

Les Origines de l'Observatoire des Droits des Marins

Les Journées d'études 2007 de l'Observatoire des Droits des Marins

par

James Smith

Il y a 22 ans naissait le premier foyer des marins français à Port de Bouc, avec l'appui du CCFD et du Conseil Régional PACA. En même temps, le CCFD mettait en place le Groupe Mer puis, en 1987, le Programme Mer, qui a soutenu des actions de développement dans le secteur maritime, essentiellement dans le tiers-monde, mais aussi en France, avec l'élargissement du réseau des foyers des marins, la création de collaborations entre pêcheurs de différentes nationalités, et la défense des marins abandonnés.

Un premier colloque sur les droits des marins a eu lieu à Paris en 1993, sous la présidence de Patrick CHAUMETTE, organisé par le CCFD, en réaction à l'affaire de l'AGHIOS CHARALAMBOS en 1991. Puis, nous avons vu, en France, le commencement d'une longue série de navires abandonnés avec leurs équipages, à partir de 1994. Le CCFD a organisé en 1998 un deuxième colloque sur le phénomène des marins abandonnés à Rezé. Puis, en 1999, les Affaires Maritimes ont constitué un groupe de travail pour chercher des solutions aux problèmes, sous la direction de Jean-Marie GILORY ; et les foyers des marins se sont fédérés. Une première tentative de créer l'Observatoire des Droits des Marins eut lieu en 1999, avec la présentation d'un projet à la Direction de la Francophonie au Ministère de la Coopération : ce projet fut élaboré en France, avec des partenaires sénégalais et mauriciens, mais le projet ne fut pas retenu. Finalement, le professeur Patrick CHAUMETTE a réuni les arguments nécessaires pour que l'Observatoire des Droits des marins voie le jour en 2001, sous l'égide de la faculté de Droit de l'Université de Nantes

En France, nous espérons la réforme des lois nationales, surtout après l'arrêt de la Cour de Cassation du 18 juillet 2000, qui déclarait les tribunaux français compétents pour juger les litiges entre les marins étrangers et leurs armateurs. Mais cette réforme n'est pas venue, car il fallait des solutions internationales. ITF avait convaincu l'OMI et l'OIT de mettre en place un groupe de travail conjoint pour travailler sur les solutions à apporter au problème des marins abandonnés, et aussi à celui des indemnisations pour blessures et décès des marins. Des résolutions ont été adoptées par l'OMI en 2002, mais pas respectées. Au même moment, le travail de révision et de refonte des conventions de l'OIT était en cours, ce qui a mené à la Convention du Travail Maritime en 2006.

Cette convention donnera, on l'espère, des orientations plus contraignantes au respect des droits des marins, dans tous les domaines de leur métier. En revanche, cette convention ne résout pas totalement le problème de l'abandon des marins, car elle ne garantit pas le paiement des salaires. Alors, il s'agit de chercher les moyens de mettre en œuvre un système dit de 'sécurité financière', qui permettra de résoudre rapidement et, on l'espère, de prévenir l'abandon des marins.

Nous nous demandons aussi comment les marins peuvent être mieux protégés contre l'abandon. C'est pour cela que nous avons invité au colloque de l'Observatoire à Carry-le Rouet en octobre 2007 des représentants du monde de l'assurance, la société SEACURUS. Nous avons également invité des représentants de deux organisations de recherche

britannique, qui sont aussi liés par leur histoire, le SIRC et le Greenwich Maritime Institute. Un des rôles de l'Observatoire, c'est de défricher. Nous avons parlé à ces deux organisations de recherche en vue d'élaborer un projet ambitieux, qui est celui de faire l'inventaire des cas d'abandons dans le monde. Car c'est une estimation sérieuse des coûts de l'abandon qui est nécessaire pour mettre en place un système de garantie financière qui pourra protéger convenablement les marins.

Nous voulons aussi mieux comprendre comment se développe le travail des marins dans la grande plaisance. Alors nous espérons que le CCFD et le Conseil Régional de PACA continueront à appuyer cette démarche de défrichage. En fait, nous avons aussi parlé avec le Conseil Régional de Bretagne, et celui des Pays de la Loire. Car l'Europe doit aussi jouer un rôle de précurseur, même si la solution trouvée doit concerner le monde entier et, surtout, l'ensemble des opérateurs du transport maritime. C'est un objectif ambitieux que de faire cette recherche, qui doit être indépendante pour éviter les pressions qui voudraient qu'elle ne se fasse pas. Un projet de directive sur la responsabilité civile chemine bel et bien au niveau des institutions européennes, ayant été adopté par la Commission des transports du Parlement Européen en avril 2007.

C'est sans doute ainsi que les droits de l'homme progressent dans la construction du droit maritime international. Le métier de marin est le premier qui a dû s'adapter à ce que nous appelons aujourd'hui la mondialisation. C'est un chemin difficile que nous parcourons, semé d'embûches. C'est donc important que nous puissions compter sur le soutien d'organisations comme le CCFD et le Conseil Régional PACA, avec la bienveillance bien sûr de l'Etat français, sous l'autorité d'organisations comme l'OMI et l'OIT, et la force de persuasion que représente aujourd'hui l'Union Européenne.