



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

Paris, le

Le Directeur des Affaires Maritimes et des Gens de Mer

à

Monsieur le Ministre de l'Équipement, des Transports et du
Logement

Direction
des Affaires Maritimes
et des Gens de Mer

Objet Situation des marins abandonnés dans les ports français.

P.J. Un rapport

Le Directeur

A l'occasion de la très difficile affaire du « KIFANGONDO » le navire congolais abandonné dans le port du Havre, vous m'avez personnellement chargé de régler la situation de l'équipage qui depuis 1997 se trouvait sans salaire et sans possibilité de retour au pays et de réfléchir sur ce qui pouvait être fait juridiquement et techniquement pour que de telles situations ne se reproduisent pas.

Sur le premier point, je vous informe que la situation des marins est réglée et que le bateau-épave va être pris en charge.

Sur l'aspect plus général, j'ai créé un Groupe de Travail paritaire (syndicats/armateurs) et en ait confié la responsabilité à mon collaborateur Jean-Marie GILORY, administrateur des affaires maritimes et ancien capitaine au long cours. Il vient de me remettre les conclusions de ce travail que je me permets de vous adresser.

Ce Groupe a tenu cinq réunions plénières entre le 9 octobre 1998 et le 23 mars 1999. Son Président a reçu un certain nombre de personnalités compétentes et s'est constitué une documentation spécifique.

Du rapport ci-joint ressortent de nombreuses propositions parmi lesquelles je note en particulier et en priorité la mise en œuvre des procédures de ratifications des conventions internationales de l'O.I.T. n° 166 sur le rapatriement des marins et n° 163 sur le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports. Même si leurs conséquences sur le problème principal ne sont pas déterminantes, le seul fait de les avoir ratifiées donnerait à notre pays le moyen moral d'inciter d'autres pays à nous imiter, rendant ainsi ces instruments rapidement applicables.

D'autre part le rapport propose une action déterminée de notre pays dans le groupe de travail mixte OMI-OIT chargé précisément d'examiner la sécurisation financière des marins (et de leurs ayant droits) après décès, blessure ou abandon, groupe dont la composition doit être arrêtée lors d'un comité juridique le 19 avril prochain. Dans ce cadre, j'ai demandé à notre représentant à l'OMI de poser sa candidature pour en être membre et proposerai à votre approbation un document de synthèse sur ce que devra être la position de la France en la circonstance (assurance obligatoire ou fonds, tel que défini dans le rapport joint).

Le rapport développe par ailleurs tout un argumentaire pour un classement prioritaire des créances salariales (ainsi que défini dans la Convention Internationale de 1993 sur les créances maritimes dont il préconise une ratification qui semblerait, pour d'autres raisons, délicate).

Dans le cadre européen, il souligne combien l'exclusion actuelle des créances salariales des marins dans la directive 80/987 CEE, paraît difficilement soutenable, et préconise une action de notre pays au plus tard lors de la présidence française, pour éviter que les créances des marins soient, pour quelque motif, exclues des garanties obligatoires à offrir en cas d'insolvabilité de l'employeur.



Le groupe de travail a mis également en relief, les lenteurs certaines de nos procédures judiciaires, et identifié des anomalies de compétences juridictionnelles pour partie responsables de ces délais anormaux. Il préconise une simplification en la matière et l'imposition de délais impératifs pour le déroulement des procédures et le paiement postérieur des créanciers privilégiés.

Enfin, plus concrètement, le rapport confirme qu'il y a lieu de rapatrier les marins dans les délais les plus rapides après la constatation d'abandon. Il préconise des inspections systématiques et la mise en place de solutions permettant le paiement réglementaire d'avances aux marins à rapatrier (avec subrogation de l'Etat).

Reste, en cas de non valeur des navires (cas du « KIFANGONDO et du BALTISKIY 22 ») la charge par nos services de régler le sort des épaves qu'ils sont devenus.

Hormis les ratifications et la participation au groupe de travail qui sont à aborder dans les meilleurs délais, la forte interministérialité des traitements à mettre en œuvre plaide pour une mise du sujet à l'ordre du jour d'un prochain Comité Interministériel de la Mer. J'ai pour ma part fait état de cette éventualité auprès du Secrétariat Général de la Mer.

