

De l'abandon de marins. Pour un Observatoire des droits des gens de mer

Patrick CHAUMETTE

UFR de Droit et des Sciences Politiques
Université de Nantes
B.P. 81307
44313 – NANTES Cedex 3

Résumé : L'internationalisation du travail maritime, le développement de la complaisance conduisent à une concurrence sans frein dans les transports maritimes. La complaisance ultime conduit les exploitants commerciaux à abandonner les navires saisis par les créanciers ou retenus par les autorités portuaires, à abandonner leurs équipages. Ces marins sont secourus par des associations caritatives, et suivent des procédures complexes, longues et incertaines afin d'obtenir paiement des salaires et rapatriement. Le renforcement des garanties doit être recherché dans un cadre international. Les réseaux associatifs, syndicaux et juridiques créés peu à peu, les pratiques évolutives de l'administration ont besoin d'un lieu de coordination de réflexion, de recherche, d'une dimension francophone et internationale, permettant des études sur les conditions de vie et d'emploi des marins et de leurs familles. L'université de Nantes peut accueillir un tel projet d'Observatoire des Droits des Marins.

Mots-clés : Transport maritime. Abandon de marins. Navires saisis. Armateurs insolvables. Pavillons de complaisance. Observatoire d'études et de recherche.

Abstract : The internationalization of maritime work, the expansion of the convenience flags lead a competition without any limits in the maritime transports. The ultimate convenience leads the commercial maning owner to abandon their ships seized by the creditors or detain by the port authority, to abandon their crew. These seafarers are helped by charities, can use the procedures, complexe, long, uncertain, to obtain their wages and repatriation. The improvement of the guarantees must be found out in an international way. The network of associations, trade unions and lawyers, created step by step, the evolution of the administrative operations need one place to be thought, searched of a french speaking and international dimensions permetting studies about the way of life, the conditions of work for the seafarers and their families. The University of Nantes can welcome such a project of a Center for Seafarer's Rights.

Key words : Sea Transport. Abandonment of Seafarers. Seized Ships. Bankrupted Ship Owner. Flags of Convenience. Center for Studies and Research.

Le droit positif réprime l'abandon de famille ; il en sera bientôt de même de l'abandon d'animaux. Sont également réprimés les abandons d'épaves de véhicules, d'objets dangereux, de navires, devenus épaves. Faut-il réprimer, sur le plan international, l'abandon de marins ? La question est nouvelle ; elle découle de l'internationalisation du travail maritime, du délitement de la fonction armatoriale, ainsi que de l'insuffisance du droit international en matière de rapatriement des marins. Il est possible d'évoquer les cas du *Kifangondo* au Havre, de l'*Obo Basak*, à Dunkerque, du *Koporye* et de l'*Alliance* à Saint-Nazaire, du *Vacy Asii*, du *Gorlovka*, du *Junior M* ou du *Victor* à Brest, du *Simba* ou du *Florenz* à Sète, de l'*Oscar Jupiter* à Nantes, du *Hassel*, du *Beloostrov* à Marseille, de l'*Olga J* en Bulgarie.

Pendant longtemps, les transports maritimes ont été dominés par les États développés, par des armateurs plus entrepreneurs que financiers, par des flottes nationales embarquant des ressortissants nationaux. Compte tenu des intérêts publics, de défense nationale et de commerce extérieur, l'État soutenait ses armateurs, son pavillon, ses marins. Si l'obligation armatoriale de rapatriement des marins a une longue histoire, son effectivité était devenue depuis longtemps indiscutable. L'armateur classique restait fidèle à ses équipages dans les difficultés (Hesse, 1995). La convention n° 23 de l'OIT de 1926 prévoit une telle obligation, mais, entrée en vigueur le 16 avril 1928, elle doit être ratifiée par les États d'immatriculation des navires pour créer des obligations aux armateurs. Elle est silencieuse

