

## Prévention et répression du harcèlement à bord.

Patrick CHAUMETTE  
Professeur émérite de l'université de Nantes

A Brest, le procès à l'encontre de l'armement Genavir et de trois de ses salariés pour harcèlement, agressions sexuelles et discrimination, les 22 et 23 avril 2025, a reçu un écho important, dans les médias, mais aussi dans la communauté maritime.

**Les précédents.** Il y avait déjà eu des précédents et des condamnations dans des affaires semblables. *En octobre 2007*, la cour d'appel d'Aix-en-Provence avait jugé un cas de harcèlement d'une femme marin à bord d'un ferry, le Kalliste de la Cie Méridionale de Navigation, en 2000. Le capitaine d'armement s'était contenté de réunir ensemble tout l'équipage, hommes et femmes réunis ; les personnels masculins avaient nié toute discrimination et avaient expliqué que les femmes devaient changer de mentalité. Le CHSCT s'était intéressé à l'organisation du travail au restaurant des deux ferries de la compagnie, constatant de fortes différences : les personnels masculins nient et expliquent que les femmes devraient changer de mentalité. L'armement semblait ne s'intéresser qu'à l'égalité salariale. Une réunion extraordinaire, en urgence, du CHST eût lieu le 15 novembre 2000, en présence de l'inspecteur du travail maritime et du médecin des gens de mer, qui ont réalisé une analyse très éclairante, notamment de la dégradation de la situation à partir de la première réunion du CHSCT du 28 mars. Les délégués considèrent qu'il s'agit de problèmes d'ordre privé. Il est constaté que les délégués de bord n'ont fait remonter aucune information, que le commandant n'a pas fait une véritable enquête, n'a pas tenu un registre des plaintes, mais a communiqué un rapport au capitaine d'armement, dans lequel il reconnaît avoir sous-estimé la situation. Le règne du déni semble très important. Ce n'est qu'au bout de dix mois que le commandant révoit les deux femmes concernées. Le Tribunal d'Instance de Marseille, le 12 mai 2006, a annulé le licenciement de la plaignante, en reconnaissant l'existence d'un harcèlement moral, a condamné l'employeur à 40 000 euros de dommages et intérêts, l'employeur ayant manqué à ses obligations de sécurité et de protection de la santé de ses salariés : aucune mesure concrète de prévention n'avait été prise à partir du mois de mars 2000. Ce jugement a été confirmé par la cour d'appel d'Aix-en-Provence, le 2 octobre 2007.

v. Gw. Proutière-Maulion, note sous CA Aix en Provence, 18<sup>ème</sup> ch, 2 octobre 2007, *Droit Maritime Français* 2008, n° 692, pp 426-434 et « Le rôle du capitaine de navire dans la prévention et la lutte contre les pratiques de harcèlement moral et sexuel à bord », *Neptunus*, e-revue, Université de Nantes, Vol. 15, 2009/2, <https://cdmo.univ-nantes.fr/fr/publications/neptunus-e-revue>  
Me D. Cohen, « Le cas du harcèlement moral d'une femme marin en France », *Les journées d'études de l'Observatoire de Droit des Marins*, 5 et 6 juin 2008, pp. 59-145.

*En Espagne*, malgré l'intrication des nationalités entre pavillon du navire et pays de l'entreprise de manning, en mai 2008, le tribunal supérieur de justice du Pays basque avait lui aussi retenu la responsabilité des employeurs pour du harcèlement sexuel à bord d'un ferry en 1996. A bord du ferry Pride of Bilbao, immatriculé aux Bahamas, de la compagnie P & O European Ferries Ltd, battant pavillon britannique, une société espagnole employait du personnel hôtelier, dont une femme victime de pratiques de harcèlement sexuel, de la part d'un harceleur ayant un employeur britannique. Au cours de la procédure de 1996 à 2008, se posèrent deux questions délicates : d'une part celle de la compétence juridictionnelle internationale, d'autre part, celle des rapports entre les divers employeurs du personnel travaillant à bord.

La plainte pénale déposée en Espagne se trouva bloquée par l'immatriculation aux Bahamas du navire. Le tribunal du travail de Bilbao admit la violation du droit à la dignité et indemnisa la victime, retenant la responsabilité solidaire des employeurs, en l'absence de mesures préventives suffisantes. Le tribunal supérieur de Justice du Pays Basque infirma cette décision, en raison de l'absence de rapport de travail entre les deux salariés relevant d'employeurs différents. Il en résultait la négation de la communauté de travail et l'impunité du harcèlement, dans ce cas.

