

PRÉSENTATION

par

Patrick CHAUMETTE

*Professeur à l'Université de Nantes
Centre de Droit Maritime et Océanique
Droit et Changement social*

Origines de l'Observatoire des Droits des Marins.

Un premier colloque s'est tenu près de Paris, à Issy-les-Moulineaux, en 1993, s'efforçant de mettre au clair les soutiens sociaux des équipages à l'abandon, les procédures judiciaires, les structures associatives d'accueil des marins. D'un colloque tenu à Rezé en avril 1998 et de sa forte couverture médiatique¹, est né un groupe de travail au sein du Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et des gens de mer, Direction des affaires maritimes et des gens de mer (DAMGM), présidé par M. Jean-Marie GILORY, c'est-à-dire une réaction longuement attendue des services de l'Etat. Le projet d'Observatoire des droits des marins est issu de cette synergie dès 1999, notamment lors de la création de la Fédération des associations d'accueil des marins (FAAM), et de la mise en place de la commission mixte entre l'Organisation Maritime Internationale et l'Organisation Internationale du Travail, OMI-OIT, concernant la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer et les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou décès des gens de mer. Le naufrage de l'Erika en décembre 1999 a créé une grande émotion concernant la sécurité maritime et les dégâts des pollutions littorales par les hydrocarbures. Les 25 septembre et 5 décembre 2001, l'Observatoire s'est constitué en association. Le soutien financier du Comité Catholique contre la Faim dans le monde et pour le Développement (CCFD) pour trois années a permis de donner de réels moyens, notamment humains, à ce projet². Le naufrage du pétrolier Prestige en Galice en décembre 2002 a remis en lumière la prévention de la pollution des côtes par les hydrocarbures, les défaillances de la sécurité maritime, les responsabilités immédiatement imputées à l'équipage et au commandant de bord, le nécessaire renforcement des contrôles des navires par l'Etat du port. Le recrutement de Véronique AUBERT, en tant que chargée de mission, a permis un démarrage véritable, à partir de janvier 2003.

L'Observatoire bénéficie du soutien de Nantes Métropole, communauté urbaine, notamment de son président M. Jean-Marc AYRAULT, également député-maire de Nantes, par le biais d'une subvention de fonctionnement, d'un soutien du service des relations internationales de la communauté urbaine, ce qui a facilité des contacts avec la Direction générale énergie et transports (DG/TREN) de la Commission, ainsi que la Direction générale des affaires sociales, des Communautés européennes à Bruxelles. Le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, notamment la Direction générale de la mer et des transports, Direction des affaires maritimes (DGMT/DAM) participe aux activités de l'Observatoire, le soutient financièrement et accueille des étudiants juristes en stage. En 2006, le département de Loire-Atlantique a subventionné l'Observatoire au titre des activités sociales et le principal soutien est venu du Conseil régional des Pays de la Loire, qui a retenu le programme de recherche de l'Observatoire présenté dans le cadre d'un appel à projet pour une année concernant spécifiquement les Sciences humaines et sociales. Grâce aux démarches de James SMITH, le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) a soutenu financièrement l'organisation de ces Journées marseillaises de l'Observatoire tenues les 19 et 20 octobre 2006 à Carry-le-Rouet. Le Comité Catholique contre la Faim dans le monde et pour le Développement a également contribué à l'organisation de ces « Journées » grâce à une généreuse subvention.

Son activité.

¹ CCFD, « Navires bloqués, marins abandonnés » Colloque de Nantes-Rezé, 29-30 avril 1998, Paris, 1999, 178p.

² P. CHAUMETTE, « De l'abandon de marins. Pour un Observatoire des droits des gens de mer », Mélanges offerts en l'honneur de Jean CHAUSSADE, Cahiers Nantais, n° 55-56, Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes, IGARUN, 2001, pp. 273- 280.

L'Observatoire est également un programme de recherche accueilli par le conseil scientifique de la MSH, Maison des Sciences de l'Homme « Ange Guépin », ce qui lui permet une reconnaissance universitaire, un accueil dans des locaux fonctionnels, permettant l'organisation de ces « Journées ». Une diffusion des études et travaux initiés par l'Observatoire auprès de ses membres ne suffit pas ; une diffusion auprès des milieux professionnels, administratifs et académiques semble tout aussi importante, d'où la mise en place d'un site web, lieu d'échanges de communications, permettant de prolonger l'approfondissement de thèmes abordés lors de nos journées : <http://www.obs-droits-marins.fr>

Depuis l'origine, l'Observatoire s'est fait connaître des partenaires associatifs qu'il s'agisse de l'ICMA, International Christian Maritime Association, membre de l'Organisation Internationale du Travail, de l'ICSF, International Collective in Support of Fish workers de l'Apostolat de la mer, de Mission to Seamen. Il s'agit de développer un pôle francophone participant au réseau des Centres des Droits des Marins : SIRC, Seafarers International Research Centre, de l'université de Cardiff, créé par le professeur Alistair COUPER, dirigé le docteur Helen SAMPSON, le Centre for Seafarers' Rights, dirigé par Douglas STEVENSON, à New York, le Centro de los derechos del marino de Madrid, de la Mission de la mer, dirigé par Domingo GONZALEZ JOYANES. Ce dernier a participé à nos journées 2004, 2005 et 2006 à Carry-le-Rouet, créant ainsi une fructueuse collaboration. Des échanges se sont mis en place, en 2005, avec le GMI, Greenwich Maritime Institute, de l'université de Greenwich, dirigé par Sarah PALMER et auquel collabore le professeur Alistair COUPER.

