

JOURNÉES D'ÉTUDES 2004 DE L'OBSERVATOIRE DES DROITS DES MARINS

PRÉSENTATION

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 côtoyons 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 plus de cinq ans, la coopération avec le 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 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.

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 médiatique¹, est né un groupe de travail au sein du Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la 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 années 2000 et 2001 ont été consacrées à de nombreux contacts qui se sont cristallisés le 25 septembre et le 5 décembre 2001, par la constitution d'une association. Le soutien financier du CCFD pour trois années a permis de donner de réels moyens, notamment humains, à ce projet. Jean CHAUSSADE y a eu sa part et je tenais à lui rendre hommage². 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.

L'Observatoire des Droits des Marins est une association, régie par la loi du 1^{er} 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 Centre de droit maritime et océanique, dirigé par Jean-Pierre BEURIER, Droit et changement social, UMR CNRS, Unité mixte de recherche, n° 6028, équipe associée au CEREQ, Centre d'Etudes et de Recherche sur l'Emploi et les Qualifications dirigée par Jean-Pierre LE CROM, Géolittomer-Nantes LETG UMR 6554-CNRS (Littoral, Environnement, Télédétection, Géomatique), 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'Economie de Nantes, dirigé par Patrice GUILLOTREAU,

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

² 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.

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 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 Alain BONNIN 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 de la 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, coordinateur ITF pour la France et permanent de l'Union fédérale maritime FGTE-CFDT, 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 des communautés européennes à Bruxelles. L'Observatoire a répondu à deux appels d'offre communautaires sans avoir été retenu jusqu'à présent, qu'il s'agisse d'une étude comparative du traitement du sort et des créances des marins abandonnés dans les divers Etats membres de l'Union européenne, ou de l'examen des pratiques discriminatoires à bord des navires des registres internationaux des Etats membres. Il en est résulté le début d'un réseau européen de spécialistes du droit social maritime, qui ne demande qu'à s'enrichir.

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 » et celui de Mlle H.M. SOSSAH qui porte sur la « Durée du travail dans la marine marchande ».

Le financement d'une étude sociale, économique et halieutique sur les pirogues « ramasseurs » auprès des chalutiers industriels, à Saint-Louis du Sénégal, a permis la réalisation de cette étude par M. Youssoupha GUEYE.

Le mémoire de Marie MARIN GUILLOU a donné lieu à la publication d'un article intitulé « De l'Inspection du travail maritime en France : une compétence limitée, mais internationale », Droit Social 2003 pp. 169-176. Il en est de même de celui d'Alexandre 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.

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.

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 / BIT l'Organisation internationale du travail / Bureau international 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, dirigé par Domingo GONZALEZ JOYANEZ. Des contacts ont été pris avec le BIT, par l'intermédiaire de Jean-Yves LE GOUAS, Daniel APPAVE, Jean-Daniel LEROY, Cleopatra DOUMBIA-HENRY, ITF de Londres par l'intermédiaire des responsables des services juridiques Deirdre FITZPATRICK et Miren DEL OLMO.

Depuis le 1^{er} janvier 2003, l'Observatoire est doté d'une chargée de mission, Véronique AUBERT, sans l'activité de qui ces « Journées » n'auraient pas pu être organisées. Ces « 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 sont 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 amateurs OMI, Organisation maritime internationale 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 2005. Plusieurs sessions se sont déjà tenues à Genève³ ; un second projet a été présenté à Nantes ; compte-tenu de l'augmentation du nombre de délégations nationales tripartites à Nantes, de nombreuses questions ont été rediscutées, donnant lieu à la recherche de nouveaux compromis, en vue de l'avancée des nouvelles sessions genevoises. 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 délicates⁴ ; aucune grille de salaires minima n'est envisagée, pour ne pas risquer un nombre très faible de ratifications ultérieures. Les échanges relatifs à la pêche maritime vont commencer avant l'été 2004, pour essayer d'englober les principaux problèmes sociaux de la pêche industrielle, comme de la pêche artisanale. Il existe encore un grand chemin à parcourir avant que cette convention internationale unique des gens de mer soit

³ M. MARIN GUILLOU, « Vers la reconnaissance d'un statut juridique international des gens de mer : le projet préliminaire de convention du travail maritime consolidé », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, T. XXI, 2003, pp. 225-249.

