

# PRÉSENTATION

par

Patrick CHAUMETTE

*Professeur à l'Université de Nantes  
Centre de Droit Maritime et Océanique*

Jean CHAUSSADE, directeur de recherche au CNRS, Centre national de la recherche scientifique, au sein de Géolittomer, équipe de recherche de l'IGARUN, Institut de géographie et d'aménagement régional de l'université de Nantes, depuis longtemps, ne s'intéressait pas qu'aux poissons ou à la pêche, mais aussi aux communautés humaines littorales, et donc aux marins. Il participait au groupe Mer du CCFD, Comité catholique contre la faim et pour le développement. Nous nous côtoyions agréablement au sein de la même université, avec des échanges liés à nos spécialités maritimes. Dans un premier temps, il me débaucha en vue d'une coopération avec Madagascar, afin de former un responsable du syndicat des marins malgaches, boursier du CCFD. Depuis 1993, la coopération avec le CCFD, et plus particulièrement son groupe Mer, dont le chargé de mission était James SMITH, 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 avec les inspecteurs ITF en France, Fédération internationale des transports (dont le siège est à Londres, International transport workers' federation), c'est-à-dire en coopération avec l'ensemble des syndicats français de marins et les associations intéressées.

## **D'où vient l'Observatoire des Droits des Marins ?**

Un premier colloque s'est tenu près de Paris, à Issy-les-Moulineaux, en 1993, s'efforçant de mettre au clair les soutiens sociaux des équipages à l'abandon, les procédures judiciaires, les structures associatives d'accueil des marins. D'un colloque tenu à Rezé en avril 1998 et de sa forte couverture médiatique<sup>1</sup>, est né un groupe de travail au sein du Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et des gens de mer/DAMGM, Direction des affaires maritimes et des gens de mer, présidé par M. Jean-Marie GILORY, c'est-à-dire une réaction longuement attendue des services de l'Etat. Le projet d'Observatoire des droits des marins est issu de cette synergie dès 1999. Le naufrage de l'Erika en décembre 1999 a créé une grande émotion concernant la sécurité maritime et les dégâts des pollutions littorales par les hydrocarbures. Les 25 septembre et 5 décembre 2001, l'Observatoire s'est constitué en association. Le soutien financier du CCFD pour trois années a permis de donner de réels moyens, notamment humains, à ce projet<sup>2</sup>. Le naufrage du pétrolier Prestige en Galice en décembre 2002 a remis en lumière la prévention de la pollution des côtes par les hydrocarbures, les défaillances de la sécurité maritime, les responsabilités immédiatement imputées à l'équipage et au commandant de bord, le nécessaire renforcement des contrôles des navires par l'Etat du port. Le recrutement de Véronique AUBERT, en tant que chargée de mission, a permis un démarrage véritable, à partir de janvier 2003.

L'Observatoire des Droits des Marins est une association, régie par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901, dotée d'un conseil d'administration et d'un comité d'orientation. Il s'agit à la fois d'un lieu de rencontre et d'échanges entre personnes et institutions intéressées au sort des gens de mer et de leur famille, d'un lieu de recherche et d'études, mises à la disposition de ses membres. Il existe, à l'université de Nantes un potentiel important de compétences universitaires sur le monde maritime, puisque des recherches en ce domaine sont déjà conduites dans diverses équipes de sciences humaines et sociales : le CDMO, Centre de droit maritime et océanique, dirigé par Gwenaële PROUTIERE-MAULION, Droit et changement social, UMR CNRS Unité mixte de recherche, n° 6028, équipe associée au CEREQ,

---

<sup>1</sup> CCFD, « *Navires bloqués, marins abandonnés* » Colloque de Nantes-Rezé, 29-30 avril 1998, Paris, 1999, 178p.

<sup>2</sup> P. CHAUMETTE, « *De l'abandon de marins. Pour un Observatoire des droits des gens de mer* », Mélanges offerts en l'honneur de Jean CHAUSSADE, Cahiers Nantais, n° 55-56, IGARUN, université de Nantes, 2001, pp. 273- 280.

Centre d'Etudes et de Recherche sur l'Emploi et les Qualifications, dirigée par Jean-Pierre LE CROM, Géolittomer UMR CNRS, dirigé par Jacques GUILLAUME, à la suite de Jean-Pierre CORLAY qui a longuement soutenu ce projet, le CORRAIL, Centre d'observation et de recherches sur les ressources aquatiques et les industries du littoral, partie du Laboratoire d'économie de Nantes, dirigé par Patrice GUILLOTREAU, s'intéressant tant à la pêche maritime qu'aux transports maritimes. Ces équipes participent à des réseaux français, européens et internationaux.

Il s'agit de s'appuyer sur ce potentiel de recherche pour créer un Observatoire dont les missions sont les suivantes :

- Réaliser et soutenir des recherches sur les conditions de vie et d'emploi des marins, dans la diversité des activités de transport, de pêche, y compris les aspects familiaux et sociaux ;
- Apporter une meilleure connaissance de la réalité des situations de non droit et de sous développement qui prévalent dans le monde maritime ;
- Développer et utiliser les nouvelles technologies de l'information dans le cadre d'un réseau maritime francophone international ;
- Centraliser et échanger des informations entre les partenaires concernés par la définition et la mise en œuvre des droits des marins ;
- Participer à un réseau international d'institutions non gouvernementales produisant des recherches sur les conditions de vie et d'emploi des gens de mer ;
- Mettre en relation, les hommes et les institutions engagés dans le combat des droits humains dans le monde, pour conjuguer et coordonner leur action ;
- Assurer des services aux associations et ONG maritimes, Organisations non gouvernementales, notamment dans les pays du Sud et de l'Est où les besoins sont les plus importants.
- Faire des études, analyser et formuler des propositions de réforme, notamment en termes de droits sociaux.

Le conseil d'administration est composé de 6 représentants des membres fondateurs : le président de la FAAM, Fédération des associations d'accueil de marins ou, son représentant Alain COUDRAY, Patrick PUREN, pour la FGTE-CFDT, Fédération générale des transports et de l'équipement de la CFDT, Charles NARELLI, représentant la Fédération des officiers de la marine marchande, membre de l'UGICT-CGT, Union générale des ingénieurs, cadres et techniciens de la CGT, Jean Paul DECLERCQ, représentant l'AFCAN, Association française des capitaines de navires, Patrick CHAUMETTE et Jean-Pierre CORLAY, représentant l'université de Nantes, ainsi que de 6 membres individuels et collectifs désignés par l'assemblée générale, qui sont actuellement Michel ROUX de Marin'Escale de La Rochelle et Louis GUERIN de la Mission de la Mer.

Le conseil d'orientation comprend les membres fondateurs, des membres de droit et 9 membres élus par l'assemblée générale.

Les membres fondateurs sont : Le CCFD, la FAAM, l'Union maritime CFDT, la FGTE-CFDT, la Fédération des officiers de la marine marchande UGICT-CGT, la FNSM, Fédération nationale des syndicats maritimes CGT, l'AFCAN, Patrick CHAUMETTE et Jean-Pierre CORLAY de l'université de Nantes.

Les membres de droit sont le Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et des gens de mer, par l'intermédiaire de la DAMGM et le Ministère des affaires sociales, du travail et de la solidarité par l'intermédiaire de la DRTEFP, Direction régionale du travail de l'emploi et de la formation professionnelle des Pays de la Loire.