Les Journées 2004 et 2005.

Les Journées 2004 avaient essentiellement abordé le premier jour le thème de la nécessité d'un droit international au sein d'une activité internationale, les transports maritimes. Le secteur des pêches maritimes n'avait pas été oublié à travers ses évolutions sociales profondes. Le Contrat d'études prospectives (CEP), réalisé dans le cadre du laboratoire rennais associé au Centre de recherche sur les emplois et les qualifications (CEREQ), en 2001, sous la direction de Gérard PODEVIN, économiste de l'Université de Rennes 1, mettait en lumière que les carrières professionnelles se raccourcissent à la pêche, autour de 15 années en moyenne, que les départs sont plus précoces. Il ne s'agit pas d'une pénurie de recrutement, mais de la nécessité d'augmenter les recrutements, compte tenu de ces carrières professionnelles plus courtes : pour le même renouvellement, il faudrait 3 fois plus d'entrants. Les causes sont à rechercher dans les dures conditions de travail, les difficultés de la conciliation de la vie personnelle et des contraintes professionnelles et une certaine baisse des rémunérations qui ne compensent pas l'ensemble des contraintes³. La « pénurie » de marins n'existe pas à Sète ; l'encadrement local, la prud'homie, la famille, les coopératives, maintiennent l'attrance du métier. Dans le nord, cette « pénurie », ces départs précoces concernent la pêche industrielle boulonnaise ; le phénomène est aussi important en Bretagne sud, dans les armements hauturiers et semi-industriels. Dans chaque bassin d'emploi, le mode de conciliation est distinct : la régulation est communautaire à Sète et à Etaples, dans la pêche hauturière la régulation est d'armement ; elle est plus individuelle, de type concurrentiel, en ce qui concerne les jeunes⁴.

Les journées 2005 de l'Observatoire ont été consacrées à la prévention des risques professionnels à la pêche. La première journée, française, avait pour but de faire l'état des lieux des accidents, des événements de mer, des naufrages, et de la politique de prévention ; la seconde journée internationale et européenne devait permettre d'élargir le champ de la démarche préventive, d'examiner les situations italienne et espagnole, d'envisager l'activité de pêche dans des conditions internationales allant jusqu'à la pêche illégale (Chili et Kenya)⁵.

Les Journées 2004 de l'Observatoire s'étaient tenues en parallèle de la session du groupe de travail tripartite (gens de mer, armateurs, gouvernements) de haut niveau de l'OIT travaillant sur les normes

³ Bref CEREQ n° 188, juillet-août 2002, Journées d'Études 2004 de l'Observatoire des Droits des Marins, Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, pp. 174-177 ; *Le secteur de la pêche maritime*, G. PODEVIN (coord.), La Documentation française, Paris, 2003 ; *Pêche : comment garder les marins ?*, Le Marin 20 septembre 2002, pp. 3-9.

⁴ A. GOUZIEU, « Pénurie de marins et carrières professionnelles à la pêche maritime » Journées d'Études 2004 de l'Observatoire des Droits des Marins, Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, pp. 167-173 ; *Emploi maritime : Du mieux en 2002*, Le Marin 15 août 2003, pp. 4-7.

⁵ Journées d'Études 2005, *La prévention des risques professionnels à la pêche*, Observatoire des Droits des marins, MSH Ange Guépin, Nantes, 275p.

du travail maritime (44 Etats, les plus impliqués au plan maritime y étaient représentés), présidé par Jean-Marc SCHINDLER, réuni à Nantes à la Cité des congrès la semaine du 19 au 23 janvier 2004. En 1998, le BIT a adopté un programme de promotion d'un « Travail décent dans la marine marchande ». En janvier 2001, un accord entre l'organisation internationale des armateurs et ITF a permis de lancer un grand chantier en vue de l'adoption d'une convention internationale de travail unique aux gens de mer, à Genève en 2006. Cette convention consolidée a été adoptée à Genève, le 23 février 2006, quand la partie pêche, elle, n'a pu être adoptée en 2005, mais sera reprise en juin 2007⁶. L'évaluation de cette convention consolidée, sa ratification, son éventuelle « communautarisation », sa mise en oeuvre font partie des thèmes de travail de l'Observatoire. Il existe encore un grand chemin à parcourir avant que cette convention internationale de travail maritime ne soit ratifiée par un nombre d'Etats suffisant pour entrer en vigueur, soit contrôlée dans la plupart des ports, de sorte qu'elle devienne un Code international du travail maritime effectif, complété autant que de besoin par des accords collectifs de travail⁷. Il était important d'organiser un atelier sur cette importante convention internationale de travail.