sur la défaillance tant de l'armateur que de l'État du pavillon, se contentant de renvoyer vers les dispositions de la législation nationale ou vers les clauses contractuelles. Cette convention n'a fait l'objet que de 45 ratifications. Si des conventions internationales de travail concernent le paiement des salaires, peu abordent les risques d'insolvabilité de l'employeur. La 79^e conférence internationale du travail de 1992 s'est penchée sur cette situation et a adopté pour les travailleurs terrestres des instruments pertinents, la Convention 73 et la Recommandation 180. De tout temps, des navires ont fait l'objet de saisies conservatoires par des créanciers, mais l'armateur craignait surtout leur immobilisation. L'attachement de l'armateur au navire et à l'équipage évitait un blocage durable. Il en était de même en cas de grève de l'équipage pour des motifs de rémunération. Dans les secteurs sophistiqués (pétroliers, méthaniers, porte-conteneurs, transports de passagers), l'abandon de navires et de marins ne se rencontre pas.

Jean Chaussade, depuis longtemps, ne s'intéresse pas qu'aux poissons ou à la pêche, mais aussi aux communautés humaines littorales, et donc aux marins. Nous nous côtoyions agréablement au sein de la même université. Dans un premier temps, il me débaucha en vue d'une coopération avec Madagascar, afin de former Stanislas, responsable du syndicat des marins malgaches. Depuis plus de cinq ans, la coopération avec le Comité Catholique contre la Faim et pour le Développement (CCFD), et plus particulièrement son Groupe Mer, nous a conduit à participer à la mise en place d'un réseau des associations des foyers d'accueil des marins dans les ports français, d'un réseau d'avocats spécialisés en matière de droit social, travaillant en réseau avec les inspecteurs ITF en France, c'est-à-dire en coopération avec l'ensemble des syndicats français de marins et les associations intéressées. D'un colloque tenu à Rezé en avril 1998 et de sa forte couverture médiatique (CCFD, 1999), est né un groupe de travail au sein du ministère de l'Équipement et des Transports, une réaction des services de l'État. Le projet d'Observatoire des Droits des Marins est issu de cette synergie ; s'il se crée, Jean Chaussade y aura eu sa part. Ses successeurs devront alors poursuivre ses efforts.

I - L'INTERNATIONALISATION DU TRAVAIL MARITIME

De nos jours, l'activité des transports maritimes est dominée par les pavillons de complaisance, les équipages internationaux. Cette complaisance a poussé les États européens à mettre en place des registres bis ou économiques, depuis 1986 ; pour faire face à la concurrence déloyale de la complaisance, il semble nécessaire d'eupéaniser la complaisance à bord : les marins non communautaires sont embarqués à des conditions "étrangères", sans véritable protection sociale (Chaumette, 1995 et 2000a). La plupart des marins ne sont pas des ressortissants de l'État du pavillon ; ils n'y sont pas plus domiciliés. Le régime juridique de l'embarquement est essentiellement fixé par le contrat d'embarquement, souvent conclu avec une société de management de personnel. Il existe des degrés dans la complaisance ; elle peut concerner des navires neufs et bien entretenus, des porte-conteneurs, des navires d'un âge avancé, mais bien entretenus et bien gérés. Quant aux marins, il existe plusieurs marchés du travail, selon sa nationalité, sa compétence professionnelle, son insertion dans un office public, une société de management. Sa situation peut être plus ou moins précaire. Certains officiers européens de la marine marchande vivent une expatriation heureuse, dans un contexte de pénurie d'officiers. D'autres marins internationaux sont ballottés par les hasards de la navigation.

