

Rapport de synthèse des interventions et débats de l'atelier :

Le recensement des cas d'abandons d'équipages dans le monde de 1995 à 2005

par

Véronique GOY*

L'abandon des équipages fait partie des phénomènes à l'origine de certains travaux d'écriture récents qui ont introduit la notion des droits de l'homme dans le secteur maritime. C'est inhabituel et nouveau, et le sujet est polémique, comme les débats de l'OMI et de l'OIT depuis plus de 7 années l'ont montré. La question souffre de l'absence de règles juridiques qu'elles soient nationales ou internationales, pouvant résoudre les difficultés nées de l'abandon. Elle appelle un effort de recherche et de diffusion d'informations sur chaque facette de l'abandon, mais le caractère sensible du problème restreint non seulement sa définition officielle mais aussi l'accès et la divulgation de l'information. Stephen MILLER, chapelain de Missions to Seafarers à Dubaï, a affirmé pendant l'atelier que son travail pastoral serait compromis s'il diffusait de l'information sur la totalité des abandons d'équipages dont il a dû s'occuper, certains navires appartenant à des armateurs de la région.

Sur les 541 cas d'abandons recensés par l'OMI/OIT dans le monde à partir de 1995, 231 (42,70%) se sont produits en Europe (dont 178 (32,9%) en Europe du sud). Cela fait de l'Europe le principal 'Continent du Port' au niveau mondial. Parmi les pays du Port, l'Espagne détient la palme, avec 38 cas recensés, suivi de l'Italie avec 31, la Grèce 22, etc. En France, 18 cas seulement ont été signalés au groupe conjoint OMI/OIT, alors que nous en avons recensé 54 pour la même période. La même chose peut être affirmée en ce qui concerne d'autres pays d'Europe. Faut-il revoir la définition de l'abandon, notamment pour inclure les cas de longue immobilisation d'un navire et de son équipage, qui serait impayé et nourri par des associations d'assistance, mais sans que l'armateur ait renoncé totalement à s'occuper de son navire ? Une telle modification compliquerait sans doute la tâche de la communauté internationale, mais la question reste posée, car certains intérêts du secteur tendent à minimiser l'importance du problème de l'abandon, étant réticents à rendre public dans une base de données internationale les méfaits des employeurs qui ont abandonné leurs équipages, ou à reconnaître les effets négatifs du non paiement des salaires.

L'abandon des salariés par leur employeur dépasse souvent la fonction même des gens de mer et attente essentiellement aux droits de l'homme des travailleurs dans le cadre international. La profession de marin fut la première à émerger sur un marché international "globalisé", et ne devrait pas être acculée à un cruel désenchantement. Antonio BLASI, inspecteur ITF à Venise (International transport workers' federation), Fédération internationale des ouvriers du transport, a dénoncé le soutien aléatoire des autorités à la recherche d'une solution concertée au problème de l'abandon. Domingo GONZALEZ JOYANES, directeur juridique national de l'apostolat de la mer et du Centre des droits du marin à Madrid, délégué ICMA (International christian maritime association) devant le BIT (Bureau international du travail), en passant en revue le traitement des cas d'abandon de marins en Espagne, souligne que le rapport ICONS (International commission on shipping), avait déjà montré du doigt la dépréciation de la profession, auquel l'abandon participe.

* Mastaire en Politiques locales de développement de la faculté de sociologie de Rouen.

Le phénomène de l'abandon des marins présente des dimensions humaines et économiques

L'abandon d'équipage se manifeste selon l'OMI par le fait qu'un armateur n'assume plus ses obligations en ce qui concerne la fourniture de tout ce qui est nécessaire pour "l'opération du navire", y compris le paiement des salaires des marins, la fourniture de leur alimentation, les soins médicaux, etc.... et surtout, il ne rapatrie pas les marins. Généralement, il fait des promesses qu'il ne tiendra pas.