Les membres élus par l'assemblée générale sont actuellement Louis GUERIN de la Mission de la Mer et James SMITH, ancien coordinateur ITF pour la France et ancien permanent de l'Union fédérale maritime FGTE-CFDT, Jean-Claude Hervé pour ATTAC, Jean-Paul HELLEQUIN du syndicat CGT des Marins de commerce de la pêche de Brest et de ses environs, dans l'attente de nouvelles candidatures.

L'Observatoire bénéficie également du soutien de Nantes métropole communauté urbaine, notamment de son président M. Jean-Marc AYRAULT, également député-maire de Nantes, par le biais d'une subvention de fonctionnement, d'un soutien du service des relations internationales de la communauté urbaine, ce qui a facilité des contacts avec la Direction générale énergie et transports de la

Commission, ainsi que la Direction générale des affaires sociales, des Communautés européennes à Bruxelles.

### **Son activité.**

L'Observatoire est également un programme de recherche accueilli par le conseil scientifique de la MSH, Maison des Sciences de l'Homme « Ange Guépin », ce qui lui permet une reconnaissance universitaire, un accueil dans des locaux fonctionnels, permettant l'organisation de ces « Journées ». Au cours des années 2002 et 2003, l'Observatoire a soutenu les travaux de recherche de plusieurs étudiants, s'enrichissant de leurs mémoires : celui de M. A. CHARBONNEAU sur « Les foyers d'accueil des marins », celui de Mme Marie MARIN-GUILLOU dont le thème est, « Promouvoir un véritable contrôle social à bord des navires battant pavillon étranger ». Ces doctorants ont poursuivi leurs travaux à travers des publications<sup>3</sup>.

Une diffusion des études et travaux initiés par l'Observatoire auprès de ses membres ne suffit pas ; une diffusion auprès des milieux professionnels, administratifs et académiques semble tout aussi importante, d'où la mise en place d'un site web, lieu d'échanges de communications, permettant de prolonger l'approfondissement de thèmes abordés lors de nos journées : [www.obs-droits-marins.fr](http://www.obs-droits-marins.fr)

Depuis l'origine, l'Observatoire s'est fait connaître des partenaires associatifs qu'il s'agisse de l'ICMA, International Christian maritime association, membre de l'OIT, l'Organisation internationale du travail, de l'ICSF, International collective in support of fish workers, de l'Apostolat de la mer, de Mission to Seamen. Il s'agit de développer un pôle francophone participant au réseau des Centres des droits des marins : SIRC, Seafarers international research centre, de l'université de Cardiff, créé par le professeur Alistair COUPER, dirigé par le professeur Tony LANE, puis dorénavant par le docteur Helen SAMPSON, le Centre for seafarers' rights, dirigé par Douglas STEVENSON, à New York, le Centro de los derechos del marino de Madrid, de la Mission de la mer, dirigés par Domingo GONZALEZ JOYANES. Ce dernier a participé à nos journées 2004 et 2005, créant ainsi une fructueuse collaboration.

### **Les Journées 2004.**

Les « Journées 2004 » se sont tenues en parallèle de la session du groupe de travail tripartite (gens de mer, armateurs, gouvernements) de haut niveau de l'OIT travaillant sur les normes du travail maritime (44 Etats, les plus impliqués au plan maritime y étaient représentés), présidé par Jean-Marc SCHINDLER, réuni à Nantes à la Cité des congrès la semaine du 19 au 23 janvier 2004. En 1998, le BIT a adopté un programme de promotion d'un « Travail décent dans la marine marchande ». En janvier 2001, un accord entre l'organisation internationale des armateurs et ITF a permis de lancer un grand chantier en vue de l'adoption d'une convention internationale de travail unique aux gens de mer, à Genève en 2006. Cette convention consolidée devrait être adoptée à Genève en 2006, quand la partie pêche devrait être adoptée en 2005<sup>4</sup>. Ce chantier international est soutenu financièrement par la France, compte tenu de la modestie du budget du BIT. Les questions de sécurité sociale semblent les plus délicates<sup>5</sup> ; aucune grille de salaires minima n'est envisagée, pour ne pas risquer un nombre très faible de ratifications ultérieures. Le traitement des plaintes des marins en escale soulève d'importantes questions entre une procédure de transmission des informations aux autorités de l'Etat du pavillon et l'inscription dans les procédures administratives, syndicales éventuelles judiciaires de l'Etat du port. Il existe encore un grand chemin à parcourir avant que cette convention internationale consolidée des gens de mer, adoptée par la conférence maritime de l'OIT, soit ratifiée par un nombre

---

<sup>3</sup> M. MARIN-GUILLOU, « *De l'Inspection du travail maritime en France : une compétence limitée, mais internationale* », Droit Social 2003 pp. 169-176, « *Vers la reconnaissance d'un statut juridique international des gens de mer : le projet préliminaire de convention de travail maritime consolidée* », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, t. XXI, 2003, pp. 225-249 ; A. CHARBONNEAU, « *Les foyers d'accueil des marins à l'origine d'une action normative en faveur des marins abandonnés ?* », Droit Maritime Français 2003 pp.638-652, « *La Convention 163 de l'OIT concernant le bien être de gens de mer : fondement à l'action des foyers d'accueil* », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, t. XXII, 2004, pp. 307-346.

<sup>4</sup> Voir ci-dessous la communication de B. WAGNER, « ILO's work in the fishing sector ».

<sup>5</sup> « *La protección social de los trabajadores del mar* », Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Colección Seguridad Social, n° 23, 2002, Madrid, 295p., colloque de Bamio des 6-7 juin 2002, présidence espagnole de l'Union européenne.

d'Etats suffisant pour entrer en vigueur, soit contrôlée dans la plupart des ports, de sorte qu'elle devienne un Code international du travail maritime effectif, complété autant que de besoin par des accords collectifs de travail<sup>6</sup>.

Les Journées 2004 ont essentiellement abordé le premier jour le thème de la nécessité d'un droit international au sein d'une activité internationale, les transports maritimes. La seconde journée est revenue sur le traitement du sort et des créances des marins abandonnés par leur employeur, puis sur les conditions de vie et de travail dans le secteur de la pêche maritime. Le transport maritime étant une activité internationale, des règles internationales doivent assurer la sécurité, le bien-être en cours d'escale, la qualité des équipages, la protection des marins en matière de droits fondamentaux, notamment de paiement des salaires et de rapatriement. Une partie des communications des Journées 2004 a fait l'objet d'une traduction en anglais par le service juridique d'ITF, ce qui a permis la publication d'actes quasiment bilingues<sup>7</sup>.

Le secteur des pêches maritimes est également concerné par des évolutions sociales profondes. Gérard PODEVIN directeur-adjoint du CEREQ, centre associé pour la région Bretagne, économiste à la faculté des sciences économiques de Rennes, a repris les conclusions du CEP, contrat d'études prospectives, réalisé dans le cadre du CEREQ, en 2001 : les carrières professionnelles se raccourcissent à la pêche, autour de 15 années en moyenne, les départs sont plus précoces. Il ne s'agit pas d'une pénurie de recrutement, mais de la nécessité d'augmenter les recrutements, compte tenu de ces carrières professionnelles plus courtes : pour le même renouvellement, il faudrait 6 fois plus d'entrants. Les causes sont à rechercher dans les dures conditions de travail, les difficultés de la conciliation de la vie personnelle et des contraintes professionnelles et une certaine baisse des rémunérations qui ne compensent pas l'ensemble des contraintes<sup>8</sup>.

