



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Pavillons de complaisance

Question écrite n° 13168

Texte de la question

M Julien Dray attire l'attention de M le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer sur la situation des marins originaires des pays en voie de développement, embarqués sur des navires battant pavillon français, immatriculés aux îles Kerguelen. La situation de ces marins embarqués sur des navires battant pavillon de complaisance a toujours été extrêmement dure. Elle est aujourd'hui plus préoccupante encore. En effet, par différents textes, depuis l'arrêté du 17 juin 1986, pris par l'ancien secrétaire d'État à la mer (Journal officiel du 20 juin 1986), une véritable fraude à la loi s'est instaurée dans les termes du décret du 20 mars 1987. Les lois sociales françaises ne s'appliquant pas aux personnes domiciliées aux îles Kerguelen, les armateurs peuvent faire régner leurs propres lois sur leurs navires. Ainsi, ni les conditions de salaires, ni celles de la sécurité, ni les règles de la protection sociale applicables à l'ensemble des autres relations du travail et des entreprises françaises ne s'appliquent aux marins embarqués sur ces navires. Il s'agit d'une véritable discrimination raciale et sociale, pour ne pas parler d'une nouvelle forme d'esclavagisme. En conséquence, il lui demande quelles dispositions il entend prendre pour mettre fin à ces conditions scandaleuses qui ont cours sur des navires battant pavillon des îles Kerguelen, c'est-à-dire pavillon de la République.

Texte de la réponse

Reponse. - Ainsi qu'il a déjà eu l'occasion de le dire à l'Assemblée nationale lors de la présentation de son budget pour l'exercice 1990, le ministre délégué chargé de la mer porte un jugement nuancé sur l'immatriculation aux terres australes et antarctiques françaises (TAAF). Il estime que des motifs à la fois d'ordre économique - le maintien d'un certain nombre de navires sous pavillon national - et social - le maintien d'emplois de navigants français - justifient l'existence d'un régime d'immatriculation national autorisant des conditions d'exploitation proches de celles de la concurrence internationale. Il rappelle à cet effet à l'honorable parlementaire que le coût d'armement annuel d'un navire ayant un équipage d'une vingtaine de navigants est de 13 MF sous pavillon français métropolitain, alors qu'il n'est que de 6 MF immatriculé aux TAAF et 4 MF sous un pavillon international dit « économique ». Ces chiffres, à eux seuls, expliquent d'ailleurs pour une bonne part la forte diminution du nombre des navires immatriculés sous pavillon national depuis une dizaine d'années (424 en 1981, 223 au 1er janvier 1990) et la diminution concomitante des effectifs de navigants au commerce (21 000 en 1981, 11 000 en 1989). Il relève également que beaucoup de pays européens confrontés à des difficultés identiques ont été conduits à adopter avec un certain succès des solutions comparables et à créer des conditions d'immatriculation sous leur pavillon national offrant une alternative au mouvement de dépavillonnement constaté chez eux. Il s'agit en particulier de la République fédérale d'Allemagne, du Danemark et de la Norvège. Plus fondamentalement, le jugement assimilant l'immatriculation aux TAAF à un pavillon de complaisance lui paraît inexact. La complaisance est en effet caractérisée par l'absence de lien réel entre l'État du pavillon et les conditions d'exploitation du navire. Or, l'immatriculation aux TAAF suppose que le centre de décision de l'entreprise - l'armateur - soit installé en France et qu'une partie du personnel navigant, les officiers en particulier, soit de nationalité française. Les personnels non français embarqués sur de tels navires bénéficient pour leur part d'une situation conforme aux engagements internationaux de la France. Il convient

d'ailleurs de rappeler que ceux de nos engagements internationaux concernés qui n'étaient pas applicables en droit aux navires enregistrés à Port-aux-Français ont été étendus. Cette extension a été faite suivant les procédures propres à l'OMI et l'OIT. Enfin, dans le domaine du droit du travail, la loi du 15 décembre 1982 modifiée constitue le code du travail d'outre-mer qui s'applique aux TAAF ou elle a été promulguée par un arrêté du 30 décembre 1952. Parmi ses dispositions, figurent notamment les conditions de conclusion et de résiliation du contrat de travail individuel et des accords collectifs, les règles relatives aux salaires et à leur paiement, les conditions de travail et les repos dus aux salariés. Les marins embarqués sur des navires immatriculés aux TAAF bénéficient donc de ces dispositions, au même titre que les autres salariés des TOM. Il ne saurait d'ailleurs en être autrement de la part d'un pays - la France - qui participe activement à la lutte contre les navires sous-normes avec les autres États européens, les États-Unis et le Canada dans le cadre du Memorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port. Il convient de préciser que les centres de sécurité de la navigation maritime qui effectuent les visites de sécurité des navires immatriculés aux TAAF leur appliquent les conventions internationales de l'OMI énumérées tant dans le Memorandum d'entente de Paris que dans la loi du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, actuellement applicables à ces navires bien que n'ayant pas fait l'objet d'une promulgation. Il s'agit notamment de la Convention de Londres de 1966 (Load Lines) sur les lignes de charge, la Convention de Londres de 1973 pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures (Marpol) et la Convention de Londres de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solus).

Données clés

Auteur : [M. Dray Julien](#)

Circonscription : - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13168

Rubrique : Transports maritimes

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et de la mer

Ministère attributaire : mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 mai 1989, page 2306