⁴ « 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.

adoptée par la conférence maritime de l'OIT, soit ratifiée par un nombre 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.

Ces « Journées 2004 », tenues les 22 et 23 janvier, 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.

Alain COUDRAY, président d'honneur de la FAAM, administrateur général des affaires maritimes, présente le contenu de la Convention n° 163 de l'OIT adoptée le 8 octobre 1987, concernant le bien-être des marins, ratifiée par la France par la loi n° 2004-146 du 16 février 2004 (JORF 17-2-2004 p. 3167). Il revient sur le rôle de l'ICSW, International Committee on Seafarers' Welfare, comité international de bien-être des marins, de l'AGISM, l'association des gestions des institutions sociales maritimes en France, sur les associations d'accueil des marins, les futurs conseils portuaires de bien-être.

Me Iliana CHRISTODOULOU-VAROTSI, docteur en droit de l'Université Paris-I, chargée de cours à l'université Pantéon d'Athènes et avocate au barreau d'Athènes, analyse l'évolution de la législation maritime chypriote en vue de l'adhésion à l'Union européenne, alors même que 70 % des propriétaires de navire battant pavillon chypriote sont grecs et que des intérêts allemands sont loin d'être négligeables. Trente trois directives communautaires maritimes sont en cours de transposition au sein de la législation chypriote ; l'administration maritime est en voie de renforcement, les mentalités semblent évoluer, le contrôle des navires par le pavillon prend forme, le contrôle par l'Etat du port notamment à Limassol gagne en consistance passant de 4 % à 26 % entre janvier et décembre 2003. Si la flotte chypriote s'améliore en qualité et rétrécit en quantité, que deviennent les navires qui la quittent ?

Mme Christina VARTOS-TZANNETAKIS, juriste de la Direction générale énergie et transports, unité « Politique maritime et technologies » de la Commission des communautés européennes, présente les propositions de la Commission concernant l'évaluation de la qualité des brevets maritimes. A la suite de la révision par l'OMI, en 1995, de la Convention STCW des programmes de soutien aux systèmes nationaux de formation professionnelle maritime ont été mis en place, mais aucun Etat n'a été exclu de la liste blanche de l'OMI. Une directive communautaire impose une procédure quinquennale d'évaluation des brevets, sous l'égide de l'Agence européenne de la sécurité maritime, pouvant aller jusqu'au retrait de la reconnaissance mutuelle. L'Union européenne se préoccupe du niveau de la formation maritime chinoise notamment.

Yves TERTRIN, inspecteur du travail maritime à la DRAM, Direction des affaires maritimes des Pays de la Loire, traite des contrôles sociaux des navires par l'Etat du port, prolongeant ainsi par des remarques pratiques, la réflexion de la Commission européenne. Actuellement, le contrôle social des navires et équipages par l'Etat du port est réduit, l'accent est mis sur les contrôles techniques. Les inspecteurs du MOU, Memorandum of understanding de Paris de 1982 mettent l'accent sur la sécurité technique du navire, en raison des conventions de l'OMI visées par le Memorandum et de leur propre formation professionnelle. Les inspecteurs du travail maritime ont des compétences sociales, mais leurs compétences internationales sont limitées ; ils ne sont pas habilités inspecteurs du MOU. La ratification par la France de la Convention OIT n° 180, adoptée en 1996, va développer leur champ de compétences. La directive 99/95 du 13 décembre 1999 du Parlement européen et du Conseil concerne l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté. Cette directive a pour objectif d'appliquer la directive 1999/63 du 21 juin 1999 et la Convention n° 180 de l'OIT de 1996 à tout navire faisant escale dans un port de la Communauté, quel que soit son pavillon, afin d'identifier et de remédier à toute situation manifestement dangereuse pour la sécurité ou la santé des gens de mer. Il s'agit de préserver la sécurité et d'éviter des distorsions de concurrence, même vis-à-vis des navires dont l'Etat du pavillon n'a pas ratifié la convention n° 180. Ainsi la fatigue excessive sera contrôlée. Les heures

excessives de travail devraient conduire à regarder les effectifs à bord⁵. Un travail d'équipe est indispensable pour faire face à la complexité du contrôle social.