Copies

Monsieur SALESSE

Monsieur CAROLLO



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

Direction
des Affaires Maritimes
et des Gens de Mer

RAPPORT

DU GROUPE DE TRAVAIL

Marins abandonnés

MARS 1999



3 Place de Fontenoy 75700 PARIS - Téléphone : 01.44.49.80.00 - Télécopie : 01.44.49.82.04 - Métro Ecole Militaire/Saint-François-Xavier/Cambronne

Groupe de Travail (GT)

« Marins étrangers abandonnés dans les ports français »

I Objectifs

L'objectif du groupe de travail (GT) créé à l'initiative et dans le cadre de la Direction des Affaires Maritimes et des gens de Mer du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (Mer) est de rechercher toutes les sources d'amélioration du sort des marins de navires étrangers immobilisés dans les ports français et vis-à-vis desquels l'armateur (privé ou public) ne remplit pas ses obligations de logement, de nourriture, de rémunération et/ou de rapatriement, donnant à constater une situation effective d'abandon.

La recherche doit toucher tant le contexte juridique international général que le cadre de l'Union Européenne, que le dispositif juridico-humanitaire national.

II Problématique

1 Navires immobilisés

On peut schématiquement classer en deux types l'origine de l'immobilisation des navires étrangers dans les ports français :

1.1. *Motifs d'ordre public*

C'est l'administration française, c'est-à-dire l'Etat qui,

- soit intervient en haute mer ou dans ses eaux et conduit le navire au port français, pour éviter des dommages à notre littoral ;
- soit s'oppose à l'appareillage du navire pour cause de déficiences constatées aux règles des conventions internationales en vigueur dans le cadre du Mémorandum de Paris (Mémorandum of Understanding : MOU) (pour mémoire : SOLAS [avec ISM en cours], MARPOL, L.L. COLREG, STCW, OIT 147)

Dans la majorité des cas, heureusement, en quelques jours au maximum, les réparations ou modifications exigées sont effectuées et le navire est autorisé à appareiller.

Mais, et c'est alors que risquent de se poser des problèmes humains, le navire peut, soit rester retenu plus longtemps lorsque des incapacités financières s'opposent à la réalisation de travaux, ou si l'arrêt « sécuritaire » suscite des réactions de créanciers entraînant des motifs d'ordre privé de prolongation d'immobilisation.

1.2. Motifs d'ordre privé

Il s'agit alors d'un créancier, ou d'un groupe de créanciers du navire ou de l'armateur (créances sur d'autres navires) qui engage une procédure de saisie conservatoire du navire, près le tribunal de Commerce du port d'escale. Il est à noter que parmi ces créanciers peut se situer l'équipage au titre d'arriérés de salaires impayés.

Dans l'esprit, cette procédure vise à « presser » l'armateur de payer rapidement ou d'offrir sans long délai, sous forme le plus souvent de cautionnement bancaire, les garanties de paiement des créanciers intervenants, en échange de la libération de son navire. L'usage de cette saisie s'est avéré d'une très grande efficacité, amenant donc une rapide mainlevée, tant l'intérêt fondamental normal d'un véritable armateur est de faire naviguer ses navires.

Il peut n'en pas être ainsi, et c'est fréquent depuis une dizaine d'années. On constate en effet une détérioration de la notion d'armateurs (Single ship Co par exemple) qui, avec le dépavillonnement (registres à minima) et la décomposition de nombreuses flottes dites d'Etat, entraîne des complexifications de la procédure et, par conséquence, la prolongation de l'arrêt du navire. Il apparaît de plus en plus fréquemment que l'identification du réel armateur ou manager s'avère longue, incertaine ou impossible, ou que celui-ci, identifié, soit insolvable. Il arrive également que la procédure engagée se perde dans des dédales juridico-judiciaires et mette des mois, voire des années à aboutir, montrant à l'évidence que nul n'a plus de réel intérêt pour que le navire navigue rapidement, ou même ne renavigue un jour, l'encombrant ponton qu'il est devenu ne valant plus qu'une partie des créances en jeu, susceptible, en plus, d'occasionner de très coûteuses dépenses.

2 Marins abandonnés

C'est dans le contexte de ces navires longuement immobilisés que naissent les abandons d'équipage. Quelle que soit l'origine de l'immobilisation de leur navire, les marins y demeurent liés, tout au moins dans un premier temps, par leur contrat de travail en contrepartie duquel leur sont dus des salaires.

Dès lors qu'au bout du compte, ce sont toujours des difficultés financières qui entraînent la poursuite de l'arrêt, il est usuel que les rémunérations ne sont plus versées à partir de ce moment, et rare qu'un rapatriement d'une partie de l'équipage soit payé par l'armateur.

Il reste donc, à bord du navire immobilisé

- soit un équipage complet,
- soit un équipage minimal de « gardiennage »

Les marins

- soit sont à l'origine associés à la procédure (voire initiateurs) pour des salaires antérieurs impayés.
- soit sont devenus créanciers par cessation de paiement de leurs salaires pendant la phase « conservatoire ». Ils s'associent à la procédure à ce moment-là.

