



Alina Miron, professeure spécialisée en droit de la mer à l'université d'Angers, coordonne le projet « Zomad, les zones grises du droit de la mer ». Alors que plus de 200 000 marins du shipping international attendent leur relève d'ici le 15 juin, elle estime qu'ils sont les oubliés de la pandémie.

La protection sociale des marins doit devenir une préoccupation publique

Vous en appelez à la coordination internationale pour organiser les relèves de marins (1). Pourtant, les textes internationaux garantissent le droit au rapatriement ?

Ils laissent beaucoup de marges d'appréciation aux États côtiers en cas de crise sanitaire. La Convention sur le régime international des ports maritimes de 1923 engage, dans son article 2, les États à traiter tous les navires de la même manière. Ce principe de non-discrimination est rappelé dans la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (FaI) de l'Organisation maritime internationale (OMI) de 1965, qui précise que les États doivent faciliter le débarquement en cas d'urgence médicale. Mais ces réglementations laissent aux États la liberté d'évaluer les situations sanitaires. C'est ainsi que, sur la base de l'article 43 du Règlement sanitaire international de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), les pays ont adopté dans l'urgence des mesures restrictives pour faire face au covid-19, sans concertation, malgré les obligations de coopération et de décision proportionnée.

Avec quelles conséquences pour les équipages ?

La MLC 2006 stipule que les marins ont le droit au rapatriement lorsqu'ils sont en fin de contrat, ce qui demande de la concertation. C'est ce qui a été fait pour les passagers, généralement des Occidentaux, qui ont été rapatriés en affrétant des avions par exemple. Mais les marins ont globalement peu bénéficié du soutien de leurs représentations consulaires. Pour maintenir la fluidité du commerce mondial, on les a gardés à bord. Il y a une part de cynisme car le rapatriement peut coûter cher sans vols ré-



« On utilise la crise sanitaire pour ouvrir des brèches dans les droits des marins. »

guliers. Les marins ont été les oubliés de la pandémie.

Cela peut-il avoir un impact sur les droits des marins ?

Ce phénomène est inquiétant car il crée un précédent. Au niveau mondial, la MLC 2006 - limite - la durée d'embarquement à 12 mois. En France, la législation impose 6 mois maximum. En pratique, selon les accords d'entreprise, c'est entre 2 et 4 mois. Avec la crise, ces durées ont été dépassées. Cette situation peut donner lieu à des interprétations, des modifications réglementaires. On utilise la crise sanitaire pour ouvrir des brèches dans les droits des marins.

Plusieurs organismes internationaux se sont inquiétés de cette situation...

Pendant la crise sanitaire, l'OMS, l'OMI, l'OIT (Organisation interna-

tionale du travail) ont adopté plusieurs recommandations, avec des propositions concrètes. Ils n'ont pas été entendus. La responsabilité du rapatriement repose essentiellement sur les armateurs mais ils ne peuvent pas imposer de décision aux États. Il est difficile d'imposer l'obligation d'ouverture et d'accueil à l'État du port. Quant aux États du pavillon... Toute la liberté de la haute mer repose sur l'idée que l'État du pavillon est responsable, or depuis les années 1970, on a vu se multiplier les pavillons de complaisance. Les organisations internationales n'ont aucun pouvoir de coercition. Les responsabilités sont diluées et ce sont les marins qui en souffrent.

Comment faire évoluer la situation ?

On pourrait mieux préciser la durée des contrats et en respecter la fin effective. Cette prévisibilité est

essentielle pour la santé mentale des marins. Il faudrait aussi renforcer les contrôles lorsque l'État du pavillon est trop laxiste.

Avec quels moyens ?

La protection sociale des marins doit devenir une préoccupation publique, au même titre que la qualité de l'environnement. Dans les années 1980, on a renforcé les pouvoirs des États du port pour la protection du milieu marin. On a trouvé des mécanismes contre la pêche illégale. Les ONG aussi ont un rôle à jouer, de prise de conscience. Sans oublier le dialogue social. Au niveau européen, la Commission est vraiment à l'écoute des propositions faites par les armateurs et syndicats de marins.

Et au niveau international ?

Il faut revenir à un rapport de force. Les puissances maritimes doivent se saisir de ces questions et tenter de rééquilibrer le manque de contrôle international. Les États des pavillons de complaisance ont des obligations. Pourquoi ne pas ouvrir une procédure pour démontrer les violations des obligations sociales de la Convention de Montego Bay ? Quant à l'OIT, son mécanisme de surveillance peut adopter des prononcés qui clarifient les obligations de chacun. Il faut aussi exposer les lacunes de la MLC 2006. Les négociations de l'OIT sont longues mais il ne faut pas se contenter de la situation actuelle. Même si cela prend du temps, il faut y aller. ■

Propos recueillis par **Hélène SCHEFFER**



(1) www.maritime-executive.com/editorials/port-denials-what-are-states-international-obligations