Annie GOUZIEN, ingénieur de recherche, sociologue au LESSOR Laboratoire d'économie et de sciences sociales de Rennes, Département des sciences sociales à l'université de Rennes II - Haute Bretagne, montrait que les évolutions sont variables sur le plan géographique, que l'attractivité de la pêche maritime est relative. Les identités professionnelles restent fortes en dépit d'un désenchantement professionnel. La pénurie de marins n'existe pas à Sète ; l'encadrement local, la prud'homie, la famille, les coopératives, maintiennent l'attraction du métier. Dans le Nord, cette pénurie, ces départs précoces concernent la pêche industrielle boulonnaise ; le phénomène est aussi important en Bretagne sud, dans les armements hauturiers et semi-industriels. Dans chaque bassin d'emploi, le mode de conciliation est distinct : la régulation est communautaire à Sète et à Etaples, dans la pêche hauturière la régulation est d'armement ; elle est plus individuelle, de type concurrentiel, en ce qui concerne les jeunes<sup>9</sup>.

Yvonne GUICHARD-CLAUDIC, maître de conférences en sociologie au département AES, Administration économique et sociale, à l'université de Bretagne Occidentale, a présenté le développement de l'action des femmes de marins, en France dans la période récente. A la suite de la crise de 1994, elles se sont impliquées dans la préparation de la loi d'orientation pêche du 18 novembre 1997. Elles ont obtenu le statut de conjoint collaborateur, ont amplifié leurs organisations associatives. Elles ont constitué des réseaux européens qui se penchent sur les politiques

---

<sup>6</sup> J. SMITH, « Le passage du Blue ticket au green ticket : le dialogue collectif entre ITF et les armateurs peut-il améliorer le respect des droits des marins ? », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, t. XXII, 2004, pp. 264-276.

<sup>7</sup> Journées d'Études 2004 de l'Observatoire des Droits des Marins, Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, 287p.

<sup>8</sup> Bref CEREQ n° 188, juillet-août 2002, Journées d'Études 2004 de l'Observatoire des Droits des Marins, Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, pp. 174-177 ; *Le secteur de la pêche maritime*, G. PODEVIN (coord.), La Documentation française, Paris, 2003 ; *Pêche : comment garder les marins ?*, Le Marin 20 septembre 2002, pp. 3-9.

<sup>9</sup> A. GOUZIEN, « Pénurie de marins et carrières professionnelles à la pêche maritime » Journées d'Études 2004 de l'Observatoire des Droits des Marins, Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, pp. 167-173 ; *Emploi maritime : Du mieux en 2002*, Le Marin 15 août 2003, pp. 4-7.

européennes. Elles sont devenues des actrices à part entière, même si leur place dans les organisations professionnelles reste mince<sup>10</sup>.

Abdoulaye SENÉ, sociologue, environnementaliste à l'ISE, Institut des sciences de l'environnement à la faculté des sciences et techniques de l'UCAD, université Cheikh Anta Diop à Dakar au Sénégal, a analysé les piroguiers ramasseurs de Saint-Louis du Sénégal qui travaillent à bord de pirogues, embarquées sur des cargos ramasseurs, la ligne marée. La première étude approfondie date de 1982 sur un phénomène localisé, débutant vers 1978. Ces pirogues partent pour des marées de 60 à 90 jours sur des chalutiers coréens et portugais ; elles sont motorisées et comportent des bacs à glace. Des contrats collectifs sont conclus, concernant environ 200 marins sénégalais, par cargo, soit un ensemble de 1400 marins. Les journées de travail sont excessivement longues, autour de 16 heures. Les contrôles administratifs autour des licences de pêche existent, compte tenu des redevances versées par les cargos. Ces pêcheurs piroguiers ne sont pas acceptés par les autres communautés de pêcheurs du Sénégal<sup>11</sup>.

### **Les journées 2005 : La prévention des risques professionnels à la pêche.**

La diversité et la richesse des contributions des Journées 2004 ont révélé l'intérêt et l'intensité des échanges intervenus entre les participants. Il est apparu important de centrer les Journées 2005 sur la pêche maritime, sur les conditions de travail à bord, sur les risques professionnels, dus à la mer, dus au travail, sur la démarche de prévention indispensable dans le secteur d'activité le plus dangereux, qu'il s'agisse d'une activité exercée en France dans le cadre de la politique communautaire des pêches, ou d'une activité internationale exercée dans les mers australes ou dans la corne de l'Afrique. La première journée, française, avait pour but de faire l'état des lieux des accidents, des événements de mer, des naufrages, et de la politique de prévention ; la seconde journée internationale et européenne devait permettre d'élargir le champ de la démarche préventive, d'examiner les situations italienne et espagnole, d'envisager l'activité de pêche dans des conditions internationales allant jusqu'à la pêche illégale (Chili et Kenya).

### **Est-ce folie de prendre la mer pour y gagner sa vie ?**

« *Ce n'est pas en croquant le fruit défendu que l'homme a irrité le Créateur, mais en prenant la mer !* », Amin MAALOUF, *Le périple de Baldassare*, Grasset, Paris, 2000, p. 180.

Serait-ce folie que vouloir prendre la mer ? La réponse est donnée à la même page du roman : « *Le pressentiment de Marta était faux, nous sommes arrivés à Smyrne* ».

Georges TOURRET, administrateur général (cr) des affaires maritimes, président de l'IMP, Institut maritime de prévention, ancien directeur du Bureau enquêtes accidents Mer (BEA-Mer) du Ministère de l'équipement et des transports, a présenté l'état des lieux et la problématique de la prévention sur les navires de pêche : la démarche du préventeur, l'identification des risques des événements de mer, des accidents du travail maritimes, des maladies professionnelles. Il convient de distinguer prévention et responsabilité, la démarche de prévention étant caractérisée par la confidentialité et la non-réprobation. La loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 portant sur les enquêtes techniques et administratives après événements de mer, conformément aux Résolutions A 849 (20) du 27 novembre 1997 et A 884 (21) du 25 novembre 1999 de l'Organisation internationale maritime (OMI), a interdit l'inscription de ces procédures de collecte des informations dans une perspective de recherche et d'attribution de responsabilités. « *Les actions de prévention, forcément collectives, sont de ce fait indépendantes et même antinomiques aux concepts judiciaires de répression pénale et d'indemnisation civile, forcément individuelle* ». Pour autant, la prévention n'est pas facultative, mais obligatoire, et son non-respect est susceptible de sanctions, par exemple en cas d'absence de document unique évaluant les risques dans l'entreprise (art. R 263-1-1 C. Tr.)<sup>12</sup>. En France, pour environ 17.500 marins, 2.500 accidents de

<sup>10</sup> Y. GUICHARD-CLAUDIC, « *L'action des femmes dans le secteur de la pêche au cours des dix dernières années, dans sa dimension française et européenne* », Journées d'Études 2004 de l'Observatoire des Droits des Marins, Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, pp. 179-189.

