

L'abandon des marins, une vision générale.

Introduction au problème de l'abandon des marins dans un port étranger.

Patrick CHAUMETTE

Du navire, de sa navigation, de son pavillon, de ses escales.

La mobilité internationale des navires et des marins a fait de l'obligation de rapatriement une spécificité ancienne du contrat d'engagement maritime. L'isolement du navire, son éloignement du port d'attache, les périls de la mer donnent au travail maritime des conditions particulières. En sus du paiement du salaire, en contrepartie du travail fourni, l'armateur a depuis très longtemps l'obligation de soigner le marin blessé ou malade au service du navire et de le rapatrier, en cas de mise à terre pour blessure ou maladie, ou à l'issue de la période d'embarquement. Le capitaine qui abandonne un marin malade ou blessé dans un port où n'existe aucune autorité française, sans assurer son traitement et son rapatriement commet un délit pénal (art. 67 Code disciplinaire et pénal de la marine marchande).

Cette obligation de rapatriement se trouve dans les Rôles d'Oléron, le Consulat de la mer, ou les Recès hanséatiques. Sauf cas graves, le marin ne doit pas être abandonné en terre étrangère ; quand les autorités locales cherchent noise à un membre de l'équipage, le maître ou capitaine doit le soutenir dans la mesure où son intervention ne risque pas de compromettre le sort de l'expédition maritime. Les contrats d'engagement écrits, conservés par l'écrivain du bord, complétés et souvent contrôlés par un agent administratif, à partir du *scrivano per parte de marinari* de Pise dès 1335, insistent sur la nourriture, la boisson et les loyers, quand les statuts traitent des soins et du rapatriement

Du rapatriement du marin : approche contractuelle et statutaire.

Le rapatriement consistait à ramener le marin embarqué dans son quartier d'inscription, rapatriement au sens du retour en France et conduite de retour au sens du quartier maritime. Le code du travail maritime de 1926 consacre un chapitre particulier au rapatriement et à la conduite à travers ses articles 87 à 90.

Le rapatriement est une obligation contractuelle et légale, qui met en jeu des intérêts privés et publics. Le marin peut partir à l'aventure s'il sait qu'il sera rapatrié. Le délaissement ruinerait la confiance des marins dans les armateurs et engendrerait une pénurie de main d'oeuvre. Ce marché du travail était assez fermé, compte tenu des obligations militaires spécifiques, puis en raison de l'exigence de brevets, le rapatriement est une obligation de solidarité professionnelle, une obligation familiale en quelque sorte entre gens de mer. Le rapatriement est aussi d'ordre public. Le marin du commerce ou de la pêche pouvait être conduit à servir les navires militaires ; le marin est donc un bien précieux, même s'il risque sa vie en mer. En 1891, le rapatriement a été étendu aux agents du service général, qui n'étaient pas des inscrits maritimes soumis aux obligations militaires spécifiques des marins.

Quant aux marins étrangers embarqués à bord des navires français, à la suite de la ratification par la France de la Convention n° 23 de l'OIT de 1926¹, la loi du 25 septembre 1939 a modifié l'article 119, alinéa 2 du code du travail maritime : l'obligation de rapatriement porte sur le retour au port d'embarquement. La doctrine expliquait que ces marins étrangers n'ont pas droit au rapatriement proprement dit, n'étant pas des inscrits maritimes, même si cette

¹ Décret du 14 avril 1929, *BOMM* n° 163.

obligation est plus liée au contrat d'engagement maritime qu'au statut social des marins. « On ne peut exiger de l'armateur qu'il rapatrie ces marins dans leurs pays respectifs, quand bien même souvent ces marins ne tiennent nullement à regagner leur patrie ; aucun intérêt public n'impose ce rapatriement »². Ces marins étrangers, non inscrits maritimes, font partie de la main d'œuvre lointaine et ne bénéficie guère d'une approche statutaire.

Le Royaume-Uni, qui n'a pas connu de système d'inscription maritime, est resté dans une logique très contractuelle. Le Merchant Shipping Act de 1906 impose à l'armateur des obligations souples. Si le délaissement du marin est du à un cas fortuit, son rapatriement est à la charge de l'Etat, dans le cadre de la protection diplomatique des ressortissants nationaux. Le rapatriement imposé à l'armateur n'intervient que s'il congédie le marin. Le rapatriement est donc la conséquence de l'initiative du contractant dans la rupture du contrat d'engagement ; il n'est pour rien dans la rupture du contrat par cas fortuit. Le rapatriement n'est pas une protection personnelle du marin, il conduit éventuellement à le débarquer loin de chez lui. Si l'armateur ou le capitaine trouve au marin un emploi équivalent à bord d'un navire britannique à destination d'un port anglais, le rapatriement est assuré par équivalence. Ce dispositif est conforme à l'article 3 de la Convention n° 23 de l'OIT, à condition que le marin soit rémunéré de ses services lors de cette navigation de retour au pays (art. 5)³.

Dans l'approche statutaire française, qu'il est possible de retrouver dans les lois belge, italienne, marocaine, japonaise et allemande, les intérêts privés et publics sont mêlés. Il existe donc un droit propre de l'Etat au rapatriement des marins, ses ressortissants nationaux, droit éventuellement exercé contre l'armateur. Selon le doyen Georges RIPERT, le marin débarqué ne réclame jamais directement son rapatriement à l'armateur, car l'Etat se charge de le rapatrier, par l'intermédiaire du consul de France. L'Etat qui a fait l'avance des frais de rapatriement agit en recouvrement contre l'armateur. La Cour de cassation a décidé, le 6 février 1877, que l'Etat n'était pas subrogé dans les droits du marin, mais agissait en vertu d'un droit propre⁴. Dans son arrêt du 7 mai 1919, la Cour de cassation précise que le droit propre de l'Etat découle de la législation spéciale de l'inscription maritime, alors même que le rapatriement a été étendu au personnel hôtelier, non inscrit maritime.