La seconde journée des journées 2004 était revenue sur le traitement du sort et des créances des marins abandonnés par leur employeur, puis sur les conditions de vie et de travail dans le secteur de la pêche maritime. Le transport maritime étant une activité internationale, des règles internationales doivent assurer la sécurité, le bien-être en cours d'escale, la qualité des équipages, la protection des marins en matière de droits fondamentaux, notamment de paiement des salaires et de rapatriement. Une partie des communications des Journées 2004 a fait l'objet d'une traduction en anglais par le service juridique d'ITF, ce qui a permis la publication d'actes quasiment bilingues⁸. Les Résolutions de l'OMI, adoptées fin 2001, portent sur la garantie de paiement des créances salariales des marins, en cas d'abandon, et les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou décès des gens de mer. Il conviendrait d'assurer la mise en oeuvre effective de ces Résolutions A 930 et A 931, de les intégrer dans le champ des contrôles sociaux des navires par l'Etat du port, mais aussi au droit communautaire tant dans la logique de l'Etat du pavillon que dans celle de l'Etat du port. La « communautarisation » de ces Résolutions leur assurerait une transposition au sein des législations nationales des Etats membres de la Communauté européenne⁹. Ces Résolutions de l'Assemblée générale de l'OMI rappellent aux Etats membres que dans le cadre de leurs obligations d'Etats du pavillon, ils doivent veiller à ce que les propriétaires de navires respectent les directives, à ce que les gens de mer employés ou engagés à bord de navires battant leur pavillon soient protégés, en cas d'abandon, par un système de garantie financière. Les propriétaires de navires doivent veiller à ce qu'il y ait à bord un certificat attestant l'existence d'une garantie financière, en cas de voyages internationaux. Ce certificat doit être affiché à un endroit bien visible dans les locaux d'habitation des gens de mer. Un exemplaire du certificat doit être fourni, si besoin est, aux services d'immigration. Si le propriétaire du navire manque à ses obligations, l'Etat du

⁶ BIT, *La sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche*, TMFI/1999, 106p., *Note sur les travaux de la Réunion tripartite*, TFMI/1999/12, 78 p., Rapport V (1), *Conditions de travail dans le secteur de la pêche : Normes d'ensemble (une convention complétée par une recommandation) sur le travail dans le secteur de la pêche*, 205p., Rapport V (2), *Conditions de travail dans le secteur de la pêche : les vues des mandants*, Conférence internationale du travail, 92^e session, 2004, Genève, 277p. ; Rapport V (1), *Le travail dans le secteur de la pêche*, 93^e session, 2005, Genève, 35p. Voir la communication de B. WAGNER, « ILO's work in the fishing sector », Journées 2005, Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, pp. 245-255.

⁷ M. GUILLOU, « Vers la reconnaissance d'un statut juridique international des gens de mer : le projet préliminaire de convention du travail maritime consolidée », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXI, 2003, pp. 225-249; J. SMITH, « Le passage du Blue ticket au green ticket : le dialogue collectif entre ITF et les armateurs peut-il améliorer le respect des droits des marins ? », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, t. XXII, 2004, pp. 264-276 ; Cl. DOUMBIA-HENRY, « The consolidated Maritime Labour Convention : a marriage of the traditional and the new », *Mélanges en l'honneur de Nicolas VALTICOS, Les normes internationales de travail : un patrimoine pour l'avenir*, BIT, Genève, 2004, pp. 319-334 ; O. FOTINOPOULOU-BASURKO *Aspectos generales del Convenio refundido sobre el trabajo marítimo*, Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras públicas, Vitoria-Gasteiz, 2006.

⁸ Journées d'Études 2004 de l'Observatoire des Droits des Marins, Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, 287p.

⁹ P. CHAUMETTE, « De l'abandon de marins – Vers une garantie internationale de paiement des créances salariales ? », *Dr. Social* 1999, pp. 872-877 ; « Des Résolutions A 930 (22) et A 931 (22) de 2001 de l'Assemblée de l'OMI aux réformes du droit français quant aux garanties de paiement des créances salariales », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, T. XXII, Université de Nantes, 2004, pp. 239-263.

pavillon et, dans certains cas, l'Etat dont le marin est le ressortissant ou l'Etat du port peuvent être appelés à intervenir. Lorsque des gens de mer ont été abandonnés dans un lieu relevant de sa juridiction, l'Etat du port doit informer l'Etat du pavillon et les Etats dont les gens de mer sont ressortissants, doit coopérer en vue d'une assistance mutuelle et une solution rapide de la situation. Si le propriétaire ne remplit pas ses obligations internationales, si le système de garantie financière ou l'Etat du pavillon manque à leurs obligations, l'Etat du port ou les Etats dont les gens de mer sont ressortissants peuvent procéder au rapatriement, sans préjudice du recouvrement des frais. L'Etat du port communique au secrétaire général de l'OMI ou au directeur général du BIT, les points de contacts nationaux responsables du traitement des cas d'abandon, aux fins d'une diffusion générale des renseignements. Au sein du groupe mixte OMI/OIT, il fut convenu que l'OIT constitue une base de données sur les cas signalés d'abandon de marins. Lancée en janvier 2004, SECTOR, cette base de données répertoriait, en septembre 2006, 38 cas d'abandon de marins¹⁰. La plupart des cas ont été signalés par ITF, mais deux l'ont été par la France, dont l'un un navire de pêche à Boulogne sur Mer, l'autre concernant le Shamrock, un navire français dans le port de Portland (Maine, USA)¹¹. La plupart des cas envisagés ont été résolus, dans des conditions très différentes. Le directeur du Bureau International du Travail a écrit aux gouvernements des Etats des pavillons concernés ; il a reçu plusieurs réponses, ce qui est un premier résultat encourageant, même s'il est limité.