Ces abandons traduisent de mauvaises opérations financières des armateurs (faillite, banqueroute) notamment liées aux fluctuations du taux d'affrètement, à la surcapacité du tonnage des bateaux, à des marges commerciales inadéquates, au surendettement des petites compagnies, quand il ne s'agit pas de calculs financiers malhonnêtes sacrifiant les marins à la rentabilité. Les opérateurs sous-normes sont souvent tentés de s'impliquer dans des affaires louches ou criminelles et l'abandon d'équipage apparaît comme une simple solution de gestion de coût.

Tom BROWN et Nick MADDALENA, du courtier d'assurance britannique Seacurus, ont examiné les raisons de l'abandon d'équipages par les armateurs, trouvant les causes dans une trop grande confiance accordée aux armateurs par les banques lors de périodes de 'boom' du shipping. C'est la situation qui prévalait en 1995, par exemple, mais cela n'a pas empêché les marins de faire les frais de la mauvaise gestion d'opérateurs de navires peu soucieux de réinvestir dans le secteur. Selon eux, la situation n'est pas bien différente aujourd'hui, le développement de la Chine dopant le secteur. Ils ont également identifié de multiples raisons expliquant le refus des P&I Clubs de s'impliquer dans la protection des marins contre l'éventualité d'abandon. En effet, le retrait rétroactif de la couverture, le refus de l'accès direct, le retrait de couverture sans préavis, etc. sont autant de facteurs qui tendraient à rendre inadapté à l'abandon des équipages le système mutualiste pratiqué par les P&I Clubs.

Quant à la qualification de l'abandon comme violation des droits de l'homme, aucun tribunal n'a formellement rendu de décision jusqu'ici dans ce sens. Il n'empêche que l'abandon semble bien porter une atteinte grave aux droits de l'homme des gens de mer, à leur intégrité corporelle, à leur santé parfois (ils ont faim, ils ont froid), à leur liberté d'aller et de venir, et de rentrer chez eux, à leurs droits familiaux et aux droits de leurs familles. Ils les condamnent à une sorte de prison et d'exil. Ils portent ainsi atteinte à leurs droits d'accès à la justice et par là, à l'obtention d'un traitement humain et d'une réparation adéquate. Aussi les marins sont-ils dissuadés de porter plainte et menacés d'inscription sur une liste noire qui les exclurait du travail.

L'absence de solution préventive au problème de l'abandon constitue une grave lacune. Elle permet une atteinte réelle aux droits des marins, facilite des activités répréhensibles et rend le système judiciaire de l'Etat du port inopérant. James SMITH a esquissé quelques problèmes de gouvernance causés par l'abandon des marins : les limites des législations nationales, malgré les responsabilités des Etats du Port ; la difficulté à accepter les plaintes des marins pour non paiement des salaires ; la difficulté à faire condamner des armateurs ; les limites des défenseurs des marins : syndicats, avocats, et foyers d'accueil, appelés, en fin de compte, à suppléer l'action des Etats.

L'opinion internationale a pris conscience de ces phénomènes et de ses méfaits, et la communauté internationale cherche enfin à y porter remède. On ne peut qu'espérer que des marins abandonnés obtiennent justice grâce à un instrument contraignant garantissant les droits de l'homme. Et voir enfin condamner pénalement l'abandon de marins, souvent lié à d'autres actes criminels.

Des solutions ont été recherchées par le droit international :

L'OMI et l'OIT ont adopté conjointement fin 2001 la résolution A. 930 (22) soulignant la nécessité d'une protection spéciale des gens de mer abandonnés, affirmant que leur entretien, leur salaire et leur rapatriement devraient constituer une obligation contractuelle de l'armateur en cas d'abandon, et prévoyant un système de garantie financière efficace et l'assurance de leur entretien et de leur rapatriement par l'état du pavillon. Il s'agit de mettre en place un système de 'sécurité financière', sous la responsabilité des Etats du pavillon, visant à remédier aux problèmes de l'abandon, mais aussi avec l'espoir de les prévenir. Différentes garanties financières peuvent être envisagées: des systèmes de sécurité sociale, un fonds national, une assurance, ou autres formes de garantie financière.