Cette concurrence, sans limite, permet aussi la navigation de navires anciens, amortis, peu entretenus, fortement rouillés, pour des trafics de vrac, sans grande valeur ajoutée, dotés d'équipages plus ou moins qualifiés, peu rémunérés. Si des créanciers saisissent ce navire, la *single ship company* limite les risques de l'armateur et les garanties des créanciers ; le navire bloqué par une saisie conservatoire risque d'être abandonné par l'armateur ; sa valeur à la ferraille n'incite pas à une saisie exécution rapide, face à un armateur insolvable. Le navire peut ainsi rester plusieurs dizaines de mois dans un port ; les marins attendent leur rapatriement et leur rémunération grâce au seul soutien des associations caritatives. Ce sont parfois les marins impayés depuis plusieurs mois qui se mettent en grève face au vide et qui sont à l'origine de la saisie conservatoire.

Depuis près de cinq ans, ce phénomène a pris de l'ampleur en raison de la faillite des compagnies maritimes d'État du bloc soviétique. Privées de subventions, ces compagnies furent privatisées, souvent transférées sous pavillon de complaisance. Les navires, ni entretenus, ni gérés, se posent avec leurs équipages au hasard des navigations. Sont ainsi concernés des marins russes, ukrainiens, roumains, angolais, géorgiens. Depuis juillet 1995, 200 cas ont été répertoriés par la Fédération Internationale des Transports (ITF, 1999)⁽¹⁾.

Le navire angolais *Kifangondo* est resté plus de cinq ans au Havre, trois équipages se succédant ; il a fini par être vendu aux enchères, alors que la compagnie d'État a interrompu trois fois cette procédure par de modiques versements. Le *Koporye*, navire russe de la Baltic Shipping, s'est retrouvé saisi par un créancier allemand à Saint-Nazaire, comme une trentaine de navires de la compagnie en déconfiture ; l'équipage n'était pas payé depuis trois mois ; le navire, en mauvais état, mais navigable, sera vendu aux enchères au bout de neuf mois de procédures ; il faudra encore neuf mois pour que les marins touchent les deux tiers de leurs créances salariales. Le *City of London*, immatriculé à Belize, propriété d'un Sri-Lankais, géré par une société britannique, s'est retrouvé à Marseille, avec un équipage letton, russe et sri-lankais impayé depuis six mois. L'*Oscar Jupiter*, navire roumain, bloqué deux années à Nantes, vendu pour la ferraille, semble continuer à naviguer en mer Noire. Les illustrations pourraient être multipliées ; il y a en France constamment trois ou quatre situations de ce genre, une dizaine en Europe et une trentaine dans le monde (Center for Seafarers' Rights, 1998 ; Chaumette, 2001).

Ces marins sont secourus dans les bouts de port par les associations caritatives, qui les accueillent, les nourrissent, les soignent. Ces dépenses et les frais de chauffage sont le plus souvent pris en charge par les budgets communaux, au titre de l'aide sociale facultative. Les autorités étatiques restent en général indifférentes, considérant qu'à bord d'un navire battant pavillon étranger, les marins sont à l'étranger⁽²⁾. Une fédération des associations de foyers d'accueil des marins s'est constituée (FAAM) ; un réseau d'avocats s'est formé ; trois inspecteurs de la Fédération Internationale des Transports, ITF, travaillent en France pour le compte de la CFDT et de FO et collabore avec la CGT. Ce mouvement international de solidarité permet parfois des négociations, lorsque l'armateur n'est pas comateux. Ce sont aussi fréquemment des actions en justice qui sont mises en œuvre. En effet, il est nécessaire d'obtenir la reconnaissance des créances salariales, avant d'envisager une éventuelle garantie de paiement, puis un rapatriement.

II - L'ATTENTE ET L'INCERTITUDE. QUELLE GARANTIE DES CRÉANCES SALARIALES ?

La reconnaissance des créances salariales des marins, abandonnés dans un port français, par l'armateur étranger d'un navire étranger, soulève la question de la compétence internationale du juge français. La difficulté semblait réglée par l'application de l'article 7-1 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 relative à la saisie conservatoire de navire. À défaut, le principe du *forum arresti*, largement reconnu en *common law*, semblait ouvrir à tout créancier maritime l'accès à une juridiction de proximité, vis-à-vis du navire qui constitue sa principale garantie. L'évolution jurisprudentielle récente démontre peut-être une avancée.