En septembre 2005, la 6^e session du groupe de travail OMI/OIT a mis en lumière l'opposition des armateurs et des P&I (Protecting and Indemnity Clubs) à l'adoption d'un instrument obligatoire, en l'absence d'évaluation objective d'un phénomène considéré comme mineur¹². La proposition de la société britannique Seacurus Ltd semble montrer la faisabilité d'une telle garantie financière. La question de la garantie financière des créances salariales des gens de mer aurait pu être insérée dans la Convention maritime consolidée de 2006 ; tel ne fut pas le cas. Il semble qu'en 2006 à Genève, les armateurs et les représentants des gens de mer ait trouvé un accord sur une méthode pour poursuivre les échanges au sein du groupe mixte OMI/OIT : « *Considering that the text in the Convention does not address many of the provisions set out in the Guidelines on Shipowners' Responsibilities in respect of Contractual Claims for Personal Injury to or Death of Seafarers and the Guidelines on Provision of Financial Security in Cases of Abandonment of Seafarers, which have been adopted by both the Assembly of the International Maritime Organization and the Governing Body of the International Labour Office; Believes that the Joint Ad Hoc Working Group should continue its work, Recommends to both organizations that the way forward would be for the Joint Ad Hoc Working Group to develop a standard accompanied by guidelines, which could be included in the Maritime Labour Convention or another existing instrument, at a later date* »¹³. La mise en oeuvre d'une garantie financière effective suppose un recensement des cas d'abandon de navires et de non-paiement des créances salariales des marins.

Les Journées 2006.

Elles se sont tenues à Nantes les 13 et 14 avril 2006, avant de se poursuivre à Carry-le Rouet en octobre.

Les **Journées nantaises 2006** ont été construites autour de deux thèmes d'actualité. L'un concerne les ports, les circulations et migrations par voie maritime, et notamment le sort des passagers clandestins, mais aussi le bien-être des marins en escale, pris dans les mailles de la sûreté portuaire et maritime. L'autre intéresse les espaces de la concurrence, la navigation maritime, le transport de passagers et de marchandises par des transbordeurs et les règles du jeu de ce transport maritime.

¹⁰ LE GOUAS J.Y., conférence, 2^e Forum mondial des Droits de l'Homme, Nantes, Cité des congrès 12 juillet 2006, v. articles de fond à <http://www.ilo.org/public/french/index.htm> ; la base de données SECTOR est accessible à http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=fr

¹¹ Tribunal d'appel Supérieur de Saint-Pierre et Miquelon 12 janvier 2005, M. Briand c/ Saint-Pierre RoRo Service SARL et M. Poislane, DMF 2005 pp. 337-340, quant au licenciement d'un marin.

¹² BIT, *Rapport de la sixième session du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer*, Londres, 19-21 septembre 2005, § 3.1 et 3.17 ; GB.295/SMT/5, 295^e session du conseil d'administration du BIT, Genève, mars 2006.

¹³ Conférence Internationale du Travail, 94^e (Maritime) Session, « Resolution concerning the Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers », Provisional Record 3-1, Genève, 21 février 2006, p. 16.

Comment rendre la concurrence loyale, dans une activité internationale ? Comment préserver les bassins d'emplois maritimes des ressortissants communautaires ? Comment renouveler les compétences maritimes dont toutes les activités terrestres ont besoin ? Les grands navigateurs, tels ceux de la coupe de l'America ou du Vendée Globe, ne suffisent pas ; il nous faut des « petits navigateurs ».

Les ports sont-ils des havres de paix ? A Platon est attribuée la distinction fondamentale entre les vivants, les morts et les marins. Le docteur Samuel Johnson écrivait dans son journal de voyage aux Hébrides : *No man will be a sailor who has contrivance enough to get himself into a jail : for being in a ship is being in a jail, with the chance of being drowned*¹⁴. Le navire n'est pas un havre de paix. Toute expédition maritime part d'un port, en espérant y revenir ou atteindre un autre port. Le port est un lieu de rencontre entre la terre et la mer, mais pas nécessairement entre les marins et les terriens. Le port, havre de paix, est juridiquement difficile à définir. Il permet aux navires de toucher terre, aux opérations de chargement et de déchargement de se réaliser ; il facilite l'avitaillement du navire. Il permettait au marin de voir du pays, de rencontrer une fille dans chaque port. La mythologie doit être révisée.