Que l'obligation de rapatriement soit simplement contractuelle ou contractuelle et statutaire, elle exprime une caractéristique du contrat d'engagement maritime, la protection par l'Etat de ses ressortissants nationaux. Elle est liée au privilège de nationalité des marins, qui a disparu avec la libre immatriculation du navire. A l'époque, l'Etat du pavillon est aussi l'Etat dont le marin est le ressortissant national. Mais cette approche de l'obligation de rapatriement pourrait concerner les rapports du marin avec l'Etat dont il est le ressortissant, c'est-à-dire les obligations des **Etats fournisseurs de main d'œuvre maritime**.

Le défaut de rapatriement des marins.

² G. RIPERT, *Droit maritime*, Dalloz, 4^e éd. T. I, *Navigation – Navires – Personnel – Armateurs - Créanciers*, 1950, n° 593 bis, p. 526.

³ P. CHAUMETTE, « Le rapatriement des marins », in *Un droit pour des hommes libres*, Études en l'honneur du professeur Alain FENET, Litec, Paris, LexisNexis, 2008, pp. 51-70.

⁴ Cass. ch. Réunies, 6 février 1877, Dalloz. 1877-1-114, Sirey 1877-1-357 ; dans le même sens, Cass. 31 décembre 1879, D. 1880-1-133, D. 1880-1, 124 ; Cass. 16 mars 1914, D. 1916-1-144, S. 1915-1-97, n. LYON-CAEN, Rev. Int. Droit Maritime, XXX, 5 ; Cass. 7 mai 1919, S. 1920-1-293, Rev. Int. Droit Maritime XXXI, 340, n. G. RIPERT.

Le défaut de rapatriement du marin conduit à confronter les obligations de l'armateur défaillant, en faillite, ou en coma avec celle de l'Etat du pavillon. **L'Etat du pavillon** doit-il pallier les défaillances des exploitants des navires, qu'il a immatriculés, à qui il a octroyé son pavillon ?

La 9^e conférence internationale du travail maritime de 1926 a adopté, à Genève, la convention n° 23 qui prévoit le droit de tous les marins embarqués dans leur propre pays d'être reconduit au port d'engagement ou au port d'embarquement. Le rapatriement se fait soit vers le port d'engagement, soit au port de départ du navire. Ce rapatriement concerne tout marin embarqué ; **c'est l'Etat du pavillon qui doit veiller au respect de cette obligation, quelle que soit la nationalité du marin**. Éventuellement, l'autorité publique fait l'avance des frais (art. 6) ; les législations nationales fixent l'imputation de ces dépenses à l'armateur ou à l'Etat du pavillon (art. 3). Les conditions de rapatriement des marins étrangers sont précisées par les lois nationales. La Convention n° 23 exclut le cabotage national, la pêche, les navires de moins de 100 tonneaux. Une simple Recommandation de l'OIT visait le capitaine et les apprentis, en raison du particularisme de leurs contrats.

La convention 166 de l'OIT de 1987 sur le rapatriement des marins a été faiblement ratifiée jusqu'à ce jour, avec seulement 13 ratifications : Allemagne, Australie, Brésil, Bulgarie, Egypte, Espagne, Guyana, Hongrie, Luxembourg, Mexique, Roumanie et Turquie. En cas de défaillance de l'armateur, **l'Etat du pavillon** doit organiser le rapatriement et en assumer les frais ; sinon le rapatriement du marin peut être organisé par **l'Etat du port** où se trouve débarqué le marin ou **l'Etat dont il est le ressortissant** (art. 5). La recommandation 174 de 1987 précise que, chaque fois que l'armateur ou l'Etat du pavillon n'assure pas le rapatriement du marin, l'Etat du port ou l'Etat, dont le marin est ressortissant, devrait organiser ce rapatriement, puis recouvrer les frais auprès de l'Etat du pavillon. Cette recommandation ne saurait créer une obligation

L'abandon de l'équipage.

Dans les faits, le navire abandonné par son exploitant et son équipage se retrouve dans un port, le plus souvent un port étranger. Les marins sont-ils à la charge de l'Etat du port ? Celui-ci considère-t-il que ces marins étrangers d'un navire étranger sont sur son territoire dans ses eaux intérieures ? Ou plutôt qu'ils travaillent à bord d'un navire étranger, se situent à l'étranger, devront faire reconnaître leurs créances salariales et leur droit à rapatriement auprès d'un tribunal étranger, plutôt qu'un tribunal du port ? Peuvent se poser des questions de nature juridique d'un navire dans un port dont il ne bat pas le pavillon, de frontière entre la terre et la mer : la limite des eaux territoriales ou la passerelle entre le navire et le quai ?

Tout projet de rapatriement nécessitera des frais. L'Etat du port peut-il avancer ses frais, en espérant les recouvrer contre l'armateur défaillant, contre l'Etat du pavillon, contre l'Etat dont le marin est le ressortissant national ? Plus le temps passe, plus la situation de l'abandon des marins se complique, plus les droits de port augmentent, ainsi que les frais de justice, plus les créances salariales prennent une ampleur incertaine. Les marins peuvent-ils agir en justice dans leur port d'abandon, en ayant un accès au juge, un droit à un procès équitable, l'assistance juridique qu'ils sont incapables de financer ?

Comment prévenir l'abandon des marins ?

Qu'apporte la convention OIT de 2006 sur le travail maritime ?

Qu'elles ont été les avancées nationales en France, en Espagne notamment ?