<sup>11</sup> A. SENÉ, « *Le contrat de pêche entre le navire et la pirogue : la ligne-marée* », Journées d'Études 2004 de l'Observatoire des Droits des Marins, Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, Nantes, pp. 191-196.

<sup>12</sup> Les rapports de la prévention et des responsabilités sont particulièrement complexes, d'une manière générale (R. ENCINAS DE MUNAGORRI, « *Propos sur le sens de la réparation en droit français de la responsabilité* », colloque *La responsabilité sens et essence*, Nantes, Rev. Gén. Droit, Wilson & Lafleur Ltée, Québec, 2003, vol.

travail maritime interviennent chaque année à la pêche, avec des dommages corporels avec un arrêt de travail, dans 80 % des cas, auxquels il faut ajouter 25 évènements de mer significatifs en moyenne, engendrant 20 décès en moyenne annuelle. La politique commune des pêches ne permet pas une modernisation suffisante de l'outil de travail et impose une vétusté dangereuse, sur laquelle le BEA-Mer a mis l'accent dès son premier rapport pour 1998, puis pour 2000<sup>13</sup>. La culture de la sécurité intégrée reste insuffisante ; la dégradation de la veille à la passerelle la nuit conduit à des collisions entre caboteurs et navires de pêche ; les lieux de pêche s'éloignent au large en raison des pollutions telluriques.

Gilbert LE BOUAR, du LESAM, Laboratoire ergonomie et sécurité des activités maritimes, de l'université de Bretagne Sud à Lorient, et Georges TOURRET poursuivent l'analyse des données des accidents du travail maritime, notamment des accidents en pêche. En 2000, le taux de mort par accident du travail est de 0,1 % à la pêche et de 0,005 % dans le régime général de sécurité sociale des salariés, et 0,015 % dans le secteur du bâtiment et des travaux publics secteur terrestre le plus dangereux. Gaël MOREL chercheur au LESAM, travaille sur les accidents de type abordage et échouement ayant impliqué des navires de pêche depuis 1997. Les défauts de veille sont peut-être l'arbre qui cache la forêt<sup>14</sup>. Lorsque le navire est en action de pêche, il devient complexe de gérer à la fois la navigation et la prise des captures, d'où des non-détections de signaux ou une tendance à extrapoler les règles de la Convention COLREG de 1972, sur la prévention des abordages, notamment en situation privilégiée (Règle 10). Dominique JEGADEN, ancien médecin des gens de mer, maître de conférence associé à l'université de Bretagne occidentale, président de la Société française de médecine maritime (SFMM), dresse un tableau de l'état de santé des marins pêcheurs : l'idéologie défensive de métier, notion construite par le psychiatre Christophe DEJOURS, semble particulièrement adaptée à l'explicitation des conduites à risque entraînant une aggravation de la morbidité<sup>15</sup>. Afin de dominer risques et stress, attachement fort au métier et regrets d'une vie familiale et sociale assez particulière, les acteurs se créent de nouveaux risques par des conduites addictives<sup>16</sup>. Les nuisances du milieu de travail, le bruit, les vibrations vont se surajouter aux pratiques individuelles. A bord des navires de pêche, il n'existe pas de locaux insonorisés permettant des récupérations, essentielles pour éviter des lésions. En dépit de l'intervention des médecins de gens de mer, aucune politique sanitaire n'existe en termes d'études épidémiologiques, d'éducation à la santé, d'analyse des postes de travail. Le docteur JEGADEN plaide pour la création d'un Observatoire de la santé des marins. Le raccourcissement des carrières professionnelles à la pêche réduit l'ampleur des pathologies.

---

33, pp. 212-221), notamment en matière de risques professionnels. Le législateur a en grande partie dépenalisé les accidents du travail par les lois des 9 et 21 avril 1898, au bénéfice d'une indemnisation de plein droit, mais forfaitaire et limitée. Il a fallu attendre, pour les activités terrestres, la seconde partie du XX<sup>e</sup> siècle pour voir le développement d'une logique de prévention, fortement renforcée par la directive cadre 89/391 du 12 juin 1989 sur la protection de la santé et de la sécurité au travail : V. VIET et M. RUFFAT, « *Le choix de la prévention* », Economica, Paris, 1999 ; U. BECK, *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*, Aubier, Paris, Alto, 2001, préf. B. LATOUR ; F. EWALD, « *L'Etat-providence* », Grasset, Paris, 1986, plus modestement, P. CHAUMETTE, « *La responsabilité du chef d'entreprise* », colloque *La responsabilité sens et essence*, Ottawa, Rev. générale de droit, Wilson et Lafleur Ltée, Montréal, 2002, vol. 32, pp. 675-695. Le droit du travail s'est construit sur l'articulation de l'individuel et du collectif ; il en va de même de l'ensemble du droit social, des assurances sociales à la sécurité sociale, qui organise des indemnisations socialisées, v. A. SUPIOT, « *Critique du droit du travail* », PUF, Paris, 2<sup>e</sup> éd., coll. Quadrige, 2002.

<sup>13</sup> *Rapport annuel du BEA-Mer. Pêche : l'urgence du renouvellement*, Le Marin 17 août 2001, pp. 3-8 ; *Rapport du BEA-Mer : 2001 encore une année noire*, Le Marin, 16 août 2002, pp. 4-7 ; *Rapport du BEA-Mer 2002 : Une année marquée par les collisions*, Le Marin 29 août 2003, pp. 3-7.

<sup>14</sup> J.P. BEURIER et P. CHAUMETTE, « Abordages de chalutiers par des cargos, fatalité ou inconscience ? », Le Marin, 7 mars 2003.

<sup>15</sup> C. DEJOURS, « *Travail : usure mentale. Essai psychopathologie du travail* », Centurion, Paris, 1980, « *Travail : usure mentale* », Bayard, Paris, 2000. C. DEJOURS et al., « *Plaisir et souffrance dans le travail* », CNRS/AOCIP, Paris, 1998, t. 1.

<sup>16</sup> *8<sup>e</sup> journées de médecine des gens de mer : drogue et alcool au centre des débats*, Le Marin 3 janvier 2003, pp. 20-21.

Le secteur de la pêche ne peut rester à l'écart des évolutions générales initiées à l'échelon communautaire ou national<sup>17</sup>. Le jeudi 17 février 2005, le ministre de l'Emploi, du travail et de la cohésion sociale, Jean-Louis BORLOO, et le ministre délégué aux relations du travail, Gérard LARCHER, ont présenté à une assemblée plénière exceptionnelle du Conseil supérieur de la prévention des risques professionnels, leur "plan santé au travail 2005-2009". Les mesures principales concernent la création d'une agence publique chargée de la santé au travail, devant fournir une expertise scientifique indépendante sur l'évaluation des risques en milieu professionnel, notamment en matière de risques chimiques, la mobilisation de la communauté scientifique sur le champ de la santé au travail dans les différentes disciplines contribuant à faire progresser les connaissances des risques professionnels, le renforcement de l'efficacité du contrôle du respect de la réglementation, la promotion de la culture de prévention en entreprise, par des contrats d'objectifs conclus avec les services de santé au travail. Ce plan comporte essentiellement des réformes de structure, à l'échelon central de l'Etat, comme sur le plan territorial, afin d'insérer la santé au travail dans la politique de santé publique, de renforcer la coordination des services. Il s'agit notamment de s'intéresser aux facteurs humains dans la sécurité des systèmes à risques, à la prise en compte de la prévention dès la conception des process, aux facteurs psychosociaux des risques professionnels, à la psychopathologie du travail, à l'organisation du travail en lien avec les pathologies professionnelles, au vieillissement au travail, à la construction des métiers et à la prévention de l'exclusion professionnelle, à la toxicologie professionnelle, la gestion des transformations industrielles et des reconversions au regard de la santé. Ce plan met moins l'accent sur la prévention au sein des entreprises que sur la modernisation de l'organisation des services de l'Etat ; cependant, la santé mentale au travail est enfin prise en compte dans le champ de la recherche<sup>18</sup>.