Pour le passager clandestin, le navire peut effectivement devenir une prison. S'il souhaitait arriver à bon port et débarquer en terre promise, il risque bien d'être consigné à bord, de poursuivre sa navigation, éventuellement jusqu'au retour au port d'embarquement ; son débarquement sera sa libération, mais aussi son échec avant une nouvelle tentative. Quatre tanzaniens sont ainsi restés 217 jours à bord ; découverts à la mi-mai 2004, ils n'étaient pas encore débarqués à la fin de l'année¹⁵. Nous avons tenté de faire le point sur la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 relative aux passagers clandestins, sur la Résolution A. 871 de l'Assemblée de l'OMI, du 27 novembre 1997, portant directive sur le partage des responsabilités pour résoudre les affaires de clandestins, et l'amendement à la Convention FAL de 1965 sur la facilitation du transport maritime, adoptée par le Comité de facilitation de l'OMI, le 10 janvier 2002. Si, en France, la consignation à bord est illégale, elle demeure en pratique ; les exigences de la police de l'air et des frontières (PAF) sont-elles que l'avion qui reconduit le clandestin ne saurait décoller avant que le navire quitte le port ; dès lors, le transfert à terre dans une zone d'attente est refusé, en dépit de la jurisprudence administrative¹⁶. L'armateur est responsable financièrement de la prise en charge du passager clandestin, l'administration n'a pas à choisir le moyen de transport. Il faut donc prouver rapidement à l'administration que ces moyens sont assurés¹⁷, et ainsi obtenir le renvoi non par le navire qui a amené le clandestin, mais par un autre de la même compagnie repartant vers l'Etat d'embarquement. Des accords bilatéraux se sont efforcés de faciliter les procédures. L'un des plus récents est celui dit « du Touquet », traité conclu le 4 février 2003 entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, relatif à la mise en oeuvre de contrôles frontaliers dans les ports maritimes de la Manche et de la mer du Nord des deux pays, il est entré en vigueur en France le 1^{er} février 2004¹⁸. Un accord a été conclu, à Pretoria, entre la France et l'Afrique du Sud le 26 juin 1998, et approuvé le 12 octobre 2004 par le Parlement français. La tragédie de Douvres (58 Chinois candidats à l'immigration, retrouvés morts, le 19 juin 2000, dans un camion) est venue rappeler aux Etats membres de l'Union Européenne, la nécessité de lutter contre l'immigration clandestine et, par analogie, nous considérerons qu'une telle prise de conscience ne peut que servir la cause des transporteurs maritimes confrontés à des embarquements clandestins. La directive 2001/51 du 28 juin 2001 s'efforce, dans l'espace des accords de Schengen, d'harmoniser les sanctions financières imposées aux transporteurs. Le 29 janvier 2004, le Conseil de l'Europe a adopté, à Strasbourg, une recommandation 1645 relative à l'accès à l'assistance et à la protection pour les

¹⁴ Dr. Samuel JOHNSON, *Journal of a Tour to the Hebrides*, 3^e éd., 1773, p. 126.

¹⁵ TRADEWINDS, 10 June 2005 (Vol.16, n° 23), p 39.

¹⁶ Tribunal des Conflits, 12 mai 1997, Rapport P. SARGOS, J.C.P. 11 juin 1997, n°24, II, n°22861 ; Tribunal administratif de Montpellier, 3 juillet 1998 - Société Poyarkovo c/ Préfet de l'Hérault, Droit Maritime Français 1997-675 ; Conseil d'Etat 29 juillet 1998, DMF.1999-1013.

¹⁷ Commandant J. LOISEAU, « La chronique du clandestin (5 mars 1999) – Y a-t-il du nouveau du côté des clandestins » ; www.afcan.org.

¹⁸ Décret n°2004-137 du 6 février 2004, JORF 13 février 2004, p. 2949.

demandeurs d'asile dans les ports maritimes et les zones côtières en Europe. Ainsi s'ébauchent des perspectives de solutions, dont la faiblesse est cependant inquiétante¹⁹.

Le renforcement des contrôles migratoires européens dans les ports et dans les détroits de la Méditerranée a des conséquences dramatiques. La mise en oeuvre du Code ISPS, *International Ship and Port Security Code*, a conduit à une diminution du nombre de passagers clandestins dans les grands ports internationaux. L'Europe a connu une période d'échouage massif de navires transportant de faux passagers, à laquelle ont succédé des passages furtifs. Le renforcement de la surveillance dans les détroits a engendré des traversées maritimes plus longues et plus difficiles. Un accroissement de la mise en danger des migrants. Le Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE) espagnol est passé d'un contrôle semi-mobile et terrestre, à un dispositif très souple comprenant des unités maritimes et aériennes. Les contrôles en haute mer tendent à se mettre en place, ainsi que des surveillances dans la partie orientale de la Méditerranée. La loi française n° 2005-371 du 22 avril 2005 autorise les navires militaires français à mettre en place des mesures de prévention et de répression, à l'encontre notamment de l'immigration clandestine, sur la totalité de l'espace maritime. En haute mer, les navires de la Marine nationale peuvent effectuer des contrôles auprès des navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou a agréé sa demande d'intervention ou, auprès de navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité. Le nombre d'étrangers décédés après avoir tenté de contourner les contrôles migratoires mis en place par les Etats européens, est un nouvel aspect des frontières extérieures de l'Union européenne.