La Cour constitutionnelle espagnole, le 17 décembre 2007, retint une analyse fonctionnelle des rapports de travail, la responsabilité solidaire des employeurs, mis au courant des incidents, mais sans réactions suffisantes et donc cassa cet arrêt (STC 250/2007). Le 6 mai 2008, le tribunal supérieur de Justice du Pays Basque retint la responsabilité solidaire des employeurs, du propriétaire du navire, et de l'agence de manning du harceleur. La salariée obtint environ 200 000 euros de dommages et intérêts, dix années après sa grave dépression.

v. Olga Fotinopoulou-Basurko, « Acoso sexual a bordo de buques (A propósito de la Sentencia del Tribunal constitucional. STC 250/2007), *Les journées d'études de l'Observatoire des Droit des Marins*, 2008, pp. 83-109. ISSN: 1771-8457

### **Faible impact et pourtant.**

Mais qui s'est intéressé à ces cas ? Ils ont été rangés dans les tiroirs, oubliés. Il a été longtemps difficile d'aborder ces questions dans la filière. De nombreux interlocuteurs avaient peur de la stigmatisation. Le monde maritime semble prendre conscience de l'importance de cet enjeu. Le 25 juin 2024, le Conseil supérieur des gens de mer lançait la campagne [Face au harcèlement, toutes et tous sur le pont \(https://harcelement-toussurlepont.fr/\)](https://harcelement-toussurlepont.fr/). Elle doit continuer à se décliner dans les établissements de formation et dans les armements. Elle a été développée avec l'expertise du service social maritime, du service de santé des gens de mer, de l'Institut maritime de prévention et du Crapem (Centre ressource d'aide psychologique en mer). Pour sa responsable, Camille Jégo, le champ d'action des troubles liés aux violences ne relève pas de situations personnelles. Les conséquences des harcèlements, des violences discriminatoires ne sont pas une pathologie individuelle, souligne-t-elle. C'est une pathologie de l'organisation du travail. Les trois affaires ont d'ailleurs, chacune, révélé l'inefficacité des signalements en interne, ignorés dans les hiérarchies. Camille Jégo appelle donc à externaliser l'alerte pour restaurer les marins dans le droit commun.

<https://lemarin.ouest-france.fr/economie/social/les-acteurs-du-maritime-lancent-une-grande-campagne-de-lutte-contre-le-harcelement-8b3a1e2a-3300-11ef-8462-4d5d263c07bc>

**En l'espèce**, trois anciennes officières et une ancienne matelote ne peuvent plus embarquer à la suite du harcèlement dont elles disent avoir été victimes à bord, et une autre matelote toujours en poste au sein de l'armement Genavir par passion, mais éprouvée, et qui estime que sa condition de femme la freine dans sa progression professionnelle. Des femmes qui avaient fait des choix forts, des femmes qualifiées, qui avaient accepté les contraintes de la vie en mer sur leur vie personnelle, a souligné la procureure. Les faits avaient été signalés à la hiérarchie de Genavir par cinq personnels, femmes et hommes, dès juin 2019, mettant en cause un commandant. Une enquête disciplinaire interne avait été ouverte. Elle avait confirmé les faits dénoncés et s'était soldée par une mise à pied de 8 jours pour l'auteur. La direction de l'armement s'était efforcée d'éviter de nouveaux embarquements communs, réduisant ainsi les possibilités des plaignantes, ce qui avait été vivement critiqué. L'inspection du travail s'est saisie de ces cas de harcèlements, et a effectué un signalement auprès du procureur de la République en 2021. Le parquet de Brest a alors diligenté une enquête de police, qui a duré plusieurs années et a vu l'audition de plusieurs anciens salariés, femmes et hommes, qui ont témoigné de faits similaires. C'est donc le parquet qui a retenu ces qualifications et préventions après sa propre enquête. Trois femmes se sont portées partie civile, en qualité de victimes, avant l'audience.