Le jeudi 10 mars 2005, le gouvernement a organisé une table-ronde afin de relancer le plan sécurité à la pêche, lancé par le ministre Jean GLAVANY en décembre 2001, qui envisageait des comités portuaires interentreprises d'hygiène et de sécurité<sup>19</sup>. Deux groupes de travail vont être constitués portant l'un sur la formation initiale et continue, le matériel de sécurité et de sauvetage, l'autre sur l'évaluation des effets de la réglementation, notamment de la politique commune des pêches<sup>20</sup>. Les contraintes de renouvellement de la flotte entraînent un vieillissement des navires et freinent une amélioration de sécurité à bord. Le programme de subvention de l'équipement en vêtements à flottabilité intégrée n'est qu'un demi-succès. En dépit des aides de l'Etat, il n'est pas rare que les équipements individuels de sécurité restent à la charge des marins, alors que l'article 4 § 6 de la Directive 89/655 sur les équipements de travail impose la gratuité pour les salariés.

Ghislaine TIRILLY, docteur en ergonomie, secrétaire générale de la SFMM, Société française de médecine maritime, mène des travaux sur la vigilance à la pêche côtière, l'analyse des rythmes activités/repos. Les horaires de travail irréguliers et décalés en activité de pêche ne permettent pas de longs épisodes de repos. Il ne suffit pas de s'intéresser aux horaires de travail, mais aussi au fractionnement du sommeil<sup>21</sup>. Des baisses de vigilance apparaissent dans l'après-midi, mettant en lumière des moments à risque ; le retour à terre peut permettre de bénéficier d'un sommeil nocturne plus régulier. Il semble essentiel de se reposer à heures régulières, même s'il ne s'agit que de courtes périodes. La poursuite de ces études pourrait conduire à des aménagements des horaires, source de renforcement de la sécurité. Philippe BREUILLE, médecin des gens de mer, présente l'évolution des risques à la pêche, la démarche de prévention autour de l'espace de travail, également espace de vie, le travail prescrit et celui effectué, les équipements et matériels utilisés, la qualification des opérateurs. L'évaluation des risques reste faible dans le secteur de la pêche. Le document unique, imposé par le décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001, est rare. La réglementation concerne essentiellement la

---

<sup>17</sup> Communication de la Commission européenne, « *S'adapter aux changements du travail et de la société : une nouvelle stratégie communautaire de santé et de sécurité 2002-2006* », 11 mars 2002, COM (2002), 118 final ; Plan BORLOO et LARCHER de santé au travail 2005-2009, présenté le 17 février 2005, Dictionnaire Permanent Sécurité et conditions de travail, Bull. n° 263, mars 2005.

<sup>18</sup> L. LEROUGE, « *La reconnaissance de la santé mentale en droit du travail* », LGDJ, Paris, Bibliothèque de droit social, 2005, préface P. CHAUMETTE.

<sup>19</sup> *Plan sécurité : prendre de nouvelles habitudes*, Le Marin 14 décembre 2001, p. 10 ; *Sécurité à la pêche : des mesures concrètes*, Le Marin 6 décembre 2002, pp. 15-28.

<sup>20</sup> Le Marin 16 mars 2005, p. 2-3.

<sup>21</sup> Colloque *Mer et santé* de la Société française de médecine maritime, Brest, octobre 2001, introduction du docteur JEGADEN, v. « *Sommeil et vigilance : un nécessaire point d'équilibre* », Le Marin, 5-11-2001, pp. 30-31 ; <http://www.mersante.com> ;

sécurité du navire et de la navigation. La protection des travailleurs est abordée de manière technique à travers les accès à bord, les appareils<sup>22</sup>. Il existe un retard de la réglementation maritime sur la réglementation générale, en matière d'exposition aux risques chimiques, au bruit et aux vibrations<sup>23</sup>. Les normes d'habitabilité et d'hygiène des navires ne concernent que les navires de plus de 12 mètres. La Directive 2003/10/CE du 6 février 2003 relative au bruit concerne les activités maritimes, à l'inverse de la Directive 2002/44/CE du 25 juin 2002 relative à l'exposition aux vibrations. Le recueil d'indicateurs ne concerne que l'accidentologie, laissant de côté le suivi médical et épidémiologique, les indicateurs de morbi-mortalité. Une évolution mise en œuvre par l'ENIM est souhaitable afin de renforcer la mission des médecins des gens de mer. Des structures portuaires, éventuellement liées aux comités locaux des pêches, tels des comités d'hygiène de sécurité et des conditions de travail, pourraient favoriser l'élaboration de documents uniques d'évaluation des risques et l'amorce de démarches préventives. Yves TERTRIN, inspecteur du travail maritime, s'inscrit dans une même démarche de coopération que s'efforce d'organiser l'évolution récente des textes législatifs et réglementaires depuis 1997. L'administration maritime, à travers les directions régionales des affaires maritimes, les centres de sécurité des navires, l'inspection du travail maritime, a un rôle tout à fait distinct de l'IMP, Institut Maritime de Prévention. La gestion administrative de la sécurité sociale maritime, l'Etablissement National des Invalides de la Marine, ENIM, aurait pu approfondir sa place dans le système de prévention. Il serait souhaitable que les comités régionaux des pêches se saisissent de la question de la prévention des risques, auxquels les comités locaux sont de plus en plus sensibles. Des consignes de sécurité peuvent être aisément élaborées et diffusées, préparant et alimentant le document unique d'évaluation. La décision d'effectif à bord devrait prendre en compte la réalité des conditions et de l'organisation du travail. La conchyliculture vient de conclure un accord collectif national concernant la couverture sociale du risque d'inaptitude au travail ; la pêche pourrait s'en inspirer concernant l'inaptitude du marin à la navigation.