L'*Oscar Jupiter*, navire roumain, vint à livrer à Nantes, en janvier 1998, une cargaison de sucre fortement mouillée, ce qui engendra la saisie conservatoire du navire par le destinataire, puis par Petromarine, fournisseur impayé du navire *Oscar Altaïr* à Dunkerque. L'*Oscar Jupiter* appartient à une des trois compagnies d'État roumaines, incapables de payer leurs créanciers et même les équipages de leurs cinquante navires. Le 8 juillet 1998, la Cour d'appel de Rennes admet la compétence du juge français et confirme la compétence du tribunal de commerce de Nantes, dans la mesure où la créance de Petromarine est fondée sur des livraisons de soute intervenues à Dunkerque, ce qui ouvre un nouveau rattachement de la créance maritime vis-à-vis de l'État du lieu de la saisie conservatoire.

Le 21 octobre 1998, la même chambre de la Cour d'appel rejette la compétence du tribunal de commerce de Nantes vis-à-vis des créances salariales des marins, mais de plus et surtout, rejette la compétence des tribunaux français au fond en l'absence de rattachement spécifique. La Cour considère que ces créances salariales sont exclusivement roumaines, nées de contrats d'engagement conclus en Roumanie, pour un travail à bord d'un navire battant pavillon roumain ; les marins doivent donc saisir les juridictions roumaines du travail à Constanza⁽³⁾. Si Petromarine dispose d'un titre permettant la mise en œuvre d'une saisie exécution devant le tribunal de grande instance de Nantes et la vente aux enchères de l'*Oscar Jupiter*, navire fortement rouillé, il n'en est pas de même des marins, notamment des cinq marins restés assurer la garde et la conservation du navire, à Nantes depuis plus d'un an. Tout au plus, ces marins restants pourront-ils bloquer la répartition du prix de vente dans l'attente de la décision roumaine reconnaissant leurs créances et de son exequatur. Petromarine n'entreprend pas la saisie exécution du navire, sa créance n'étant pas privilégiée.

Il résulte de ces deux arrêts rennais qu'à la suite d'une saisie conservatoire de navire intervenu en France, au fond, le juge français est compétent pour statuer sur une livraison de pétrole français, mais non sur l'abandon en France de marins étrangers sur un navire étranger par un armateur étranger. Depuis 1991, la tendance des juges français était de restreindre leur compétence internationale, la compétence du juge français n'étant admise que parce qu'elle ne concernait pas le fond de la créance, mais des aspects procéduraux (Rémond-Gouilloud, 1996). La Cour d'appel n'a pas envisagé que depuis dix mois les marins restant à bord travaillaient en France, dans un port français dans les eaux territoriales françaises. Cet argument fut clairement rejeté par la Cour de Douai, dans l'affaire de l'*Obo Basak*, navire turc. De guerre lasse, 17 marins sur 22 ont accepté une transaction leur accordant une rémunération partielle, mais surtout un billet d'avion vers leurs foyers⁽⁴⁾. Les marins se trouvent devant un dilemme plus que délicat : rentrer avec seulement une partie de leur dû et perdre toute possibilité d'obtenir plus, ou s'accrocher au navire, faire reconnaître leurs créances salariales dans leur pays où ils ne veulent retourner qu'avec leurs salaires, tenir de longs mois en espérant obtenir par la vente aux enchères du navire leur dû, mais sans aucune garantie de résultat.