Les ports ne sont plus au centre des villes, sauf exception. Les évolutions techniques ont conduit à l'accroissement de la taille des navires, la réduction des équipages à bord, l'extension des zones portuaires dans des espaces aménagés, mais éloignés et déserts. Les escales des navires se raccourcissent au fur et à mesure de la mécanisation et de l'automatisation de la manutention portuaire. Les porte-faix ont disparu, restent-ils des gens de docks, s'il reste encore des dockers, « Heureux qui comme Ulysse à fait un long voyage » mais n'a fait escale que rapidement dans des ports ? En 1970, seulement 1 % des escales duraient moins de 12 heures, pour 27 % aujourd'hui ; il n'y a plus que 3 % des escales dont la durée dépasse 4 jours²⁰. Le marin en escale ne fait plus aucun tourisme. Il y a peu le marin pouvait descendre à terre. Il n'est pas rare qu'après 8 heures de manœuvre, un navire reste à peine 3 heures à quai. Même lors d'escales courtes, le marin pouvait rencontrer des colporteurs, « *business people* », acheter souvenirs et babioles. Les navires spécialisés, gaziers, méthaniers, pétroliers donnaient lieu à des escales courtes et contrôlées. L'accès aux terminaux est depuis longtemps réglementé, mais l'équipage peut recevoir des visites, l'aumônier ou chapelain du port, les visiteurs du Seamen's club, l'inspecteur ITF. Ces visites sont plus difficiles. Les ports se clôturent, s'entourent de grillages, développent des surveillances, exigent des agréments, des autorisations avant de se laisser visiter, avant d'envisager une descente à terre ou une montée à bord. Les attentats du 11 septembre 2001, à New York, à la suite de détournements d'avions, ont conduit à envisager des détournements de navires. Les attentats à Aden contre des navires militaires des Etats-Unis d'Amérique ou le pétrolier français le Limbourg, immatriculé aux Terres Australes et Antarctiques Françaises, montrent que des canots motorisés, tels des zodiacs peuvent devenir des armes contre des navires. Le second lieutenant du pétrolier Limbourg, un officier croate, a trouvé la mort dans cet attentat. Les déplacements dans les zones portuaires, par voie maritime ou terrestre, doivent être surveillés. Si un navire marchand peut devenir un engin de guerre en étant détourné, ne faut-il pas se méfier des personnes à bord, et notamment de l'équipage, que des marins deviennent terroristes ou qu'ils soient pris en otage. Voilà dans tous les cas la sûreté portuaire et maritime nécessaire, une mer plus surveillée à l'approche de la terre, des ports moins pacifiques, plus méfiants, moins accueillants²¹.

¹⁹ K. LE BOURHIS, *Les transporteurs et le contrôle des flux migratoires*, L'Harmattan, Paris, 2001 ; M. BUZULIER, « Passagers clandestins et transport maritime – État des lieux », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, 2006, T. XXIV, pp. 167-191.

²⁰ E. KAHVECI, « Fast turnaround ships and their impacts on crews », *Seafarer's International Research Centre*, Cardiff University, 1999, <http://www.sirc.cf.ac.uk/welcome.html> ; BIT, « Mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer à la Conférence internationale du travail », Rapport VII (1) et (2), 91^e session, Genève, 2002.

²¹ A. CHARBONNEAU « Le bien-être après l'adoption de la convention maritime consolidée de l'OIT : quelles avancées pour quelles lacunes ? », *Journées d'Études 2006 de l'Observatoire des Droits des Marins*, Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, pp. 119-142.

Que devient le marin en escale ? D'abord un suspect, ensuite un gêneur, qui complique les plans de sûreté, même lorsqu'il est innocent et paisible. Alors que le navire est un lieu de travail et de vie, le port pourrait tendre à n'être plus qu'un lieu de travail, sans vie sociale. Le port est aussi un lieu de refuge vis-à-vis des périls de la mer, une porte ouverte sur l'international, un lieu de rattachement comme le montre dans le domaine juridique l'affaire du *Mc Ruby*. Le navire a-t-il encore sérieusement un port d'attache ? Ces lieux urbains et péri-urbains sont à la fois clos et ouverts, sur la terre, sur la mer, occupés et déserts. La convention maritime consolidée ouvre une approche globale qui nécessite des applications locales, prenant en compte les niveaux régionaux et nationaux ; elle s'efforce de concilier marché économique et respect des droits fondamentaux, prend en compte le bien-être de marins. Est-elle apte à donner au port une dimension sociale ? L'avenir le dira.

Les espaces de la concurrence maritime ont constitué le second thème des Journées d'avril 2006. La création du registre international français, par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 soulève la question de la nature juridique du navire²². La décision du Conseil constitutionnel du 28 avril 2005²³ confirme que le navire n'est pas un élément du territoire de l'Etat du pavillon, ce qui ne saurait étonner les spécialistes du droit international. En conséquence, si la loi du pavillon détermine les droits fondamentaux de l'équipage, elle peut laisser place à des traitements différenciés en matière de protection sociale, de durée du travail, de durée du contrat d'engagement, de rémunération, selon la résidence du marin et la loi du contrat, choisie par l'employeur du marin et accepté par celui-ci, faute de pouvoir obtenir mieux. Le principe « A travail égal, salaire égal » semble pouvoir se perdre en mer. Le marin travaille à bord, mais semble, sur certains aspects, devenu un travailleur à domicile. La comparaison avec le second registre espagnol, créé par la loi 27/1992 du 24 novembre 1992, sis aux Canaries est éclairante. Si les marins espagnols et communautaires relèvent entièrement du droit espagnol, les marins extra-communautaires bénéficient des conventions internationales ratifiées par l'Espagne et des normes communautaires, ce qui constitue la trace de la loi du pavillon, en tant que lieu de travail des marins. C'est la nationalité du marin qui est prise en compte, quand la loi RIF retient sa résidence, son domicile. En 2003, le Règlement 1408/71 a été étendu aux ressortissants des pays tiers. Mais les marins ont été exclus de cette extension, qui nécessite une résidence normale sur le territoire communautaire, ainsi que l'exercice de la libre circulation qui crée une situation communautaire et pas simplement nationale ou internationale. Il est possible de considérer que la seule circonstance que les activités d'un travailleur s'exercent en dehors du territoire communautaire ne suffit pas pour écarter l'application des règles communautaires sur la libre circulation des travailleurs²⁴. La charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, proclamée le 7 décembre 2000, par le Parlement européen, le Conseil et la Commission, donne une forte intensité à la notion de citoyen européen, en affirmant les droits fondamentaux de la personne. Y aura-t-il un rappel de la primauté de la loi du pavillon sur la loi du contrat d'engagement, en ce qui concerne les registres internationaux des Etats membres ?

