

## INTRODUCTION

par

James SMITH<sup>1</sup>

### **Les journées d'études marseillaises 2006 de l'observatoire des droits des marins : les droits de l'homme appliqués aux marins**

L'Observatoire des Droits des Marins, est une association 1901 qui a vu le jour fin 2001 et démarré ses activités en janvier 2003. Elle est animée par des membres du CDMO de l'Université de Nantes, fait partie d'un Programme de recherche et de mise en réseau accueilli par le conseil scientifique de la MSH Ange Guépin de Nantes, est soutenue par le CCFD, Nantes Métropole et le Conseil Régional Pays de la Loire (2006).

Compte tenu du nombre de partenariats que l'Observatoire des Droits des Marins a développé avec des chercheurs et praticiens des pays du Sud de l'Europe depuis son établissement, il était normal qu'il organise un colloque au cœur même du monde méditerranéen. Cela sera chose faite les 19 et 20 octobre prochain, lorsque l'Observatoire organisera une rencontre internationale, soutenue par le Conseil Régional Provence Côte d'Azur, à Carry-le-Rouet, intitulée « *Les droits de l'homme appliqués aux marins* ».

Est-il possible de concilier droits de l'homme et droit maritime ? La question est pertinente, et le colloque de l'Observatoire est d'autant plus opportun que les pays membres de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) ont adopté le 23 février dernier une Convention du Travail Maritime 'consolidée', qui non seulement réunit en un seul texte presque toutes les conventions antérieures qui concernaient les marins, mais les met à jour et les rend, au moins en partie, contraignantes. Ainsi sera-t-il plus aisé pour les Etats de ratifier les dispositions sociales concernant les marins, autrefois dispersées ; la convention prévoit aussi des méthodes d'amendement plus aisées, ainsi que des procédures de conciliation entre les marins et leur employeur (est-il encore approprié de parler d' « armateur » ?). Il s'agit, en fait, de la première 'charte des droits des marins' des temps modernes, adaptée aux règles, sinon aux us et coutumes de l'internationalisation.

C'est un moment historique donc, et il paraît approprié que l'Observatoire organise ce colloque en Méditerranée, qui a peut-être été le berceau de la navigation, le début de la légende de la vie de marin. Cependant, comme chacun le sait, la vie de marin n'est plus ce qu'elle était et des voix s'élèvent<sup>2</sup> pour évoquer le rapprochement nécessaire entre les droits de l'homme et le droit maritime. William BOURDON, ancien secrétaire-général de la Fédération Internationale des Droits de l'Homme, développera cette question en début de colloque.

---

<sup>1</sup> Représentant de l'Observatoire à Marseille, consultant d'organisations internationales, fondateur du Programme Mer au CCFD, ancien salarié de l'Union Maritime CFDT et ancien coordinateur pour la France d'ITF.

<sup>2</sup> «Out of sight, out of mind» - Seafarers, fishers and human rights », ITF, 2006  
"Seafarers' Rights", Ed. D.Fitzpatrick & M.Anderson, Oxford, 2005.

La France s'est particulièrement engagée dans l'organisation de la nouvelle convention consolidée, l'OIT ayant tenu une de ses sessions à Nantes en janvier 2004. Cependant, un avis du Conseil d'Etat de 1806 est-il toujours un frein à la prise en compte des conditions sociales des marins sur les navires battant pavillon étranger en escale dans un port français, en incitant les agents de l'Etat – de façon erronée – à ne pas s'estimer compétents ? Les analyses à ce sujet de Pierre BONASSIES, professeur de droit maritime à l'Université d'Aix-Marseille, seront plus que jamais pertinentes dans la conjoncture actuelle.

Y aura-t-il la volonté et les moyens pour appliquer la nouvelle Convention ? Beaucoup se posent la question, car le développement de certaines réglementations (les pièces d'identité des marins, le code ISPS, ou encore la criminalisation des capitaines en cas de pollution) et de certains phénomènes (les abandons de marins) ne font-ils pas que les droits de l'homme 'rattrapent' le droit maritime ? C'est d'autant plus d'actualité que l'Union européenne prépare l'élaboration de sa politique maritime et s'assigne le rôle potentiel de précurseur pour ce qui est du contrôle et de l'application des droits sociaux.

Il y aura 3 ateliers au colloque :

- *L'application de la convention du travail maritime adoptée en février 2006 par l'OIT*
- *Le recensement des cas d'abandons d'équipages dans le monde*
- *La « grande plaisance » : droit applicable et bassin d'emploi ?*

**PREMIER ATELIER : *L'application de la convention du travail maritime adoptée en février 2006 par l'OIT***

Alors qu'auparavant les 65 conventions maritimes de l'Organisation Internationale du Travail n'avaient pas de force contraignante faute de ratifications, la nouvelle convention 'consolidée' comportera des parties contraignantes (nommées 'règles' et 'normes', dans la partie A du Code) et des parties non contraignantes (dites 'principes directeurs', dans la partie B).