James SMITH, coordonnateur ITF en France, permanent de l'Union fédérale maritime FGTE-CFDT, revient sur l'action syndicale internationale et la tolérance de l'activité des inspecteurs ITF à bord des navires en escale dans les ports français. Depuis les aventures du Kifondongo et de l'Obo Basak, la pratique syndicale s'est étoffée, la compétence des tribunaux français a été reconnue vis-à-vis des litiges portant sur les créances de salaire des marins étrangers, d'un navire étranger, en escale dans un port français. Pour autant, le chantier de la Commission mixte OMI/OIT concernant la garantie financière devant assurer le paiement des salaires, en cas de défaillance de l'armateur, ne semble guère avancer. Un nouveau questionnaire est en cours d'envoi et d'analyse, avant d'envisager des règles contraignantes.

Jean-Claude HERVÉ, pour l'association ATTAC et Coordination marée noire, Pierre HAMEZ pour le CCFD, Caroline MAUREL pour l'association Agir Ici, présentent la coordination des campagnes contre les pavillons de complaisance.

Patrick CHAUMETTE traite du RIF, registre international français. Les registres internationaux d'immatriculation des navires des Etats membres permettent l'embarquement des marins étrangers, non communautaires, à des conditions internationales. Dès la fin des années 1980, le Danemark, l'Allemagne, la Norvège ont recouru à ces mécanismes, en l'absence de territoires nationaux d'outre-mer permettant d'atteindre des résultats équivalents, sur la base d'une autonomie territoriale. La loi allemande de 1989 a fait l'objet d'un contrôle de la part de la Cour Constitutionnelle. En 1998, l'Italie a rejoint ces pays. En France, l'immatriculation d'outre-mer a été privilégiée dès 1986, aux TAAF, Terres Australes et Antarctiques Françaises, puis à Wallis-et Futuna, un projet de RIF est en cours de discussion au Parlement. Il est, à première vue, paradoxal que la France, qui soutient l'adoption d'une nouvelle convention internationale unique des gens de mer par l'OIT, dont la loi n° 2004-146 du 16 février 2004 autorise la ratification de plusieurs conventions de l'OIT concernant les gens de mer, s'efforce dans le même temps de limiter le droit français du pavillon aux seuls engagements internationaux et communautaires de la France, vis-à-vis des marins non communautaires, embarqués à bord des navires immatriculés au RIF, sous pavillon français.

Les situations d'abandons de marins sont resituées par Angel LLORENTE, secrétaire de la FAAM. Les innovations de l'AMAN, l'association marseillaise des amis des marins, se sont efforcées d'anticiper sur les évolutions nationales, la mise en place d'un fonds financier, relevant du budget de l'Etat, géré par l'AGISM, en vue d'avances de salaires et du rapatriement des marins à l'abandon. La FAAM propose de faire évaluer le navire dès le début de la procédure, de modifier le régime juridique du gardiennage.

Domingo GONZALEZ JOYANEZ fournit un rapport très détaillé et conséquent sur la situation espagnole. A la suite du Mémoire de Paris sur les navires sous-normes de 1982, les contrôles des navires par l'Etat du port se sont développés : en Espagne, entre 37 et 40 % des navires faisant escale dans les ports espagnols font l'objet d'un contrôle. Les navires sans grands problèmes semblent ciblés en pratique, dans la mesure où la rétention administrative du navire engendre très souvent l'abandon du navire et de l'équipage par l'exploitant commercial. En décembre 2003, 26 navires étaient ainsi à l'abandon en Espagne. Un fonds de solidarité a été mis en place, avec des soutiens privés, en raison du recul de l'intervention étatique. Deux cas de suicides de marins sont déjà intervenus, notamment à Bilbao dans un équipage cubain. A Barcelone, sur le paquebot Princess Suzanne, sous pavillon tunisien, les propriétaires étant suisses et luxembourgeois, les intérêts financiers russes, deux marins sont morts de la peste bubonique. Le Centro de los Derechos del Marino, maintenant installé à Madrid, a effectué une étude synthétique, constatant que 56 % des navires saisis, suite à l'abandon des marins, ont plus de 30 ans d'âge. Deux navires de croisière ont été concernés, celui de Barcelone avec 358 marins à bord et un autre à Bilbao. Il existe une procédure

⁵ P. CHAUMETTE, « 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, 2001, pp. 53-93 ; M. GUILLOU et N. LE JOLIFF, « La durée du travail dans la marine marchande : Convention n° 180 de l'OIT de 1996, directives communautaires 1999/63 du 2 & juin 1999 et 1999/95 du 13 décembre 1999 », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, T. XX, 2002, pp. 161-177 ; P. CHAUMETTE, « L'organisation et la durée du travail à bord des navires », Droit Maritime Français 2003, pp. 3-30.