L'équipage à l'abandon en France est renvoyé devant un juge étranger, quand personne ne cherche à rapatrier ces marins, quand le navire sera vendu aux enchères en France. Ces marins internationaux ont pour seule garantie le navire, sa valeur marchande, face au risque d'insolvabilité de l'armateur. Personne n'acceptant d'avancer les salaires et les rapatriements, au risque de n'être jamais remboursé, ils doivent s'accrocher au navire, comme des berniques sur leur rocher. Récemment, la Cour de cassation semble être revenue à une meilleure appréciation de la situation et de l'interprétation des textes. Elle a admis la compétence des tribunaux de l'État dans lequel la saisie d'un navire a été opérée, sur le fondement de l'article 7-1 de la Convention de Bruxelles de 1952⁽⁵⁾. Ainsi les marins ont accès à une justice de proximité et peuvent faire reconnaître leurs créances salariales.

De là à être payé, il est nécessaire que le navire puisse être vendu sur le marché de l'occasion, s'il est navigable, ou qu'une vente internationale aux enchères soit entreprise, s'il relève du ferrailage. Les marins, qui éventuellement trouvent un juge compétent et obtiennent la reconnaissance de leurs créances salariales, ne disposent d'aucune garantie de paiement et n'ont pas achevé leur calvaire. Si la saisie conservatoire du navire relève de la compétence du tribunal de Commerce, l'activité maritime étant commerciale, si les marins doivent faire reconnaître leurs créances salariales par le tribunal d'Instance, le capitaine par le tribunal de Commerce, la saisie exécution relève du tribunal de Grande Instance, le navire étant traité comme un immeuble. La vente aux enchères internationale d'un navire doit donner lieu à publicité internationale, même quand le navire est vendu pour la ferraille. Les acheteurs potentiels savent ne pas se précipiter, voire s'entendre. Le navire vendu, encore faut-il répartir entre les créanciers le prix de vente.

En cas de vente aux enchères d'un navire, l'article 31 de la loi du 3 janvier 1967 fixe les priorités de répartition : les créances salariales sont assorties d'un privilège de premier rang, préférées à l'hypothèque maritime. Mais l'ordre de préférence des créances de premier rang est le suivant : 1) *les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire*, 2) *les droits de tonnage ou de port, autres*

taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de garde et de conservation du navire, 3) les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord.

En 1967, le problème ne se posait nullement dans les conditions actuelles : l'hypothèse envisageable était purement française, le non paiement de l'équipage du fait de la faillite de l'armateur était heureusement une situation rare. Les marins français bénéficiaient du privilège des salaires, du superprivilège, puis de l'assurance garantie des salaires. L'AGS n'a jamais été obligée de saisir et de faire vendre un navire en raison de la défaillance d'un amateur. La loi du 3 janvier 1967, loi maritime, et non sociale, ne tient aucun compte du caractère alimentaire des créances salariales. La directive communautaire 80/987 du 20 octobre 1980, relative à l'insolvabilité de l'employeur, n'est pas applicable à bord de navires étrangers aux États membres de l'Union européenne. Il est possible de renforcer la protection des marins en mettant en avant leur rôle dans la garde, la surveillance et l'entretien du navire au port. Encore faut-il que le prix de vente ne soit pas totalement absorbé par les frais de justice et les frais de port.

L'abandon des marins découle de la défaillance des exploitants commerciaux du navire. Personne ne souhaite intervenir rapidement à leur place, faute de toute garantie de recouvrement des sommes versées. Dès lors, l'attente dure, les chances de paiement s'étiolent. La situation sanitaire, alimentaire, psychologique de l'équipage ne peut que s'aggraver. Doivent-ils rentrer chez eux les poches vides, quand leurs familles attendaient les revenus de leur embarquement ? La question porte autant sur leurs finances que sur leur prestige, leur dignité.

