cet égard.

Pour les compagnies maritimes internationales, l'heure est venue de réfléchir aux gains et profits substantiels qu'elles ont réalisés pour leurs actionnaires pendant la pandémie. Les géants du transport maritime étendent leurs activités à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, réalisant des investissements dans le transport routier, l'entreposage, l'aviation, les remorqueurs et autres services portuaires. Considérés dans leur ensemble, ces investissements, au cours des cinq à dix dernières années, ont donné lieu à une réorganisation majeure du marché qui confère aux compagnies maritimes et à leurs conglomérats une position de choix de contrôleur d'accès à des services complets pour les clients des compagnies maritimes. Cette expansion s'accompagne de la responsabilité, pour les compagnies maritimes, de garantir à leurs travailleurs des normes de travail élevées, quelle que soit leur position dans la chaîne d'approvisionnement.

En outre, les propriétaires de cargaisons et les compagnies maritimes doivent enquêter auprès de leurs chaînes d'approvisionnement pour s'assurer que les prestataires de services de transport traitent les travailleurs de manière équitable et correcte. Pour l'ITF, la bonne pratique est la suivante : les entreprises ne doivent passer des contrats qu'avec des fournisseurs qui respectent et appuient le droit de leur personnel à créer des syndicats indépendants, à y adhérer et à faire entendre leur voix sur les questions importantes pour la vie quotidienne des travailleurs des remorqueurs et de leurs collègues. Il s'agit notamment de la santé et de la sécurité et de la responsabilité du secteur dans la lutte contre le changement climatique catastrophique. Les conventions collectives valides et en cours constituent la garantie fondamentale des droits de ces travailleurs face à l'exploitation, aux abus et aux préjudices.

Il incombe aux propriétaires de cargaisons et aux géants mondiaux du transport maritime de veiller à ce que les droits de l'homme fassent l'objet d'une diligence raisonnable tout au long de leurs chaînes d'approvisionnement mondiales.

Partager équitablement les risques et les coûts tout au long de la chaîne d'approvisionnement du transport par conteneurs

La démarche de responsabilisation de la chaîne d'approvisionnement consiste également à examiner l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement – notamment les prestataires, filiales ou autres – afin de garantir des tarifs équitables et d'exiger des opérateurs de remorquage qu'ils respectent des conditions d'emploi sûres et équitables. Les opérateurs responsables doivent se voir offrir une chance équitable par les grands acteurs de l'industrie maritime. Mettre l'accent sur des tarifs équitables est le meilleur moyen pour les compagnies maritimes et les propriétaires de cargaisons de garantir la sécurité de leurs chaînes d'approvisionnement et d'éviter que leurs consommateurs finaux ne soient déçus par des retards ou des catastrophes causés par un nivellement par le bas meurtrier dans ce secteur.

Les clients des services de remorquage ne peuvent que bénéficier de normes élevées et de formations adaptées. Les accidents peuvent entraîner des pertes de plusieurs dizaines de milliers de dollars, voire davantage. La plupart du temps, ces accidents sont tout à fait évitables, à condition que le secteur des services portuaires et du remorquage soit durable et financièrement sain et qu'existe une législation bien pensée assortie d'une mise en œuvre efficace.

Les multinationales doivent affirmer les droits de l'homme et du travail des personnes employées dans l'industrie des remorqueurs

Les instruments internationaux suivants obligent les compagnies de transport maritime et les multinationales donneuses d'ordre à préserver la liberté syndicale des travailleurs qu'elles emploient de manière directe ou par le biais de leurs fournisseurs au sein de leurs chaînes d'approvisionnement :

- Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme (2011)
- Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales (1976, mis à jour en 2011)

À PROPOS DE L'ITF

La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) est une fédération démocratique de syndicats représentant les travailleuses et travailleurs du transport, dirigée par ses affiliés et reconnue comme la plus grande organisation mondiale du secteur des transports. Nous mettons toute notre énergie à améliorer le quotidien des travailleuses et travailleurs, en créant du lien entre les syndicats et les réseaux de travailleurs de 147 pays afin d'aider leurs membres à obtenir droits, égalité et justice. Nous sommes la voix de près de 20 millions de travailleuses et travailleurs qui font bouger le monde.

À PROPOS DE L'ETF

La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) est une organisation syndicale paneuropéenne qui regroupe des syndicats des transports au sein de l'Union européenne, de l'Espace économique européen et des pays d'Europe centrale et orientale. L'ETF représente plus de 5 millions de travailleuses et travailleurs des transports de plus de 200 syndicats des transports dans 40 pays européens. Ces travailleuses et travailleurs évoluent dans tous les pans du secteur des transports, sur terre, en mer et dans les airs.



FÉDÉRATION
INTERNATIONALE
DES OUVRIERS
DU TRANSPORT



FÉDÉRATION
EUROPÉENNE
DES TRAVAILLEURS
DES TRANSPORTS