L'OMI et l'OIT ont également élaboré conjointement une résolution jumelle A 931 (22), définissant la responsabilité des propriétaires du fait des lésions corporelles et des décès des gens de mer. Ces deux résolutions définissent diverses garanties possibles mais restent insuffisantes, car non obligatoires. Du point de vue formel, une résolution n'oblige pas, elle reste donc inappliquée dans la pratique, par les armateurs et par les P&I Clubs. Ces deux résolutions sont jugées peu utiles par ces derniers, prétendant que la nouvelle convention sur le travail maritime adoptée en février 2006 fournit une protection suffisante. On doit plutôt souhaiter l'adoption d'un instrument juridique de force contraignante, indispensable pour la mise en place d'un système de sécurité financière. Une telle avancée revendiquée par les représentants des marins et par la plupart des Etats reste à accepter par les armateurs qui veulent rester libres et ne pas avoir à payer pour les défaillances d'autrui.

Fabien JORET, porte-parole de la délégation française au groupe conjoint OMI/OIT, a passé en revue les pistes que pourrait suivre celui-ci pour atteindre des "solutions viables à long terme". Suite à l'adoption par l'OIT en février 2006 de la Convention du Travail Maritime, des dispositions pourraient être développées pour s'insérer en code A et B, par voie d'amendement, après son entrée en vigueur. Cependant, la question cruciale qui déterminera le cours des travaux est l'attitude que prendront les armateurs, qui soutiennent actuellement la position de refus des P&I Clubs. Si les armateurs persistent, une solution durable devrait venir de l'OMI, alors qu'elle serait plus conforme au rôle social traditionnel de l'OIT, la difficulté étant que le système tripartite de celle-ci exige l'unanimité des participants. Enfin, Fabien JORET examine les mérites relatifs de l'assurance et de la garantie pour protéger les marins, estimant que la protection pourrait venir d'une combinaison des deux systèmes.

Tom BROWN et Nick MADDALENA, en revanche, ont estimé que l'assurance commerciale était moins coûteuse (car soumise au marché), plus fiable, mieux réglementée, et aussi non pénalisante pour les entreprises les plus sûres. La difficulté tourne autour de la question : qui paiera ? Les Etats du pavillon et du port sont prudents, mais ont néanmoins la possibilité d'assumer la tâche de couvrir les navires arborant leur pavillon ou utilisant leurs ports : les

frais d'enregistrement des navires, et d'entrée au port, sont des moyens adéquats pour récupérer la mise des Etats.

Pour la mise en place d'une assurance, il importerait de déterminer le niveau correct de primes, ce qui nécessite de faire l'inventaire des cas d'abandon sur une période de près de dix ans: 1995-2005, selon des données brutes qui permettent d'identifier la fréquence des abandons, les causes et les circonstances de l'abandon, le nombre et l'état de santé des victimes, la suite judiciaire ou non, et surtout le coût des abandons, notamment en termes de salaires impayés et de frais d'entretien puis de rapatriement. Pour Erol KAHVECI, chercheur au SIRC (Seafarers international research centre), afin d'établir le coût juste de l'abandon, environ 10% des dossiers sur les navires abandonnés doivent être traités. Les cas les plus complets et les plus 'parlants' auraient la priorité pour le choix de l'échantillon.

Enfin, l'atelier a estimé que l'Union Européenne, qui se voudrait être un précurseur dans le domaine des droits sociaux dans le cadre de sa nouvelle politique maritime, était bien placée pour à la fois soutenir une telle recherche et encourager ses Etats membres à mettre en place un système de garantie financière protégeant les marins, même unilatéralement.