Jean-François JOUFFRAY, sous-directeur des affaires juridiques de l'ENIM présente la place du régime de sécurité sociale des marins dans la prévention des risques professionnels, ses spécificités, sa cohérence. C'est le décret du 30 juin 1999 qui a complété le décret n° 53-953 du 30 septembre 1953 et a ajouté la participation à la prévention des risques professionnels maritimes dans les missions de l'ENIM. Dès les années 1950, les services de l'ENIM se sont préoccupés de l'alcoolisme, puis du bruit à bord. De nos jours, l'ENIM subventionne les écoles d'apprentissage maritime en vue de l'achat de combinaison de survie pour les élèves. En 1991, l'Institut Maritime de Prévention a été créé afin de travailler avec les partenaires sociaux. L'absence de tarification particulière du risque accident du travail maritime et maladies professionnelles ne semble pas nuire à la prévention<sup>24</sup>. Les obligations armatoriales, en cas de blessure ou de maladie du marin au service du navire, limitées à la durée d'un mois en 1987, ne s'applique pas aux propriétaires embarqués de navires de moins de 25 mètres, pratiquant la pêche, les cultures marines. La solidarité nationale participe de manière importante, depuis la loi du 29 décembre 1905, au financement de la protection sociale des marins. Déjà en 1880, l'Etat subventionnait les dépenses de l'ENIM à hauteur de 40 %; en 1897, cette subvention représentait 65 % des dépenses. Depuis 1972, les mécanismes de la compensation financière entre les divers régimes de sécurité sociale ont permis d'augmenter les transferts financiers du régime général des salariés vers les autres régimes dont l'évolution démographique, le rapport retraités/cotisants, est de plus en plus défavorable. Ces transferts correspondent à 32,10 % des dépenses de l'ENIM en 2004. La participation du budget de l'Etat se situe de nouveau entre 50 et 55 % des dépenses ; elle est de 50,9 % en 2004, soit 777,77 millions d'euros. Les cotisations des marins et des armateurs ne représentent en 2004 que 14,15 % du 1,5 milliards de dépenses de l'ENIM. En 2005, le budget de l'ENIM représente 77 % du budget de mer laissant peu de place aux dotations et autorisations de programme.

---

<sup>22</sup> Décret n° 84-810 du 30 août 1984 ; arrêté du 23 novembre 1987 ; v. division 214 et 215.

<sup>23</sup> M. PITARD, « *Mutations et spécificités du couple santé-travail dans le secteur des pêches maritimes* », Mémoire de DEA de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 2004.

<sup>24</sup> En dépit du rapport de Michel LAROQUE, « *La rénovation de la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles* », rapport au Ministre des affaires sociales, du travail et de la solidarité, mars 2004, qui souhaite responsabiliser les entreprises en rénovant la cotisation patronale à taux variable ATMP (déjà, M. LAROQUE, « *Mieux tarifer pour mieux prévenir* », Dr. Soc. 1987-874), nous ne croyons pas que ce mécanisme incite à la prévention. Depuis 1945, les entreprises du BTP cotisent plus que les autres, en raison de la dangerosité des activités de chantier et de pluriactivité, la prévention y existe, mais pas plus qu'ailleurs : P. CHAUMETTE, « *L'activation du lien réparation-prévention* », in *Améliorer la législation des accidents du travail*, Dr. Soc. 1990 pp. 724-733.



Jean-François JOUFFRAY plaide pour l'absence de recours en faute inexcusable du marin salarié, victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle, contre son employeur, en vue d'une indemnisation complémentaire prenant en compte les préjudices personnels de la victime. La transposition des règles terrestres du Code de la sécurité sociale au secteur maritime présenterait de nombreux inconvénients. En raison du développement des fonctions des services sédentaires de l'entreprise, et notamment des capitaines d'armement, le législateur est intervenu en 1905 et 1911 pour exclure les recours contre le capitaine. Il en est résulté une illisibilité des textes. La jurisprudence avait considéré que seule la faute intentionnelle et personnelle de l'armateur permettait au marin d'exiger une indemnisation complémentaire<sup>25</sup>. La seconde chambre civile de la Cour de cassation a confirmé la jurisprudence ancienne : il n'existe pas de recours en reconnaissance de la faute inexcusable de l'armateur au bénéfice des marins, victimes d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle. L'article L 413-12, 2° du Code de la sécurité sociale renvoie les marins vers le décret-loi du 17 juin 1938, le régime spécial d'assurance des marins, qui ne prévoit de recours qu'en cas de faute intentionnelle<sup>26</sup>. Gwenaële PROUTIERE-MAULION analyse les fonctions de la faute inexcusable au sein du Code de la sécurité sociale, la nouvelle définition de la faute inexcusable avancée le 28 février 2002 par la chambre sociale de la Cour de cassation à la suite des expositions aux poussières d'amiante<sup>27</sup>. La faute inexcusable est reconnue en cas d'insuffisance de prévention par l'employeur, qui a ou aurait dû avoir conscience du danger encouru par le salarié. La faute inexcusable n'est nullement présumée, la victime doit démontrer ses éléments constitutifs. Tout accident du travail, toute maladie professionnelle n'est pas dû à une faute inexcusable de l'employeur, dans la mesure où une prévention normale, et même la plus grande sécurité possible, ne saurait pas garantir l'absence d'accident ou de maladie lié à l'activité professionnelle. L'employeur peut s'assurer des conséquences de sa propre faute inexcusable, s'il ne peut le faire pour son éventuelle faute intentionnelle, qui heureusement en pratique existe moins que peu. Jean-Paul DECLERCQ, dans sa thèse, avait déjà plaidé pour une extension de ce recours en reconnaissance de la faute inexcusable de l'employeur aux activités maritimes<sup>28</sup>. Le contrat d'engagement maritime est certainement un contrat de travail, où l'armateur est soumis à une obligation générale de prévention (art. L 230-2 C. Tr.) ; le marin, comme tout salarié doit veiller à sa propre sécurité et à celle de ses collègues de travail (art. L 230-3 C. Tr.)<sup>29</sup>. Cette obligation patronale de prévention n'aurait qu'une sanction éventuellement pénale. Le rôle spécifique du commandant de bord, du patron embarqué, le partage des risques jusque dans la rémunération à la part de pêche, justifient-ils encore l'exclusion de tout mécanisme d'indemnisation complémentaire ?

Le 15 avril 2003, le tribunal correctionnel de Cherbourg a condamné deux patrons pêcheurs, à des amendes et des peines de prison avec sursis pour blessures involontaires, en raison du grave accident de travail subi par un matelot, en arrêt de travail pendant plus de deux années, lors du transbordement d'un des patrons d'un bord à l'autre. Selon le procureur, il appartient aux patrons d'apprécier les risques et, en l'espèce, ils étaient excessifs. L'ENIM, subrogé dans les droits de la partie civile, a demandé 104.000 euros d'indemnités correspondant aux soins et prestations liées à l'incapacité de travail ; une expertise médicale a été ordonnée<sup>30</sup>. Récemment, la cour d'appel de Rennes a retenu la responsabilité pénale d'un patron embarqué pour non-assistance à personne en danger pour avoir négligé les consultations médicales à distance du CHU Purpan de Toulouse, alors

---

<sup>25</sup> Cass. Soc., 6 nov. 1959, DMF 1960, 134, note R. JAMBU-MERLIN ; Cass. soc., 16 mai 1979 (5 arrêts), Bull. V, n° 421, p. 305 ; Cass. soc., 13 juin 1979, DMF 1981, 608 ; R. ACHARD, « *De la faute lourde ou inexcusable de l'armateur français en matière d'accident du travail maritime* », DMF 1977, 631 et 695.

<sup>26</sup> Cass. Civ. 2è, 23 mars 2004, ENIM c/ M. Beusnard et autre, chalusier Petit Rémy, Dr. Soc. 2004-676, DMF 2004 pp. 716-722 n. P. CHAUMETTE.

