



Conséquences du TiSA sur le secteur maritime

Novembre 2016

Le projet d'accord TiSA (accord sur le commerce des services) est un traité de libéralisation des services qui est mené en catimini et sans transparence par de nombreux Etats dont l'Union européenne. Les quelques informations qui ont été dévoilées l'ont été par des fuites sur Wikileaks ou encore par des ONG (organisations non gouvernementales).

Le TISA comporte quatre modes de fourniture de services :

- Mode 1 : « La fourniture de services transfrontières »,
- Mode 2 : « La consommation à l'étranger »,
- Mode 3 : « La présence commerciale »
- Mode 4 : « La présence de personnes physique »

Ce dernier mode est le plus dangereux pour les salariés car il revient à généraliser à l'échelle mondiale la directive européenne Bolkestein. Le TiSA peut concerner beaucoup plus que les services. En effet, un groupe de puissantes entreprises multinationales réclame un TiSA évolutif au prétexte du numérique. Ce groupe veut inclure dans le périmètre du traité les services intégrés à un produit. Elles affirment, par exemple que les chaussures de sport qui suivent l'activité, ou les ordinateurs de conduite automatique dans les voitures, ne sont pas des chaussures ni des voitures, mais des services. Le suivi d'activité serait un service de même que la conduite automatique qui permet de se faire conduire sans volant ni pédales... Aussi bien les chaussures que les voitures pourraient être vues comme des services et donc libéralisés avec TiSA.

Sur le sujet spécifique des transports, le projet TISA comporte plusieurs annexes : transport aérien, maritime et routier.

Plus particulièrement au niveau du secteur maritime, il a depuis longtemps été soumis à la libéralisation effrénée que ce soit au niveau international avec les pavillons de complaisance dans le maritime ou à l'échelle européenne dans le domaine du transport routier. Le TiSA viendra accentuer cette libération génératrice de dumping social.

Le secteur maritime est déjà largement libéralisé. En particulier avec les pavillons de complaisance qui permettent aux armateurs d'échapper à l'impôt, d'effectuer du dumping social et de se dispenser de mesures de sécurité et environnementales. Pourquoi le TiSA

dispose-t-il d'une annexe spécifique sur le sujet si ce n'est pour aller encore plus loin et s'appuyer sur le transport maritime pour toucher d'autres secteurs des transports.

En effet, dans les documents du TiSA, l'ouverture des ports et l'intermodalité sont associées au transport maritime. Il s'agit de donner un accès « raisonnable » et « non discriminatoire » à la route, au rail ou aux voies navigables pour les services de transports afin de prolonger le transport maritime. Les compagnies pourraient donc avoir une priorité sur l'utilisation des infrastructures au détriment des pouvoirs publics qui sont pourtant en charge de les gérer.

Du point de vue strictement maritime, le TiSA peut aussi avoir des impacts. Tout d'abord, le cabotage (déplacement de point à point au sein d'un pays) pourrait s'ouvrir encore plus largement au développement du pavillon de complaisance à l'image du transport de marchandise international. Ensuite, les conditions sociales des équipages des marins ont des minimas fixés par la Convention du Travail Maritime de l'Organisation Internationale du Travail et par des normes de l'Organisation maritime internationale. Ces standards sont des minimas et les organisations syndicales de marin à travers le monde se battent pour que les conditions soient meilleures que ce plancher. Le TiSA conduira à favoriser un nivellement par le bas pour arriver aux minimums avant de permettre d'y déroger !

Force Ouvrière est déjà active au niveau du syndicalisme international pour lutter contre la complaisance. Nous dénonçons en France, la création en 2005 d'un registre maritime bis (le registre international français) qui est considéré comme un pavillon de complaisance. Les possibilités d'immatriculation sur ce registre ont été étendues en 2016 par la loi dite « économie bleue ». L'arrivée du TiSA sera un argument de plus utilisée par les promoteurs du modèle de pavillon de complaisance pour encore plus l'étendre, y compris à travers ces registres bis.

L'arrivée du TiSA sera un argument de plus utilisé par les promoteurs du modèle de pavillon de complaisance pour encore plus l'étendre, y compris à travers ces registres bis.

Force Ouvrière intervient aussi activement au sein de la Fédération Européenne des Transports pour mettre fin au dumping social dans le secteur maritime, notamment en posant des règles encadrant le cabotage, à l'instar du Jones Act américain.

A l'heure où le numérique interroge l'avenir du secteur maritime et de ses emplois, le TiSA n'est autre pour les armateurs qu'un outil pour dynamiser les dernières protections des travailleurs et exercer encore un peu plus de chantage à l'emploi et dégrader les conditions de travail.