L'ouverture communautaire du cabotage national à partir 1992 n'a pas « communautarisé » le cabotage entre les Etats membres ; le cabotage intracommunautaire reste une navigation internationale²⁵. L'emploi maritime reste un objectif très limité concernant les marins communautaires. La législation communautaire est très lacunaire ; les marins sont exclus de nombreuses directives sociales, sans que la cohérence soit toujours évidente²⁶. La durée du travail à la marine marchande

²² JORF 4 mai 2005, p. 7697.

²³ Conseil Constitutionnel n° 2005-514, 28 avril 2005, JORF 4 mai 2004 p. 7702.

²⁴ CJCE 27 septembre 1989, Lopes de Veiga, aff. 9/88, Rec. p. 2989 : un matelot portugais travaillant de manière permanente sur un navire hollandais, pour une société hollandaise, peut bénéficier de l'égalité de traitement prévue par le Règlement relatif à la libre circulation des travailleurs.

²⁵ Règlement 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services au transport maritime à l'intérieur des Etats membres (JOCE n° L 364, 12 décembre 1992) ; J.P. BEURIER (dir.), *Droits Maritimes*, Dalloz, Paris, coll. Dalloz Action, 2006, n° 214.31 à 214.48 ; O. FOTINOPOULOU-BASURKO, « La loi applicable au détachement des gens de mer dans le cadre d'une prestation de service », *Droits Maritime Français*, juin 2006 ; P. CHAUMETTE, « Du portuaire et de la nouvelle bataille du Transmanche. « Soeur Anne, soeur Anne, ne vois-tu rien venir ? », DMF 2006, pp. 99-110.

²⁶ Directive 96/71/CE du Conseil relative au détachement de travailleurs effectués dans le cadre d'une prestation de services (JOCE n° L 18, 21 janvier 1997 p. 1). Les marins relèvent du Règlement 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services au transport maritime à l'intérieur des Etats membres (JOCE n° L 364, 12 décembre 1992).

relève d'une législation spécifique²⁷. En matière de manning, d'intermédiation dans la relation de travail, il n'existe ni directive, ni proposition ; le dialogue social européen maritime semble relativement bloqué. Lors de la conférence d'Athènes en 1995, ITF a fait des propositions concernant les transbordeurs, notamment afin d'éviter le recours aux navires des seconds registres, internationaux. Le 3 juin 1998, la Commission a proposé de modifier le Règlement 3577/92, notamment vis-à-vis du transport de passagers, étendant l'emprise de l'Etat d'accueil du navire²⁸ ; mais en l'absence d'unanimité au Conseil, cette proposition a été abandonnée le 11 décembre 2001.

Le conflit Irish Ferries, en mai-juin 2005, a illustré ces difficultés concernant la transmanche, qui se retrouvent sur le transbaltique ; la compagnie irlandaise a poussé ses marins irlandais à la démission avec de fortes indemnités, puis a dépavillonné ses navires vers Chypre. Un accord collectif, dont le bilan est mitigé, a conclu le conflit social. Louis Dreyfus Lines s'est efforcé de reprendre la ligne Le Havre-Plymouth grâce à un navire du registre international italien, quand cette navigation communautaire est prohibée à un navire du registre international français. Un accord collectif fut conclu le 8 décembre 2005, en conséquence du blocage du navire par la CFDT. A compter du 1^{er} septembre 2006, fin de l'affrètement d'un an, le navire passera au premier registre soit français, soit britannique. Un accord collectif européen est-il envisageable sur le transmanche, afin de reprendre les propositions de la Commission de 1998, ensuite abandonnées²⁹. Pour le moment, il ne semble pas que les armateurs y tiennent. Pourtant, les espaces de la concurrence maritime doivent être délimités et les règles d'une concurrence loyale doivent être fixées, qu'il s'agisse du Transmanche ou du Transbaltique. Ces conflits sociaux maritimes participent d'une lente construction d'un droit européen des conflits collectifs de travail, permettant d'envisager les compétences juridictionnelles en cas de conflits sociaux transfrontaliers³⁰, mais aussi les responsabilités syndicales comme dans l'affaire Viking Lines, en cours devant la Cour de Justice des Communautés européennes.