<sup>27</sup> Cass. soc. 28 février 2002, Bull. civ. V, n° 81 p. 74, onze arrêts, Dr. soc. 2002-445 obs. Me A. LYON-CAEN, D 2002-2696 n. X. PRETOT, Dr. Ouvr. 2002-166 n. F. MEYER ; Cass. soc., 11 avril 2002, D 2002-2215 n. Y. SAINT-JOURS, Dr. soc. 2002-676 n. P. CHAUMETTE ; M. BABIN et N. PICHON, « Obligation de sécurité et faute inexcusable de l'employeur », Dr. Soc. 2002-828 ; M. BABIN, « *Le risque professionnel, étude critique* », Thèse, Droit, Université de Nantes, 2003.

<sup>28</sup> J.P. DECLERCQ, « La réparation du préjudice subi par le marin, victime d'un événement de mer, et par ses ayants droit », Thèse Droit, Nantes, 1993.

<sup>29</sup> G. PROUTIERE-MAULION, « *La contribution de la faute inexcusable du salarié à l'évolution de la réparation des maladies professionnelles et des accidents du travail : un nouveau pas vers une réparation améliorée* », Les Petites Affiches, 6 janvier 2005, n° 4, p. 14. J.P. DECLERCQ,

<sup>30</sup> Le Marin 18 avril 2003, p. 15.

qu'un matelot se plaignait de graves maux de tête, qui heureusement furent sans conséquences graves. Le juge pénal pouvait-il octroyer à la victime d'importants dommages et intérêts ? La victime aurait-elle pu saisir une commission d'indemnisation des victimes d'infraction (CIVI), auprès du Tribunal de grande instance, en vue de l'indemnisation des préjudices subis, en recourant au budget de l'Etat ? Le débat est ouvert et loin d'être achevé<sup>31</sup>. La réflexion ne saurait séparer prévention et responsabilité totalement, ni contourner le paradoxe de l'accroissement de responsabilité, de la demande de sécurité, devenant facteur d'irresponsabilité individuelle<sup>32</sup> ; elle doit s'efforcer d'en trouver la mesure. Le XXI<sup>e</sup> siècle sera-t-il celui des incertitudes et du principe de précaution ? Il est le signe de l'accent mis sur la prévention du dommage ; d'un jugement de l'action, la responsabilité tend à devenir un jugement de diligences. Celui qui est à l'origine d'une activité, sans en avoir prévu les conséquences dommageables, devrait être tenu de répondre de celles-ci<sup>33</sup>.

### **La prévention est l'affaire de tous et de chacun.**

Hector-Luis MORALES, professeur de sociologie à l'Université de La Serena au Chili, a présenté la situation des marins chiliens, participant à la pêche illégale à la légine, dans les eaux australes, arraisonnés par la France ou l'Australie dans le cadre de la défense de leurs zones économiques exclusives<sup>34</sup>. La protection internationale des ressources vivantes de la zone antarctique n'a pas pris en compte l'emploi des marins. La pêche illégale sous pavillon de complaisance ne se préoccupe nullement des conventions de l'OIT ; les armateurs disparaissent en cas d'arraisonnement de leurs navires, laissant les marins seuls subir en prison les conséquences de cette pêche illégale, notamment en Australie. Même à la pêche illégale, la notion de travail décent devrait s'imposer. Andrew MWANGURA, coordinateur des programmes d'appui aux marins à Monbasa, au Kenya, analyse la situation des pêcheurs kenyans sur des navires de pêche industrielle pratiquant fréquemment la pêche illégale au large de la Somalie. Le Kenya n'a pas été accepté sur la liste blanche de l'OMI concernant la convention STCW, sur les brevets maritimes et la veille à la passerelle, révisée en 1995, ce qui exclut les marins kenyans de la flotte marchande sous libre immatriculation, et les pousse vers la pêche industrielle. Près de 200 marins kenyans embarquent à bord de 20 chalutiers locaux, appartenant à des intérêts italiens ou coréens ; près de 300 embarquent à bord de chalutiers battant divers pavillons, complaisants. La rémunération des pêcheurs kenyans tourne, semble-t-il, autour de 100 USD par mois, sans aucune protection sociale, ni intervention syndicale. Cette pêche est essentiellement exportée, quand le pays souffre d'un déficit de protéines, mais le gouvernement perçoit autour de 50 millions d'USD par an. Les milices somaliennes prennent parfois navire et équipage en otages. Il y aurait un millier de navires en train de piller les ressources halieutiques au large de la Somalie. Le code de conduite pour une pêche responsable de la FAO pousse le gouvernement kenyan à élaborer une politique des pêches, à réprimer la pêche illégale. Mais la corruption demeure. Cette situation doit être dénoncée ; d'autres informations doivent être recherchées ; ce thème des pêches illégales sera poursuivi par l'Observatoire.

Domingo GONZALEZ JOYANES, directeur du Centro de los derechos del marino de Madrid et Barcelone a examiné les conséquences de l'élargissement de l'Union européenne sur la pêche maritime, notamment de la libre circulation des personnes. Cet élargissement doit être mis en relation avec les accidents du travail maritime subis par des marins étrangers en France, noté par Yves TERTRIN. L'accueil nécessite une formation en matière de sécurité, des consignes de sécurité, un suivi médical des marins même étrangers. Francisco A. FERNANDEZ JIMENEZ, médecin de prévention de l'Instituto Social de la Marina (ISM) à Séville, présente des réflexions espagnoles sur les examens médicaux d'aptitude à la navigation. Comme en France, la législation maritime est spécifique et ancienne : l'arrêté ministériel du 1<sup>er</sup> juillet 1976 impose les visites médicales d'aptitude et leur gratuité. Les conditions d'aptitude relèvent essentiellement des circulaires internes de l'ISM. Cette réglementation maritime, qui engendre autour de 60.000 visites médicales par an, s'insère difficilement

---

<sup>31</sup> P. CHAUMETTE, « *La responsabilité pénale de l'armateur vis-à-vis de la protection des marins* », Annuaire de Droit maritime et Océanique, Université de Nantes, t. XXI, 2003, pp. 185-223.

<sup>32</sup> L. CADIET, « *Le spectre de la société contentieuse* », in *Ecrits en hommage à G. CORNU*, PUF, Paris, 1994 p. 29, « *Sur les faits et méfaits de l'idéologie de la réparation* », in *Mélanges P. DRAI*, Dalloz, Paris, 1999 ; M. FABRE-MAGNAN, « *Les obligations* », PUF, Paris, coll. Thémis, 2004, n° 239-240.

<sup>33</sup> K. FOUCHER, « *Principe de précaution et sécurité sanitaire. Recherche sur l'encadrement juridique de l'incertitude scientifique* », thèse Droit, Nantes, 2000.