Doivent être recherchés les mécanismes qui accordent aux marins une priorité de paiement de leurs créances salariales, qui donnent un recours subrogatoire aux associations ou institutions faisant l'avance des frais de rapatriement ou du paiement des salaires. Mais contre qui recouvrer ces versements, dans une recherche de dimension internationale ? Il est souvent craint que la mobilisation des fonds publics, comme privés, n'accorde aux marins un simple argent de poche, souvent 2 000 USD, n'empêche l'exercice des recours judiciaires au fond, n'assure l'impunité de l'armateur défaillant. Pour la première fois, en juin 2001, dans l'affaire de l'*Alliance*, Chypre, État du pavillon, a menacé la société propriétaire de dépavillonner deux autres navires, si le droit chypriote n'était pas respecté. Sous la pression des autorités françaises, Chypre, candidat à l'entrée dans l'Union européenne, s'est souvenue de ses obligations internationales. De même, les autorités chypriotes ont accepté de prendre en charge la moitié des sommes versées par l'administration française aux marins. Toutefois, les marins n'ont pas obtenu la totalité de leurs salaires, ni d'indemnités ; l'armateur semble avoir réussi à organiser son insolvabilité, en dépit de deux navires gérés par deux autres *single companies*.

Dans l'avenir, il est nécessaire de moderniser les textes français, d'obtenir une démarche communautaire de contrôle des navires, quel que soit leur pavillon, d'élaborer et de ratifier des conventions internationales garantissant le paiement des créances salariales et le rapatriement des marins, d'assurer l'effectivité de ces conventions internationales. Les États du pavillon peuvent être rappelés à l'ordre. Les sociétés de management des équipages pourraient être responsabilisées. Les assureurs doivent être concernés. Il appartient aux États du port, à l'Union européenne, d'imposer une assurance obligatoire garantissant rémunérations et rapatriement des équipages, condition d'un commerce maritime loyale, d'une entrée dans les ports européens (Chaumette, 1999). L'approche communautaire post-*Erika* semble attachée à la sécurité maritime dans une dimension technique (double coque, société de classification, contrôle des navires), mais paraît oublier un peu la dimension sociale.

Un groupe mixte d'experts OMI/OIT a pour charge d'étudier la sécurité financière des équipages et de leur famille dans le cadre de versements d'indemnités en cas de blessures, de décès ou d'abandon. Il est possible de lui proposer le projet d'une convention internationale de protection contre le risque insolvabilité fondé sur le modèle de la directive communautaire 80/987. Le minimum serait que cette

convention impose à tout armateur une obligation d'assurance ; les P&I clubs maritimes, *Protection & Indemnity clubs*, sont à peu près adaptés à cette fonction, même s'ils n'ont l'habitude que de rembourser leurs adhérents après paiement. L'effectivité de cette convention ne peut être laissée aux États du pavillon ; elle doit être imposée par les États du port, ceux qui subissent les abandons de navires. Cette convention pourrait être reprise par une directive communautaire applicable dans les ports européens, quelle que soit la nationalité du pavillon. Il s'agit autant d'une exigence sociale que d'un principe de loyauté du commerce (Colloques Nantes-Ottawa, 1999). Depuis le Mémorandum de Paris de 1982, le contrôle des navires par l'État du port s'est considérablement renforcé afin de lutter contre la pollution et d'assurer la sécurité maritime ; ce contrôle doit assurer la sécurité de la navigation maritime, protéger les marins, maillon faible de la prévention technique, et assurer une concurrence loyale (Chaumette, 2000b)⁽⁶⁾.

III - POUR UN OBSERVATOIRE DES DROITS DES MARINS

L'abandon des équipages constitue une situation extrême, nécessitant une solidarité, des règles et des procédures. Des mesures rapides doivent être prises. Seule la prévention permettra d'éviter de telles situations. Les règles internationales de l'OMI doivent être respectées ; le contrôle des navires par l'État du port doit permettre l'élimination des navires sous-normes. Encore faut-il prévoir le renforcement des contrôles techniques, des contrôleurs compétents, des "fourrières" portuaires, des chantiers de réparation et parfois de démolition. À ces conditions, les États européens seront crédibles dans leurs objectifs de renforcement de la sécurité maritime. Encore faut-il que les chargeurs, les consommateurs acceptent de payer le transport maritime au juste prix.