Jusqu'à deux ans de prison avec sursis assortis de peines d'amendes allant de 10 000 à 40 000 euros ont été requises à l'encontre de l'armement Genavir, de son ancien directeur général, d'un ancien commandant et d'un ancien chef mécanicien, à l'issue de l'audience qui s'est élargie au procès de la banalisation du harcèlement sexuel et de l'alcool à bord des navires. La procureure a notamment dénoncé la culture sexiste, le huis clos et le brouillage entre vie personnelle et professionnelle ou encore la banalisation de la sexualisation des femmes, avant de demander à ce que soient retenues toutes les qualifications à l'encontre des accusés : pour les deux anciens salariés, harcèlement sexuel, harcèlement sexuel et agressions sexuelles ; côté armement, blessures involontaires et discrimination professionnelle.

### **Médiatisation contreproductive à Brest ?**

Manifestement, le président du tribunal correctionnel de Brest n'a pas du tout aimé la médiatisation de l'affaire, estimant que le procès ne pouvait pas être considéré comme celui du #MeToo à bord.

Un ancien marin de l'armement Genavir, qui opère la flotte océanographique française de l'Ifremer, a été condamné, le jeudi 19 juin 2025, à deux ans de prison avec sursis pour une agression sexuelle et une tentative d'agression sexuelle. L'ancien chef mécanicien, âgé de 46 ans, avait globalement reconnu des propos sexistes et agressions sexuelles (mains aux fesses, sur le sexe, agression dans une cabine) visant les membres féminins de l'équipage des navires de recherche *Le Pourquoi pas ?* et *L'Atalante*. Il a été condamné pour une agression sexuelle et une tentative d'agression sexuelle à l'encontre de deux femmes membres d'équipage, une peine assez proche des réquisitions. Il devra également verser 3 000 euros de dommages et intérêts à sa principale victime. Les faits de harcèlement sexuel pour lesquels il était poursuivi ont été considérés comme prescrits par le tribunal.

Un ancien commandant et la société Genavir ont été relaxés. L'ancien commandant, âgé de 61 ans, à qui il était reproché des propos et comportements sexistes, des regards insistants et intimidants, mais aussi d'avoir réalisé une vidéo d'une de ses subordonnées en maillot de bain, à son insu, a été relaxé pour l'ensemble des faits. Le président du tribunal a notamment souligné le caractère subjectif des regards insistants évoqués par les plaignantes et l'absence de connotation sexuelle de la vidéo réalisée dans un lieu public du navire. Genavir a été relaxé des faits de discrimination professionnelle et blessures involontaires qui lui étaient reprochés, de même que son ancien dirigeant.

Cet armement, et les autres, vont-ils apprendre à mieux gérer ces plaintes à bord ? Les institutions internes des armements peuvent-elles gérer ces enquêtes impartialement ou faut-il externaliser vers des instances de médiation ce traitement ? Le risque est grand que cette nouvelle affaire, cette fois-ci pénale, ne reste au fond d'un nouveau tiroir, de plus en plus loin des mémoires. Il ne semble pas que le procureur ait fait appel.

### **Et ensuite ?**

A l'échelle internationale, l'OMI mène cette année 2025, à l'occasion de la journée internationale des gens de mer du 25 juin, une campagne de communication contre le harcèlement dans le secteur maritime, autour du hashtag #MyHarassmentFreeShip (mon navire sans harcèlement). L'organisation promeut une culture de la dignité, du respect, de la sécurité et de l'inclusion à bord de chaque navire, précise-t-elle dans un communiqué diffusé ce 25 juin. Une journée désignée par les Nations Unies pour reconnaître le rôle essentiel que jouent les gens de mer dans le commerce mondial, la sécurité et la circulation des biens essentiels. La campagne appelle tout le monde à s'unir pour construire un secteur maritime où tous les gens de mer se sentent protégés, valorisés et respectés et où chaque navire est un navire sans harcèlement.

<https://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/Pages/Day-of-the-Seafarer-2025.aspx>

L'OMI prend des mesures concrètes pour lutter contre le harcèlement sur le lieu de travail maritime. À partir du 1er janvier 2026, une formation obligatoire sur la prévention du harcèlement, y compris l'agression sexuelle et le harcèlement sexuel, sera exigée en vertu du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW). Les amendements ont été adoptés en 2024, marquant une étape importante dans le renforcement de la protection des gens de mer et reflétant l'engagement de l'OMI en faveur d'un changement systémique par le biais d'une réforme politique et d'une coopération mondiale.

