

Une commission portuaire de bien-être à Nantes-Saint-Nazaire : Conséquence de la ratification de la Convention 163 de l'OIT.

<p>Patrick CHAUMETTE Professeur à l'Université de Nantes Droit et Changement Social UMR CNRS 6028 Centre de Droit Maritime et Océanique</p>
--

A Platon est attribué la distinction fondamentale entre les vivants, les morts et les marins. 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. 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 aménagées, mais éloignées 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 disparus, restent-ils des gens de docks, s'il reste encore des dockers. « Heureux qui comme Ulysse à fait un long voyage » et fait escale rapidement dans un port ? 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 jours. Le marin en escale ne fait plus aucun tourisme.

L'accueil des marins dans les ports relève d'une longue histoire depuis la création de la société des œuvres de mer en 1894, afin de venir en aide aux veuves et aux orphelins, ou celle des abris des marins par Jacques de Thézac, afin de protéger les marins pêcheurs de l'alcool et de maladies vénériennes. Qu'il s'agisse de la marine marchande ou de la pêche, la lutte contre l'alcoolisme, la protection morale des marins fut au cœur des interventions associatives, étatiques et internationales. La recommandation 48 de l'Organisation Internationale du Travail, adoptée en 1936, se préoccupe des débits de boissons et du racolage ; il convient de protéger les marins sur le quai de la Fosse. Les institutions sociales de bien-être sont destinées aux marins français et adaptés à leurs besoins. Les activités maritimes, depuis Cromwell et Colbert, fonctionnent dans un cadre professionnel, administratif, juridique, national. Il n'en va plus ainsi depuis la seconde moitié du XX^e siècle en raison tant de la pacification des mers que des effets inattendus de la décolonisation. Une nouvelle division internationale du travail est en œuvre, qui amplifie les effets sociaux des évolutions techniques.

Le Centre de Droit Maritime et Océanique de l'Université de Nantes regroupe divers juristes de spécialisations différentes qui ont deux points communs, l'un évident, l'autre inattendu peut être. Ils s'intéressent tous à une facette des activités maritimes : la dimension historique du droit maritime, la mer et ses espaces, le navire et ses contrats, le port et le littoral, la pêche et les ressources vivantes de la mer, les pollutions et la protection de l'environnement, ces morts-vivants qui vont en mer, c'est-à-dire les gens de mer. De plus en plus, la recherche en ce domaine est internationale, c'est-à-dire porte sur le droit international en voie de création lente depuis 1919. La dimension communautaire est importante, puisqu'elle bouscule les cadres professionnels nationaux, les « corporations » maritimes et portuaires. Reste-t-il du droit français maritime et pour combien de temps ? Cette internationalisation juridique conduit à revenir vers les proximités, quand il s'agit de mettre en œuvre les conventions internationales.

Le bien-être du marin en escale, comme à bord, est ici notre centre d'intérêt ; ce bien-être doit être pris en compte par la communauté portuaire de la Basse-Loire, ce qui est tout sauf évident. Entre les galettes du prestige et le départ du Vendée Globe, la visite de la Marité de Thalassa à Nantes, sont nos événements médiatiques, éphémères et extraordinaires, ce qui laisse peu de place au quotidien. Pourquoi organiser et financer des services sociaux aux bénéficiaires de marins qui passent, étrangers à bord de navire étrangers. Ces coûts vont engendrer quels bénéfices ?

Il existe d'abord une question de principe.

L'internationalisation du travail maritime, due au développement de la libre immatriculation des navires, c'est-à-dire au phénomène des pavillons de complaisance a transformé les besoins, autant que les évolutions techniques. Les services d'accueil dans les ports doivent être ouverts à tout marin,

quelles que soient sa nationalité et celle du navire d'embarquement. La Convention 163 et la recommandation 173 ont été adoptées en 1987 ; l'accent reste mis sur des foyers d'accueil, l'accès à des salles de sport, mais aussi sur des visites à bord, l'accès à des moyens de transport, aux moyens de télécommunications, aux soins, aux lieux de culte. La ratification de la Convention 163 impose des contraintes aux Etats, à la différence des seules recommandations.

Les commissions portuaires de bien-être deviennent une obligation ; elles peuvent constituer une commission consultative supplémentaire, ce dont est très friand en France.

Le bien-être et la sûreté portuaire, une conciliation nécessaire.

Le Code ISPS (International Ship and Port Security), de l'OMI a été élaboré et mis en oeuvre rapidement, puis intégré dans une Directive communautaire, transposée en France par anticipation. Tant la sûreté portuaire que la sûreté maritime ont donné lieu à des mesures contraignantes, sous la tutelle des Etats-Unis d'Amérique. Le Code ISPS fait lui-même référence au bien-être des marins et à la Convention 163 de l'OIT, ce que la pratique semble ignorer. La France a ratifié en 2004 cette convention 163. La méfiance des ports et de la terre vis-à-vis des navires et des marins est absurde, quand les équipages sont les premières vigies de la sûreté portuaire, quand l'accès maritime aux ports est le moins surveillé et le maillon faible. Le port exige de nombreux documents des navires, mais n'en fournit aucun ; cette dissymétrie est clairement préoccupante.

Il convient ensuite d'envisager la mise en oeuvre.

Le phénomène d'abandon des navires et des équipages a conduit les bénévoles des associations d'accueil des marins à dépasser leur rôle d'accueil et d'écoute, pour se préoccuper de la défense des droits des marins. Il en est résulté la création d'une fédération nationale des associations d'accueil des marins (FNAAM) en 1999, une coopération avec les interventions syndicales, notamment les inspecteurs de la Fédération internationale des ouvriers des transports (ITF - International transport workers' federation).

Le paradoxe actuel est que les bénévoles de ces foyers d'accueil ont plus de chance de trouver des subsides à Londres auprès d'un syndicat international, qui fait financer par les armateurs son fonds de bien-être que par les communautés portuaires professionnelles. Il est complété par un second : l'Etat impose des commissions, sans avoir les moyens financiers de mettre en oeuvre le premier service social indispensable. L'Etat a bien du mal à maintenir les services sociaux destinés aux marins français (20.000 actifs à la pêche, 10.000 au commerce) quand ce sont des services sociaux destinés aux marins étrangers qu'il faut mettre en place.

Les conseils portuaires de bien-être ont été mis en place à Marseille-Fos dès 1999, puis à Dunkerque en 2003. Par-delà l'accueil et les services de base, il convient de s'interroger sur la mobilité des marins en escale, dans un contexte de renforcement de la sûreté portuaire et maritime, en raison de l'entrée en vigueur du Code ISPS, adopté par l'Organisation Maritime Internationale à la suite des attentats de New York de décembre 2001.

La commission portuaire de bien-être devrait dessiner la nouvelle consistance sociale du port.