civile, rapide, gratuite et immédiate, qui permet de traiter l'abandon en une année ou 18 mois, quand la procédure sociale est plus complexe. La comparution directe s'est développée, une action au nom des marins, ne nécessitant pas des plaintes individuelles, susceptibles d'entraîner des refus d'embarquement et des inscriptions sur des listes noires. Le rapport fourni par Domingo GONZALEZ JOYANEZ est trop volumineux pour être reproduit intégralement dans les actes de ces « Journées ».

Me Iliana CHRISTODOULOU-VAROTSI et Me Thanassis ALIKATORAS, avocats grecs traitent de la situation en Grèce et à Chypre depuis le cas du navire chypriote Agios Charalambos, dont l'équipage égyptien impayé, et en grève, avait été débarqué en 1993 manu militari par des vigiles venus de Paris, dans le port de Lorient, remplacé par un équipage pakistanais ; le lendemain de ce nettoyage, le navire repartait, les autorités policières et judiciaires de Lorient considérant qu'elles ne pouvaient intervenir vis-à-vis d'évènements se déroulant à bord d'un navire étranger, même dans un port français. Aurait-il fallu un mort ou des blessés graves ? Le système légal de protection des créances salariales des marins grecs n'est pas à l'abri de critique vis-à-vis de la directive communautaire 80/387, révisée par la directive 2002/74 du 23 octobre 2002 (JOCE n° L 270 du 8-10-2002 p. 10). Cette législation ne concerne pas les marins des navires étrangers faisant escale dans les ports grecs. A Chypre, il existe actuellement des propositions d'amélioration d'un système ancien, qu'il convient de transformer en règles contraignantes conformes aux exigences du droit communautaire. La ratification de la Convention n° 147 de l'OIT est en œuvre, fondant le contrôle des navires par l'Etat du port, concernant les navires en escale à Limassol. Un fonds spécial de rapatriement des marins est en projet, Chypre étant un important Etat du pavillon, mais ce projet ne semble pas avancer depuis février 2002. Le propriétaire du navire Edoil, bloqué à Sète jusqu'en février 2004, était grec, même si le pavillon était celui des îles Tonga ; les marins ont obtenu des avances de la part de l'Etat français de 3.000 à 7.000 euros, ainsi que des mesures de rapatriement. L'Etat français pourrait-il obtenir le remboursement de ces avances et frais auprès du propriétaire grec, situé en Grèce ?

Patrick CHAUMETTE présente la situation française, issue de textes anciens, les articles 31 et 32 de la loi du 3 janvier 1967, non modernisés dans leur dimension internationale. Il en est de même de la directive communautaire 80/987 du 20 octobre 1980 protégeant les salariés des risques d'insolvabilité de l'employeur, révisée par la directive 2002/74 du 23 octobre 2002, qui ignore la logique du contrôle de l'Etat du port, laisse dans une insécurité les marins de la libre immatriculation des navires. Les résolutions A 930 et A 931, adoptées par l'assemblée de l'Organisation Maritime Internationale le 29 novembre 2001, fixent des principes fondamentaux, qui doivent être transposés dans des mesures contraignantes, des procédures rapides et coordonnées sur le plan international, dans une logique de prévention de l'insolvabilité des armateurs.

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, reprend les conclusions du CEP, contrat d'études prospectives, réalisé dans le cadre du CEREQ : 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.

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, montre 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.

Yvonne GUICHARD-CLAUDIC, maître de conférences en sociologie au département AES, Administration économique et sociale, à l'université de Bretagne Occidentale, présente 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 européennes. Elles sont devenues des actrices à part entière, même si leur place dans les organisations professionnelles reste mince.

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, analyse les piroguiers ramasseurs de Saint-Louis du Sénégal qui travaillent pour des navires industriels. 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, 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 chalutiers. Ces pêcheurs piroguiers ne sont pas acceptés par les autres communautés de pêcheurs du Sénégal.

La diversité et la richesse de ces contributions révèlent l'intérêt et l'intensité des échanges intervenus entre les participants au cours de ces deux journées. Que chacun des participants en soit ici remercié.

Patrick CHAUMETTE