*Prévenir et combattre la violence et le harcèlement dans le secteur maritime*, 5 mars 2024

<https://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/pages/Tackling-violence-and-harassment-in-maritime.aspx>

Une réunion du [Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI](#), qui comprend des représentants des gouvernements, des propriétaires de navires et des gens de mer, s'est tenue du 27 au 29 février au Siège de l'OMI à Londres (Royaume-Uni), afin de discuter de futures mesures possibles à prendre pour prévenir et traiter ce grave problème, notamment par le biais de la législation, des mécanismes et des politiques, ainsi que d'une formation renforcée.

Dans le monde entier, on assiste à une prise de conscience croissante concernant la violence et le harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, qui viennent s'ajouter à des conditions de travail déjà difficiles.

Le Secrétaire général de l'OMI, M. Arsenio Dominguez, a ouvert la session, à Londres : "Nous restons inébranlables dans notre engagement à créer un environnement de travail sûr et respectueux à bord. Reconnaissant qu'il s'agit non seulement d'un impératif moral, mais aussi d'une nécessité pratique pour la croissance durable du secteur, nous nous engageons à prévenir et à combattre les actes d'intimidation et le harcèlement dans le secteur maritime.

"Notre objectif commun est clair : répondre aux attentes des gens de mer, du secteur, des administrations et du grand public en faisant en sorte que le secteur des transports maritimes soit exempt de toute forme d'agression."

Le Directeur du Département des politiques sectorielles de l'OIT (SECTOR), M. Frank Hagemann, a déclaré : "Il est essentiel que nous fassions tout ce qui est en notre pouvoir pour résoudre les problèmes qui peuvent amener les gens de mer expérimentés à quitter la mer ou dissuader les jeunes femmes et les jeunes hommes d'embrasser la profession. Toute forme d'actes intimidation et de harcèlement, ou de violence et de harcèlement, est en contradiction directe avec le concept même de travail décent. Il doit y avoir une tolérance zéro à l'égard de ce type de comportement."

Après trois jours de délibérations, le Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI s'est mis d'accord sur plusieurs recommandations à soumettre au [Comité de la sécurité maritime](#) de l'OMI lors de sa prochaine réunion en mai 2024 (MSC 108) et au Conseil d'administration du BIT en temps voulu.

### **Terminologie harmonisée**

Le Groupe de travail tripartite mixte a recommandé l'utilisation de la terminologie "violence et harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles" dans les instruments et recommandations pertinents de l'OMI et de l'OIT, afin de refléter leur pertinence dans le secteur maritime.

### **Formation obligatoire des gens de mer**

Le Groupe de travail tripartite mixte a recommandé que le MSC examine une série actualisée d'amendements au Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille ([Code STCW](#)), figurant dans le tableau A-VI/1-4 du Code STCW, en tenant compte des résultats émanant du Groupe de travail tripartite mixte, en vue d'une adoption ultérieure par le MSC 108. Il s'agit de prescriptions minimales obligatoires pour la formation de familiarisation en matière de sécurité et pour la formation et l'enseignement de base pour tous les gens de mer.

Le projet d'amendements garantit que les gens de mer possèdent les connaissances et la compréhension élémentaires concernant la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, ainsi que de la manière de prévenir les incidents et d'intervenir. Le projet d'amendements a été approuvé par le MSC, à sa [107ème session](#) en 2023, en attendant d'être examinés par le Groupe de travail tripartite mixte.

### **Mesures pour les administrations et les compagnies maritimes**

Le Groupe de travail tripartite mixte a recommandé au MSC d'envisager l'adoption de mesures, applicables aux Administrations et aux compagnies maritimes du monde entier, pour lutter contre la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles.

Ces mesures soutiendraient la mise en œuvre des prescriptions de l'OMI en matière de sécurité de la gestion et de l'exploitation des navires en mer ([Code ISM](#)) et comprennent :

- l'intégration de politiques et de procédures pertinentes dans les systèmes de gestion de la sécurité, y compris la prise en charge des victimes et la protection contre les représailles ; en plus d'établir les objectifs supplémentaires de gestion de la sécurité pour la compagnie, y compris l'évaluation des risques et la mise en place de mesures de protection ;
- précisant que les Systèmes de gestion de la sécurité doivent garantir le respect des règles et règlements obligatoires en la matière, y compris les prescriptions nationales, et que les recommandations élaborées par les organisations du secteur des transports maritimes sont respectées ;
- répartir les responsabilités entre les cadres supérieurs et les administrations des entreprises pour traiter les cas signalés, et fournir des ressources requises pour réagir, y compris des soins médicaux et un soutien en matière de santé mentale pour les victimes ; et

- assurer la formation et la familiarisation des gens de mer et du personnel à terre désigné aux politiques de la compagnie et à leur mise en œuvre.

