

Les Commissions portuaires de Bien-être des Gens de Mer

Journées d'études de l'Observatoire des Droits des Marins Octobre 2010

par,

Alain Coudray

Président d'honneur

de la Fédération des Associations d'Accueil des Marins - FAAM

1 – Historique ou le « temps administratif »

8 octobre 1987 – Signature par les Etats membres de l'OIT (dont la France) de la Convention 163 sur le bien-être des gens de mer en mer et dans les ports, dont l'art 5 précise que « les moyens et services de bien-être doivent être examinés fréquemment afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer... ». A cette convention est jointe la Recommandation 173 dont l'art 9 précise qu'« il conviendrait de créer des conseils de bien-être ayant notamment pour fonction :

- de s'assurer que les moyens de bien-être existants sont toujours adéquats...
- d'aider et de conseiller ceux à qui il incombe de fournir les moyens de bien-être et d'assurer une coordination entre eux.

Les CBE devraient compter parmi leurs membres des représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer, des autorités compétentes, d'organisations bénévoles et d'organismes sociaux.

6 février 2004 – A la grande satisfaction de la FAAM qui le demandait depuis sa création en 1998, la loi 2004-146 ratifiant plusieurs conventions maritimes de l'OIT – dont la 163 – est votée par le Parlement français.

11 mai 2005 - Décret 2005-507 publiant au JO la Convention 163, qui devient donc applicable en France.

21 août 2007 – Décret 2007-1227 relatif à la prévention du risque professionnel maritime et au bien-être des gens de mer. Ce décret de « transposition », outre la création d'un Conseil Supérieur au plan national assistant le ministre chargé de la mer pour tout ce qui concerne le bien-être des gens de mer précise, dans son article 5 que « des commissions portuaires de bien-être des gens de mer examinent l'adéquation aux besoins des gens de mer des moyens et services mis à leur disposition dans les ports et formulent des propositions en vue de l'amélioration de leur fonctionnement... ». Ces commissions créées par arrêté préfectoral sont présidées par le préfet ou son représentant.

15 décembre 2008 Arrêté ministériel donnant la liste des ports où seront implantées des commissions portuaires et précisant leur composition. Cet arrêté est complété par une circulaire du Directeur des Affaires Maritimes explicitant ses dispositions, notamment sur le rôle des commissions portuaires.

27 avril 2009 - Circulaire du DAM notifiant aux préfets les projets de règlement intérieur type et de rapport annuel des commissions portuaires, élaborés par un groupe de travail du Conseil Supérieur.

2 – La composition des commissions

S'agissant d'un organisme d'application d'une convention OIT, l'esprit tripartite qui anime cette Organisation doit y être respecté ; à savoir la représentation de l'Etat au sens large, incluant les collectivités territoriales et l'autorité portuaire (soit 8 pers.) , les organisations professionnelles d'armateurs (auxquelles s'ajoutent les représentants des opérateurs portuaires et des agents maritimes, consignataires des armateurs étrangers) et les syndicats des gens de mer.(6 pers.). Bien naturellement font également partie de ces commissions les représentants de ceux qui accueillent les marins (foyers et associations) et du service social maritime (5 pers.) auxquelles s'ajoutent deux personnalités qualifiées.

La commission type comprend 22 personnes, d'où l'intérêt de la désignation d'un bureau qui pourra se réunir plus souvent et plus fréquemment.

Bien que l'arrêté soit muet à ce sujet, la nomination de suppléants est tout à fait valide. Si aucune règle de quorum n'a été fixée, le règlement intérieur insiste sur l'assiduité nécessaire des membres aux réunions des commissions.

3 – Implantation des Commissions

Les 16 ports retenus par l'arrêté correspondent à des ports où existent des structures d'accueil (foyers ou associations), à l'exception de Bordeaux (où, cependant le grand port maritime réfléchit actuellement à l'implantation d'un foyer d'accueil) et Fort-de-France.

Parmi ces ports, neuf ont à ce jour une commission : Dunkerque, Le Havre, St Malo, Brest, Lorient, La Rochelle, Bayonne, Port-la-Nouvelle et Port-Réunion.