C'est alors le navire qui, comme à l'égard de tout créancier maritime, constitue la garantie des salaires impayés. Les marins n'ont donc plus aucun intérêt à abandonner le navire, et nul n'a de raison d'effectuer ce paiement et le rapatriement subséquent, en raison de la très grande probabilité de n'être jamais remboursé des sommes avancées par l'armateur déjà défaillant, en raison de l'absence d'assurance ou de garantie autre que le navire.

III Situation juridique et sociale des marins abandonnés

1 Situation juridique

Non payés et non rapatriés, présents à bord, les marins demeurent liés à un armateur par leur contrat d'engagement. Leurs droits à salaires continuent de courir.

Ces créances salariales sont des créances privilégiées, qui s'inscrivent donc avant les hypothèques maritimes, elles-mêmes précédant les créances chirographaires. C'est donc une excellente garantie (améliorable).

Dès lors, que le navire est saisi par décision de justice, le rôle de l'équipage est de «garder et de conserver » le navire, certes pour le bien de son propriétaire, mais aussi dans le cadre de la « sécurité » portuaire. Cet aspect des choses mérite deux considérations :

- l'autorité portuaire exige-t-elle ce gardiennage, et si oui, par quel effectif maritime et dans quel but ?
- l'absence de tout marin est-elle de nature à déclencher la procédure de « déchéance des droits du propriétaire » avec ses conséquences ?

2 Situation sociale

Le marin reste à bord de son navire en cessation de paiement au sens strict, ne va pouvoir survivre qu'avec :

- des vivres
- des sources d'énergie
- des conditions sanitaires acceptables

que n'a autorité à fournir que l'armateur. Par suite de l'inexistence de ce dernier, ou de sa carence, ou de son recours à des décisions judiciaires, ou de sa simple opposition..., le système aboutit à une absence concrète de capacité de survivre. Si les autorités diplomatiques et consulaires des Etats du pavillon s'avèrent dans l'incapacité d'intervenir, ainsi que trop fréquemment, n'existent alors et n'existent plus à l'évidence que les solutions de recours à la charité, c'est à dire aux associations humanitaires.

La question se pose également de savoir quelles sont leurs libertés de circulation sur le territoire. Certains DICCILEC les limitant à la zone portuaire « stricto sensu », d'autres les soumettant à de l'information préalable, d'autres n'imposant aucune contrainte particulière.

De même, en matière d'aide sociale, peut-on s'interroger sur les droits de ces marins, considérant qu'ils sont en situation régulière, titulaires d'un contrat de travail en cours de validité et dotés de documents professionnels reconnus internationalement dans le cadre de l'O.I.T.

Ne doit-on pas, par ailleurs, et dans certains cas, considérer que l'équipage impayé exécute un acte de revendication d'ordre social en « *occupant son navire* » - outil de travail et garantie financière. C'est en considérant cet aspect notamment, que des rapatriements d'autorité ne sont pas diligentés, combien même les conditions du « *séjour* » - insalubrité par exemple- exigeraient que cette « *domiciliation* » à bord soit interrompue.

Les frais de rapatriement, à charge également de l'armateur, ont parfois été pris en charge par l'Office des Migrations Internationales (O.m.i.) dans le cadre de « *l'aide au retour* » sans aucune tentative de remboursement auprès de l'armateur défaillant, ni d'intervention subrogatoire lors de la saisie exécutoire. Solution contestable et contestée en ce qu'elle constitue encore une prime au mauvais armateur, voire à l'Etat du pavillon. Il y aurait lieu de modifier les conceptions et les usages pour qu'il en soit différemment.

En première conclusion de l'analyse de cette situation de marin abandonné, il apparaît qu'il y a lieu de rechercher tout ce qui permet son rapatriement le plus rapide possible, ses salaires ayant été totalement payés ou garantis et ses frais de voyage réglés. La longueur des procédures, même aménagées, étant incompatible avec un suffisamment rapide règlement des contentieux, il s'agit donc de déterminer quel système permettrait cette avance de fonds, ou cette absolue garantie de paiement, dans des délais dont la brièveté tiendrait compte de la nature alimentaire des sommes en question.

IV Les règles existantes

1 Au plan international

1.1. *La Convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer (Décret du 4 janvier 1958).*

En ce

- qu'elle classe les salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage en qualité de « créance maritime » [article 1(1) (m)]
- qu'elle affirme la compétence « forum arresti » :
[article 7 (1)] :
 - *soit (quand) ces tribunaux sont compétents en fonction de la loi interne du pays dans lequel la saisie est pratiquée »...*
 - *soit dans les cas suivants :*
© *si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite »...*
- qu'elle autorise le développement d'accord bilatéraux, avec clause de compétence
[article 7 - (3)]

- « si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence... »

1.2. La Convention Internationale de Genève ONU-OMI sur les privilèges et hypothèques maritimes du 6 mai 1993 (non ratifiée).