#### **Destituer les auteurs de ces actes**

Le Groupe de travail tripartite mixte a recommandé que le MSC charge le Sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille ([Sous-comité HTW](#)) d'examiner la proposition d'inclure une nouvelle prescription dans la règle I/5 (Dispositions nationales) de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille ([Convention STCW](#)). Cette prescription impliquerait la suspension ou la résiliation des brevets de tout marin condamné pour agression sexuelle, ce qui aurait pour effet de destituer les auteurs de ces actes.

#### **Guides médicaux**

Le Groupe de travail tripartite mixte a recommandé qu'en coordination avec l'Organisation mondiale de la Santé ([OMS](#)), les mesures prises à la suite de sa réunion soient prises en compte lors de la modification du Guide médical international de bord, troisième édition, ou lors de la révision des guides médicaux nationaux et du secteur.

#### **Campagne de sensibilisation internationale**

Le Groupe de travail tripartite mixte a recommandé le lancement d'une campagne internationale conjointe OIT-OMI, avec le soutien des États Membres de l'OIT et de l'OMI, des gens de mer, des propriétaires de navires, des organisations gouvernementales et non gouvernementales, afin de sensibiliser le public à cette question. Il a encouragé les gouvernements à lancer des campagnes nationales en collaboration avec les partenaires sociaux et d'autres organisations nationales.

#### **Collecte de données sur la violence et le harcèlement**

Le Groupe de travail tripartite mixte a demandé aux Secrétariats de l'OMI et de l'OIT d'étudier les moyens de collecter des données, de manière appropriée, sur la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles dans le secteur maritime. Le Groupe de travail tripartite mixte a encouragé les gouvernements, les gens de mer, les propriétaires de navires et toutes les parties prenantes à examiner, lors des prochaines réunions, la manière de collecter les données de manière globale, en tenant compte de toutes les garanties nécessaires.

#### **Instruments de l'OIT**

Le Groupe de travail tripartite mixte a recommandé que le Conseil d'administration du BIT invite les membres de la [Commission tripartite spéciale de l'OIT](#) de la [Convention du travail maritime](#), 2006, qui se réunit en avril 2025, à envisager de soumettre des propositions pertinentes pour amender la MLC, 2006.

L'objectif est de veiller à ce que les États Membres et les compagnies maritimes définissent et interdisent la violence et le harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, et adoptent des politiques, des mesures et des programmes appropriés pour prévenir et traiter ces problèmes.

Les amendements possibles comprendraient l'introduction de politiques et de mesures susceptibles d'aborder les responsabilités différentes et complémentaires des États du pavillon, des États du port, des États fournisseurs de main-d'œuvre, des propriétaires de navires, des gens de mer et d'autres parties prenantes, ainsi que d'améliorer la coopération entre ces groupes.

Les propositions pourraient s'appuyer sur les mécanismes de plainte existants à bord et à terre pour faciliter l'accès à des recours efficaces en cas de violence et de harcèlement, y compris la protection contre la victimisation ou les représailles et la protection de la vie privée et de la confidentialité des personnes impliquées.

#### **Partenaires sociaux**

Le Groupe de travail tripartite mixte a recommandé que la Fédération internationale des ouvriers du transport ([ITF](#)) et la Chambre internationale de la marine marchande ([ICS](#)) examinent et mettent à jour leur Guide sur l'élimination du harcèlement et des actes d'intimidation à bord des navires, afin de refléter toute mesure prise par les organes de l'OMI et de l'OIT, à la suite des recommandations du Groupe de travail tripartite mixte.

**Sur la santé mentale et les suicides à bord** : v. Raphaël Baumler & Maria Carrera-Arce, "Suicide at sea: navigating in restricted visibility", *Maritime Studies* (2025) 24:42

<https://doi.org/10.1007/s40152-025-00422-3>