Le navire est doté d'un équipage dont il serait vain de se désintéresser. Cet équipage doit être en nombre suffisant, formé, rémunéré, convenablement reposé ; les officiers doivent être maîtres de la sécurité de la navigation, donc ne pas craindre d'être débarqués à la première décision contraignante pour l'exploitant commercial du navire. Le capitaine, qui prend la barre d'un navire d'un certain âge, doit disposer de services à terre connaissant l'historique du navire, de son entretien, de ses réparations, conformément aux dispositions du Code ISM, *International Security Management*, de l'OMI (Boisson, 1998). Les conventions de l'OIT constituent un statut minimal international du marin. Encore faut-il qu'elles soient respectées quel que soit le pavillon du navire. Il appartient aux États côtiers, aux États du port, de fixer un seuil sous lequel la complaisance ne peut descendre, de responsabiliser les exploitants de navires. Les contrôles de l'État du port doivent pallier la défaillance délibérée des États du pavillon. En dépit de leur délégation de service public, les sociétés de classification ne peuvent exercer un tel rôle, particulièrement vis-à-vis des équipages. Cette action des administrations étatiques, des organisations syndicales, et notamment de la Fédération Internationale des Transports (ITF), doit être relayée par un réseau d'observatoires, organismes de recherche, de coopération assurant à chacun une expertise indépendante quant à l'évolution des pratiques, des dangers dans le domaine des transports maritimes. Syndicats, associations, administrations, universitaires doivent coopérer. Dans le domaine de la recherche, juristes, économistes, sociologues et géographes, notamment, doivent se retrouver pour comprendre et expliquer les évolutions en cours, tant dans le secteur de la marine marchande que celui de la pêche. L'abandon de marins n'est que la situation paroxystique d'évolutions plus générales.

Le Center for Seafarers's Rights de New York participe au réseau des aumôniers de port, que l'ICMA, *International Christian Maritime Association*, coordonne. Au Royaume-Uni, lors des guerres napoléoniennes, le recours aux aumôniers de port a été systématique afin de réduire les tensions entre les officiers nobles, les habits rouges, et la masse des marins recrutés par le système de la presse. Cette tradition, encore très vivante, reprend pied en mer Baltique et assure une présence portuaire permanente, précédant souvent les interventions des inspecteurs ITF. En France, le système des classes a évité de semblables tensions ; la séparation de l'Église et de l'État a conduit à une tout autre approche. Seul Dunkerque dispose, par tradition, d'un aumônier anglican, actuellement le révérend Tony Rimmer. Dès lors, les ports francophones sont devenus déserts, depuis le fort recul de la présence syndicale des marins et des dockers. Seuls les bénévoles des foyers d'accueil des marins

assurent une présence permanente, une fonction d'écoute et de veille. Sans leurs présences que deviendrait un équipage abandonné ? Aucun recours effectif n'existerait pour un équipage maltraité ou non rémunéré.

L'université de Cardiff, propriétaire de navires océanographiques, dispose également d'un centre de recherche sur les Droits des marins, dirigés par le professeur Tony Lane. Ce centre de recherche emploie dix sociologues à temps plein, travaillant sur des contrats de recherche conclus avec ITF ou le Bureau International du Travail, notamment sur les conditions de travail de navigants, l'ergonomie, la fatigue.