A noter que plusieurs ports importants n'ont pas été retenus, ne disposant d'aucune structure d'accueil, comme Caen, Cherbourg, Toulon, Nice, les ports corses ou Pointe-à-Pitre. Mais si le besoin se manifestait d'y implanter une association d'accueil de marins, l'arrêté pourrait être modifié rapidement.

4 – Le rôle des commissions

Il faut d'abord préciser que les commissions n'ont pas la personnalité morale mais sont des organismes administratifs. Elles n'ont donc pas vocation à gérer des services ou à recevoir des financements. Elles ne se substituent donc pas aux Conseils de bien-être déjà en place à Dunkerque ou Nantes / St-Nazaire ;

Si l'on se réfère aux textes de la recommandation 173 et du Décret d'août 2007, quatre rôles principaux sont assignés aux commissions portuaires :

- la concertation et le dialogue entre les acteurs portuaires pour faciliter le bien-être des marins en escale et établir un véritable partenariat ;

- la vérification de l'adéquation aux besoins des marins de ce qui leur est fourni dans le port en matière de bien-être. Les moyens et services sont-ils suffisants, redondants, pertinents ? Doit-on les modifier, les améliorer et comment, ?
- conséquence de ce qui précède, les financements de ces moyens et services sont-ils réguliers et suffisants, ce qui se traduit par un « tour de table » des financeurs possibles tels qu'ils sont précisés par l'article 10 de la Recommandation : subventions de l'Etat et des collectivités, taxes ou droits acquittés par les milieux maritimes, contributions des armateurs et des gens de mer, dons ;
- la rédaction du rapport annuel sur le bien-être dans leur port. Ce rapport après avoir décrit l'existant au niveau du port, des moyens de bien-être, des services offerts et de l'information des marins, fait part des difficultés rencontrées, liées au port, à la sûreté, à la structure d'accueil et à l'appui financier et propose des solutions à ces problèmes aux plans local et national. Ces rapports sont importants car ils pourront servir de base aux travaux du Conseil Supérieur et seront synthétisés dans le rapport adressé annuellement au BIT sur l'application par la France de la Convention 163.

S'y ajoutent des rôles annexes comme la tenue à jour de la liste des personnes habilitées à circuler dans l'enceinte portuaire ou temporaires face à des situations exceptionnelles comme l'abandon d'équipages.

5 – Mon opinion personnelle

Je crois que la commission portuaire est pour l'association locale d'accueil un bon outil pour améliorer les conditions de l'accueil localement. En rencontrant d'abord et en connaissant mieux les autres acteurs portuaires et en leur faisant mieux percevoir ce qui est fait en matière de bien-être et ce qui pourrait en concertation être amélioré, en fonction de ce que pourra donner le « tour de table » financier.

En listant ensuite les difficultés rencontrées qui, soit pourront trouver, toujours en concertation, une solution locale, soit devront être soumises au plan national pour, après étude du Conseil Supérieur, faire l'objet d'une décision ministérielle.

Si l'on prend l'exemple de la « contribution armateurs » qui a animé les débats de la dernière assemblée générale de la FAAM, si comme l'a fait le Préfet de La Réunion toutes les commissions portuaires, dans leur rapport annuel, pointent le financement irrégulier et insuffisant des armateurs et, la nécessité de prévoir une contribution obligatoire identique dans tous les ports, sous une forme à définir au plan national, le Conseil Supérieur sera obligé de se saisir de ce problème et de proposer au Ministre une solution. Ce problème sera évidemment porté à la connaissance du BIT qui pourra préciser ce qui est fait en la matière par d'autres pays signataires de la 163.

Sous réserve de disposer d'un bureau représentatif et dynamique, présidé par une autorité administrative forte, la commission pourra ainsi jouer son rôle de « facilitateur » capable par une bonne concertation de résoudre les problèmes locaux et de proposer au plan national les mesures nécessaires à un accueil des marins performant parce que justement partenarial, répondant ainsi à l'esprit de la Convention 163.