<sup>34</sup> J.P. BEURIER, « *La légine, la zone économique exclusive et la pêche* », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, t. XXI, 2003, pp. 339-346.

dans l'évolution des règles générales, notamment du droit administratif espagnol, mais aussi de protection de la santé et de la sécurité au travail, issues de la transposition nationale des directives communautaires. Le 7 avril 2005, est présenté à Séville, par l'Instituto Nacional de Seguridad y del Higiene en el trabajo, un guide technique sur les risques pour la santé à bord des navires de pêche. Guido CAMARDA, professeur de droit de la navigation à l'Universita di Palermo, présente le système italien de prévention des risques professionnels à la pêche. En Italie, comme en France, le droit social des gens de mer a perdu son autonomie, s'intègre dans le droit général du travail, sauf spécificités particulières<sup>35</sup>. Le travail à la pêche est régi par les règles de navigation, il Codice della Navigazione. Depuis 1999, il est demandé une implication majeure de l'entreprise quant à la sécurité dans la navigation. L'Institut supérieur pour la prévention et la sécurité du travail joue un rôle majeur dans l'analyse des conditions de travail et des risques professionnels, mais un institut ou observatoire maritime serait souhaitable, doté d'une obligation de confidentialité et d'une fonction d'études, distinctes de l'imputation des responsabilités, ce qui rejoint les observations de Georges TOURRET. La faible dimension des entreprises de pêche maritime, à l'exception de la pêche industrielle, rend impossible une véritable prévention centrée sur l'entreprise. Ce sont nécessairement les pouvoirs publics qui peuvent financer des investissements à la sécurité. La rémunération à la part de pêche engendre les défauts du productivisme<sup>36</sup>. La prévention doit-elle alors continuer de dépendre essentiellement des services administratifs de l'Etat ou des collectivités territoriales, avec les limites connues de ces contrôles ?

Thibault HEUZÉ, de l'Antenne sur l'amélioration du milieu du travail de la direction générale de l'Emploi, des Affaires sociales et de l'Égalité des chances de la Commission européenne, présente le cadre juridique communautaire. La directive 92/29/CE du Conseil du 31 mars 1992 concerne les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires<sup>37</sup>. La pêche est reconnue comme un des quatre secteurs professionnels à haut risque. La directive 93/103 du Conseil du 23 novembre 1993 concerne les normes minimales à respecter à bord des navires de pêche neufs de plus de 15 mètres ou existants de plus de 18 mètres. La directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 prévoit des mesures spécifiques concernant les navires de pêche, mais seulement ceux de longueur égale ou supérieure à 24 mètres. Ces Directives, qui ne concernent que 8 % des navires de pêche, sont en cours d'évaluation, en vue de leur révision. Au Royaume-Uni, les marins rémunérés à la part de pêche sont considérés comme des travailleurs indépendants, ce qui ne crée pas de difficulté insurmontable<sup>38</sup>. La convention STCW-Fish de l'OMI n'est pas entrée en vigueur ; la Directive 2001/25 du 25 mai 2001 concernant le niveau minimal de formation des marins ne concerne pas la pêche. L'identification de bonnes pratiques pour renforcer la prévention concerne les partenaires sociaux et l'Agence sur la santé et la sécurité située à Bilbao<sup>39</sup>. Une fiche technique concerne l'élaboration du document sur l'évaluation des risques<sup>40</sup>. En 2006, une communication de la Commission sera publiée sur la base des rapports de mise en oeuvre des Etats membres. Le commissaire Joe BORG a lancé une grande consultation sur la politique maritime de l'Union européenne<sup>41</sup>. Un rapport de la commission de la Pêche du Parlement européen

---

<sup>35</sup> P. CHAUMETTE, « *De la modernisation des relations sociales au sein des entreprises de pêche, commentaire partiel de la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines* », Dr. Rural, 1998 pp. 411-417, « *L'exemplarité du droit social des gens de mer* », Etudes offertes à Philippe-Jean HESSE, *Du droit du travail aux droits de l'humanité*, PUR, Rennes, coll. L'univers des normes, 2003, pp. 149-165.

<sup>36</sup> P. CHAUMETTE, « *Une grande première à la pêche artisanale. L'accord collectif national du 6 juillet 2000 relatif à la rémunération minimale garantie, aux frais communs et à la réduction du temps de travail* », Droit Maritime Français 2000, pp. 1093-1101, « *La lente agonie de la rémunération à la part de pêche ?*, Du salaire minimum, des heures de travail et des abus », Revue électronique Neptunus, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 2003, vol. 9/3, [www.droit.univ-nantes/labos/cdmo/nept/nep28/htm](http://www.droit.univ-nantes/labos/cdmo/nept/nep28/htm)

<sup>37</sup> Les 10<sup>è</sup> journées de la médecine des gens de mer, les 7 et 8 avril 2005 traitent à Paris de la télémédecine et des échanges sanitaires internationaux.

<sup>38</sup> L'aménagement du temps de travail des transporteurs routiers indépendants ne porte pas atteinte au libre exercice d'une profession, ni au principe d'égalité de traitement, respecte le principe de proportionnalité, CJCE, 9 septembre 2004, aff. jointes C-184/02 et C-223/02, Espagne et Finlande c/ Parlement européen et Conseil de l'Union européenne.

<sup>39</sup> [http://europe.osha.eu.int/good\\_practice/sector/fisheries.fr/](http://europe.osha.eu.int/good_practice/sector/fisheries.fr/)

<sup>40</sup> <http://agency.osha.eu.int/publications/factsheets/38/fr/index.htm>

<sup>41</sup> Communication à la Commission du président et de M. BORG, *Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers*, 2 mars 2005.

du 12 mars 2001 présentait des premières pistes de réflexion<sup>42</sup>. La Commission européenne attache une importance particulière à l'exercice de consolidation des conventions internationales de travail relatives à la pêche, mené actuellement au sein de l'Organisation Internationale du Travail, chantier vaste présenté par Brandt WAGNER, du département normes Internationales du travail du Bureau International du Travail. En juin 2005, la convention consolidée et la recommandation, sur le travail à la pêche maritime, devraient être adoptées, à Genève<sup>43</sup>.

\* \*  
\*

L'ensemble des communications présentées montre la richesse des échanges et des débats. La Convention internationale consolidée des gens de mer de l'OIT retiendra ultérieurement l'attention de l'Observatoire, tant pour son volet pêche sans doute adopté en 2005, que pour son volet marine marchande, prévu en 2006. Les 10<sup>è</sup> journées de la médecine des gens de mer, les 7 et 8 avril 2005 traitent à Paris de la télémédecine et des échanges sanitaires internationaux. Les 14 et 15 octobre 2005, le 3<sup>è</sup> colloque *Mer et Santé*, organisé par la Société française de médecine maritime, à Brest, traitera des médicaments en mer, des urgences en mer, des traumatismes maritimes, des risques de la plongée. Les 3 et 4 octobre 2006, l'Institut maritime de prévention organise à Lorient, un colloque international ErgoMare, sur les conditions de travail à la pêche. Sans doute aucun, les thématiques ici présentées seront reprises et approfondies.

---

<sup>42</sup> Rapport de la commission de la Pêche du Parlement européen sur la sécurité et les causes d'accidents, Mme R. MIGUELEZ RAMOS, A5-087/2001, 12 mars 2001.

<sup>43</sup> BIT, *La sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche*, TMFI/1999, 106p., *Note sur les travaux de la Réunion tripartite*, TFMI/1999/12, 78 p., Rapport V (1), *Conditions de travail dans le secteur de la pêche : Normes d'ensemble (une convention complétée par une recommandation) sur le travail dans le secteur de la pêche*, 205p., Rapport V (2), *Conditions de travail dans le secteur de la pêche : les vues des mandants*, Conférence internationale du travail, 92<sup>è</sup> session, 2004, Genève, 277p. ; Rapport V (1), *Le travail dans le secteur de la pêche*, 93<sup>è</sup> session, 2005, Genève, 35p.