L'espace francophone ne dispose ni d'un réseau suffisant d'observateurs, ni d'un centre de recherche susceptible de produire des études, d'alerter les pouvoirs publics, de mettre en relations la diversité des partenaires. L'état de la recherche maritime en France, tant publique que privée, ne mérite malheureusement aucun long développement. Les universitaires peuvent porter un tel projet ; l'université de Nantes dispose de compétences maritimes diverses, susceptibles de mailler des relations étendues, de tisser des réseaux entre les universitaires et les acteurs intéressés. La Maison des Sciences de l'Homme *Ange Guépin* accueille un tel projet de recherche. Les difficultés débutent lorsqu'il convient de préciser un budget permettant l'embauche d'un ou deux permanents sans lesquels un tel projet ne sortira pas du bénévolat. Pourtant, la réussite est nécessaire afin de comprendre et d'encadrer ce marché international du travail, afin de rendre hommage au dédicataire de ces lignes.

Notes

1- <http://www.itf.org.uk>

2 - Pendant leur "séjour" en France, ces marins étrangers disposent-ils d'une liberté de circulation étant en situation régulière, ou la DICCILEC peut-elle réduire leurs déplacements à la zone portuaire ? Ces étrangers, sans domicile de secours de plus de trois mois, ont-ils droit aux prestations d'aide sociale légale, à la charge de l'État, ou peuvent-ils être renvoyés dans l'humanitaire ? Ils ne remplissent pas les conditions d'octroi de la Couverture Maladie Universelle.

3 - C.A. Rennes 2^e Ch., 8 juillet et 21 octobre 1998, navire *Oscar Jupiter*, DMF 1999 pp. 437-443.

4 - C.A. Douai 1^{ère} Ch., 1er décembre 1997, navire *Obo Basak*, DMF 1998 pp. 248-254.

5 - Cass. Civ. 1^{ère}, 18 juillet 2000, navire *Obo Basak*, DMF 2000-725 n. Y. TASSEL.

6 - Directive 95/21 du 19 juin 1995 relative à l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (JOCE n° L 157 du 7 juillet 1995, modifiée par la directive 98/42 de la Commission du 19 juin 1998 (JOCE n° L 184 du 27 juin 1998 p. 40).

Bibliographie

BOISSON Ph., 1998. *Politiques et droit de la sécurité maritime*. Paris, Bureau Veritas, p. 364 et s.

CCFD, 1999. *Navires bloqués, marins abandonnés*. Colloque de Nantes-Rezé, 29-30 avril 1998, Paris, 1999, 178 p.

Center for Seafarers' Rights, New York, 1998. *There's no place like home : Repatriating the industry's seafarers*, 78 p.

CHAUMETTE P., 1995. Loi du pavillon ou statut personnel ? Du navire comme lieu habituel de travail. *Droit Social*, pp. 997-1006.

CHAUMETTE P., 1999. De l'abandon de marins. Vers une garantie internationale de paiement des créances salariales ? *Droit Social*, pp. 872-877.

CHAUMETTE P., 2000a. Régime juridique du travail des marins à bord des navires immatriculés aux Terres Australes et Antarctiques Françaises, note sous Cass. Soc. 18 juillet 2000, *Droit Social*, p. 1043, *Droit Maritime Français*, p. 891.

CHAUMETTE P., 2000b. Le contrôle des navires par l'État du port - ou la déliquescence du pavillon ? In *La norme, la ville et la mer*. Écrits en l'honneur du Doyen Yves Prats, Paris, MSH, pp. 265-282.

CHAUMETTE P., 2001. Les transformations au sein de la marine marchande. Une relation de travail sans attaches ? *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XIX, pp. 53-93.

Colloques Ottawa-Nantes, 1999. *Ordres juridiques et espaces marchands*. Montréal, Wilson & Lafleur Itée, La collection bleue, 349p.

HESSE Ph., 1995. Histoire et sources de droits maritimes. In Ph. HESSE et autres *Droits maritimes*, T. I, *Mer, navire et marins*. Lyon, Juris-Service éd., pp. 11-73.

ITF, 1999. Abandoned Seafarers. An abdication of responsibility. Londres.

RÉMOND-GOUILLOUD M., 1996. Forum arresti : le jusant. *Droit Maritime Français*, 787 p..