La Convention du Travail Maritime protégera les marins qui ne le sont pas actuellement, par des lois nationales ou régionales (par exemple, européennes), mais n'empêchera pas de telles lois de s'appliquer si elles fournissent une protection plus étendue.

Cependant, des doutes subsistent sur l'application de la nouvelle convention, qui sera de la responsabilité des Etats du pavillon et du Port State Control. Quel avantage apportera-t-elle pour les inspecteurs du travail maritime, voire pour les inspecteurs ITF ? Une charte des marins, certes, mais la nouvelle convention ne garantit ni le paiement, ni le niveau des salaires. Le contenu de cette convention n'est sans doute pas une grande avancée, mais sa structure nouvelle, reprise des conventions OMI, peut assurer une réelle effectivité.

Pour que le Port State Control prenne en compte les aspects sociaux du travail des marins, il faudra presque une petite révolution culturelle ...et que l'inspection du travail maritime ait un poids et une légitimité internationaux réels. L'approche technique doit être complétée par de réels contrôles sociaux. Comment redonner aux marins même un rôle actif dans la reconnaissance de leurs droits ?

**DEUXIEME ATELIER : *Le recensement des cas d'abandons d'équipages dans le monde***

L'OMI et le BIT travaillent depuis 1999 sur les moyens de prévenir l'abandon des équipages, alors que les travaux sur la convention du travail maritime n'ont débuté qu'en 2001. Le 1<sup>er</sup> janvier 2002 est entrée en vigueur la Résolution 930 (22) de l'OMI, qui prévoit la mise en place d'un système de sécurité financière pour garantir que les marins abandonnés reçoivent leurs salaires impayés, soient rapatriés, nourris, et soignés pendant la période d'abandon. Or, cette Résolution n'a jamais été respectée en tant que mesure 'non contraignante', et le groupe conjoint examine actuellement si elle doit se transformer en 'instrument légal contraignant'. Les armateurs et les P&I Clubs (assureurs maritimes mutualistes) y sont opposés, prétextant que le phénomène de l'abandon est marginal.

Combien de marins ont été abandonnés depuis 10 à 15 années ? Personne ne le sait exactement, aucun recensement ne se prétendant exhaustif, ni aucune recherche n'ayant été faite à ce sujet. On peut effectivement constater que l'abandon des marins ne concerne qu'une infime partie du total des navires de commerce et de pêche qui ont été en opération pendant cette période.

541 cas ont été recensés par le groupe conjoint OMI/OIT, de 1995 à aujourd'hui. Voici quelques chiffres :

- 42,70% des cas d'abandons se sont produits en Europe, dont 32,9% en Europe du sud. L'Espagne détient la palme, avec 38 cas recensés. 16 cas recensés pour la France, alors que notre recensement personnel atteint déjà 45 cas depuis 1995, ce qui n'est sûrement pas complet ...
- 140 cas recensés pour le pavillon panaméen, 25,88% à lui seul.
- 50,09% de cas dus à la banqueroute, mais un seul seulement après 2001 : de manière générale, des 'difficultés financières' sont citées comme cause dans 64,88% des cas, jusqu'à ce jour.
- Presque la moitié (49,54%) des navires abandonnés avaient des marins russophones à bord, et 61,18% étaient issus de pays faisant partie de l'ancien bloc communiste.
- 41,22% des cas (223) ont eu lieu dans la période allant jusqu'à 1999, et un total de 69,87% (378) jusqu'en 2001 ; en 2005, seulement 10 cas déclarés, et en 2006, 5 cas.

En fait, en 2006, l'ITF déclare, dans son étude intitulée « Les marins du commerce, de la pêche et les droits de l'homme » (voir plus bas), traiter 18 cas d'abandon de marins : le problème n'a donc pas disparu et nuit à l'image de la profession de marin, dans la mesure où le paiement irrégulier des salaires est une pratique fréquente. D'où sans doute la détermination du groupe conjoint OMI/OIT à continuer son travail.

Cependant, à partir du moment où les armateurs et les P&I Clubs sont opposés à la garantie financière, il faudra de solides arguments pour y remédier. Faut-il se fier essentiellement à des statistiques quantitatives ? Ne faudrait-il pas tout d'abord que l'abandon des marins soit reconnu plus officiellement comme l'occasion de violations multiples des droits de l'Homme ? Alors la 'communauté maritime' sera-t-elle plus encline à trouver la solution au problème pour améliorer résolument l'image de la profession de marin.