Les **Journées marseillaises 2006** se situent dans le prolongement de ces travaux précédents. Le thème « Les droits de l'Homme appliqués aux marins » servira de toile de fond aux échanges des deux séances plénières et des trois ateliers de travail organisés les 19 et 20 octobre 2006.

Le navire n'étant pas une portion du territoire de l'Etat du pavillon, il faut relire l'avis du Conseil d'Etat du 28 octobre 1806 ? Les refus de la compétence du juge du port, vis-à-vis des réclamations de l'équipage d'un navire étranger se fondaient-ils implicitement sur une conception territoriale du navire. Le 18 juillet 2000, la première chambre de la Cour de cassation, dans l'affaire de l'Obo Basak, ne s'est fondée que sur la saisie conservatoire du navire mise en oeuvre par l'équipage, pour justifier que le juge de la saisie est compétent sur le fond de la créance³¹. Cette question centrale devait être reprise lors de la première séance plénière, ce qu'effectue le professeur Pierre Bonassies, de l'université d'Aix-Marseille III, de manière magistrale. Il a existé une manière française d'appréhender la situation juridique du navire étranger dans un port français, d'où diverses interprétations ont été déduites. Il convient de reprendre ce chantier et d'enseigner les conséquences à l'ensemble des professionnels

²⁷ Directive 1999/63 du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord collectif européen du 30 septembre 1998 (JOCE n° L 167, 2 juillet 1999, p. 33) ; Directive 1999/95 du Parlement européen et du Conseil concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté (JOCE n° L 14, 20janv. 2000, p. 29).

²⁸ COM (1998) 251 final, 98/C 231/09 et 213/10, JOCE n° C 213, 9 juillet 1998, pp. 16 à 20.

²⁹ *Liaisons ferries entre Etats communautaires : à quand une norme sociale communautaire ?*, Le Marin 13 janvier 2006, pp. 16-19, sp. p. 18, « Tout cela fait désordre » ; P. CHAUMETTE, « De la nouvelle bataille du transmanche au portuaire. « Soeur Anne, soeur Anne, ne vois-tu rien venir ? », Revue Electronique Neptunus, Centre de Droit Maritime et Océanique, 2006, vol. 12/1, <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept/nep34/nep34.htm>

³⁰ E. PATAUT, « La grève dans les rapports internationaux de travail : questions de qualification », Droit Social, 2005 pp. 303-310 ; P. CHAUMETTE, « Fragment d'un droit des conflits internationaux de travail ? », obs. sous CJCE 5 février 2004, aff. C-18/02, DFDS Torline, navire Tor Caledonia, Dr. Soc. 2005 pp. 295-302 ; O. FOTINOPOULOU-BASURKO, « Competencia judicial internacional en materia de responsabilidad sindical por conflicto entablado frente a empresario marítimo. Indicios de debilitamiento del pabellón como referencia para vincular el buque a un Estado concreto », Revista de Derecho Social n° 26, 2004.

³¹ Cass. 1^{re} civ., 18 juill. 2000, navire Obo Basak, DMF 2000, 725, note Y. TASSEL ; CA Aix-en-Provence, 18^e ch., 13 avr. 2004, navire Wedge One, DMF 2004, p. 1012-1021 ; CA Rennes, ch. soc., 30 nov. 2004, navire Zamoura of Zermatt, DMF 2005, 151 ; Cass. com., 7 déc. 2004, navire Jerba, DMF 2005, 133, note J.P. REMERY.

concernés, pourvois publics, membres de l'administration maritime, magistrats, avocats. Puis viennent ensuite les présentations de la situation des marins turcs de l'Obo Basak, par Erol Kahveci, sociologue au SIRC, Seafarers International Research Centre de l'Université de Cardiff, qui illustre l'un des enjeux, la compétence internationale du juge français, qui se retrouve dans les contentieux examinés par l'atelier portant sur le yachting, illustré notamment par l'affaire du navire Zamoura of Zermatt, de la Convention du travail maritime de 2006 par Dani Appave, du Bureau International du Travail de Genève. Enfin, Anne Devouche de la DG/TREN, Direction générale de l'Energie et des Transports de la Commission des Communautés européennes, sise à Bruxelles, fait le point sur les relations de l'Union européenne et de l'Organisation Internationale du Travail dans ce grand chantier maritime.

Les travaux et échanges se sont prolongés à travers trois ateliers portant sur la Convention du travail maritime de 2006, le recensement des cas d'abandons de navires et d'équipages dans le monde et la grande plaisance professionnelle, c'est-à-dire le yachting.

Enfin, lors de la deuxième séance plénière, ils se sont clôturés à travers la présentation des rapports de synthèse de chaque atelier de travail.

Josette Sportiello, déléguée à la mer du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), nous a fait l'honneur et le plaisir d'ouvrir ces Journées marseillaises, en mettant en lumière les défauts de la gouvernance de la mer, les innovations et limites du livre vert maritime européen, en cours de consultation, l'importance pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur de la formation, de l'emploi, et des conditions de travail dans les activités maritimes. Faut-il rappeler que ces journées marseillaises de l'Observatoire n'aurait pu avoir lieu sans le soutien financier du Conseil régional PACA et du Comité Catholique contre la Faim dans le monde et pour le Développement, en espérant des prolongements prochains ? L'ensemble des communications et rapports présentés montre la richesse des échanges et des débats.