Quelles que soient les statistiques sur la fréquence de l'abandon, cela occasionne toujours des aberrations du point de vue ; des comportements et du règlement judiciaire. Il y a toujours une impunité totale pour les armateurs qui abandonnent un équipage. Il arrive qu'un abandon fasse partie d'une stratégie délibérée de gestion financière d'un navire et, il est bien connu qu'un armateur n'est même pas sûr de perdre son navire s'il l'abandonne. Il peut très bien le racheter à la vente aux enchères, sous un prête-nom, auquel cas il le récupère sans avoir à

payer les dettes du navire. Aujourd'hui, la vente de vieux navires pour récupérer les salaires est fortement contestée, car ne vaudrait-il pas mieux les détruire, plutôt que de les laisser commercer de nouveau avec un nouvel équipage exploité à bord ?

Un cas en France illustre l'impasse dans lequel se trouve le problème de l'abandon des marins. Dans l'affaire de l'EDOIL à Sète, environ 63.000 € sont dus à des marins grecs et pakistanais arrivés en France en 2003. ITF n'a pas voulu saisir le navire, dont la valeur était considérée comme trop basse. Comme alternative, ITF a engagé une procédure pénale en Grèce, faisant condamner le propriétaire du navire. Mais celui-ci n'a eu qu'à faire appel, ce qui renvoie l'affaire aux calandres grecques ... De toute façon, la loi grecque sanctionne les armateurs sans protéger les marins. La valeur des navires d'occasion ayant augmenté, l'équipage de l'EDOIL attend toujours la vente du navire en France, mais il n'y a aucune pression pour faire progresser la procédure. Reste aussi le problème du désamiantage pour l'envoyer à la casse, éventuellement ...

Pourtant, l'Union européenne est favorable à une solution rationnelle au problème de l'abandon. La mise en œuvre de la Résolution OMI/OIT est inscrite dans une proposition de directive de l'UE sur la responsabilité civile des armateurs, ainsi que dans le Livre Vert de la politique maritime européenne parue en avril 2006.

Cependant, la mise en œuvre d'un système de sécurité financière n'est évidente pour personne. Cela concerne le fonctionnement de l'assurance, notamment. En particulier, un recensement des cas d'abandons de marins sur les 10 dernières années est nécessaire pour évaluer les risques financiers (essentiellement par rapport aux salaires non payés) et fixer le niveau des primes en conséquence. L'atelier de Carry-le-Rouet vise à élaborer un projet de recherche qui expliciterait davantage le fonctionnement d'un système d'assurance obligatoire protégeant les marins, notamment en réalisant le recensement en question. Après tout, c'est bien l'abandon des marins qui fut la préoccupation première menant à la fondation l'Observatoire des Droits des Marins fin 2001.

### TROISIEME ATELIER : *La « grande plaisance » : droit applicable et bassin d'emploi ?*

La grande plaisance est un domaine d'activité en pleine explosion ; la Côte d'Azur est d'ores et déjà un de ses ports d'attache de prédilection ; le nouveau Registre international français (RIF) se voudrait être un pavillon adapté ....

Cependant, de nombreuses questions demandent réponses, avant que la grande plaisance ne se développe comme bassin d'emploi maritime en France. Existe-t-il un projet de filière en France, lié à la formation ?

Pourquoi les propriétaires de grands yachts choisissent-ils les 'pavillons rouges' ? Font-ils abstraction du respect des conventions sociales de l'OIT ? Quels enjeux fiscaux, administratifs, commerciaux ?

Que faire si une hôtesse se dit être la victime d'harcèlement sexuel, ou si un barman est éjecté avec violence d'un yacht, sans toucher sa paie ? C'est d'autant plus embêtant si l'incident se passe en France et que la victime cherche en vain à se rattacher à un contexte concret afin de trouver un recours judiciaire. L'administration des affaires maritimes peut-elle ignorer l'existence de ces navires dans les ports français ?

Il y a évidemment un équilibre délicat à trouver entre la promotion d'un secteur porteur et le respect des lois, notamment en Europe, qui prépare l'élaboration de sa politique maritime ...

L'atelier sera animé par le professeur Patrick CHAUMETTE de l'Université de Nantes, qui se propose de répondre à certaines questions classiques du droit du travail international soulevées par la plaisance professionnelle méditerranéenne :

- Quel est le juge compétent ? Y-a-t-il conflit de juridictions ? Le marin d'un navire étranger dans un port français peut-il saisir un juge français d'un différend avec son employeur ?
- Si un juge français est compétent, quelle est la loi applicable au contrat d'engagement ou, les lois applicables ? Loi du pavillon ? Loi du contrat ? Le contrat peut-il être rattaché au droit français si le marin réside en France, le navire passe l'hiver en France ? Si le contrat est soumis à une loi étrangère, n'existe-t-il pas des dispositions françaises incontournables, puisque le navire est attaché à un port français et, puisque le marin réside en France ? Le juge français est-il compétent ?
- Quels sont les acteurs professionnels de ce secteur ? Quelles structures ? Quelles pratiques ? Quelle sécurité ? Quelles assurances sociales ?

Il nous semble qu'il existe une grande ignorance de ce secteur professionnel, sauf évidemment de la part de ceux qui y travaillent.