- En ce qu'elle répond au souci fréquemment exprimé de privilégier davantage les créances salariales puisque qu'elle les place en tout premier.

(Article 4) « Privilèges maritimes ».

« 1 Chacune des créances suivantes sur le propriétaire, l'affréteur en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire est garantie par un privilège maritime sur le navire :

- a) Les créances pour gages et autres sommes dus au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord en vertu de leur engagement à bord du navire y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte ;
- b)

(Article 5) « Rang des privilèges maritimes »

- 1 Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4, ont priorité sur les hypothèques, « mortgages » et droits inscrits et aucune autre créance n'est préférée à ces privilèges ou aux hypothèques, « mortgages » ou droits inscrits...
- 2 Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 prennent rang dans l'ordre qu'ils occupent ; toutefois les privilèges maritimes « garantissant les créances exigibles pour l'assistance et le sauvetage du navire ont priorité sur tous les autres privilèges grevant le navire préalablement à l'accomplissement des opérations qui leur ont donné naissance ».

- qu'elle pourrait rapidement entrer en vigueur (6 mois après que dix Etats auront exprimé leur consentement à être liés par elle) et nécessiterait la modification du chapitre VI de notre loi 67-5 du 3 janvier 1967.

1.3. Les nombreux accords bilatéraux, dénommés accords maritimes, traités de commerce et de navigation, ... (plus de 30 en vigueur).

- En ce qu'ils comportent fréquemment des clauses du style suivant :
« Les autorités judiciaires d'une des Parties ne peuvent connaître de procès civil à la suite d'un différend entre le capitaine et un membre quelconque de l'équipage d'un navire appartenant à l'autre Partie portant sur le salaire ou le contrat d'engagement qu'à la demande ou avec l'accord de l'autorité consulaire du pays dont ledit navire bat le pavillon », c'est-à-dire un renvoi au tribunal de l'Etat du Pavillon

1.4. La Convention Internationale de 1987 de l'OIT (n° 166) sur le rapatriement des marins, entrée en vigueur le 3.07.1991 et ratifiée (fin 1998) par 7 pays (La France ne l'a pas à ce jour ratifiée, mais avait ratifié la n° 23 de 1928 sur le même sujet).

■ En ce qu'elle explicite le droit à rapatriement notamment :
« quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause de faillite, de vente du navire, du changement d'immatriculation, ou pour toute autre raison analogue ».

■ En ce qu'elle dit clairement que :
« article 4-2 : « Les frais de rapatriement seront pris en charge par l'armateur ».

■ En ce qu'outre les frais de transport, l'armateur doit également :
« article 44-b : le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination du rapatriement ».

« article 44-c : la rémunération et les indemnités du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives ».

■ en ce que la carence de l'armateur, prévue, doit être compensée par « l'autorité » de l'Etat du Pavillon
« article 5-a : l'autorité compétente du Membre dans le territoire duquel le navire est immatriculé doit organiser le rapatriement du marin et en assumer les frais » ;

■ En ce qu'elle avance une garantie hypothétique du paiement :
« article 5-a (Suite)..... ; si elle (Partie du pavillon) omet de le faire, l'Etat à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'Etat dont il est le ressortissant peuvent organiser et en recouvrir les frais auprès du Membre dans le territoire duquel le navire est immatriculé ».

1.5. La Convention Internationale OIT n° 179 du 22 octobre 1996 sur le recrutement et le placement des gens de mer (non en vigueur, non ratifiée)

■ En ce qu'elle tangente et parfois percute le sujet traité ici, en édictant des règles destinées aux services publics ou (surtout) privés de recrutement et de placement et notamment, en son article principal :

« Article 4-2 Tout Membre doit faire en sorte que l'autorité compétente (Etat) :

e) oblige les services de recrutement et de placement à prendre les dispositions pour s'assurer, dans la mesure où cela est réalisable que l'employeur a les moyens d'éviter que les gens de mer ne soient abandonnés dans un port étranger ;

f) veille à ce qu'un système de protection, sous forme d'assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, soit établi pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement n'a pas rempli ses obligations à leur égard.

■ En ce qu'elle ne s'applique qu'aux agences de placement (manning agency) et non aux armateurs

■ En ce qu'elle « ne liera que les membres dont la ratification aura été enregistrée »

1.6 La Convention Internationale OIT n°163 du 24 septembre 1987 (en vigueur en 1990 - non ratifiée) concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports - et la Recommandation OIT n° 173 de la même date sur le même sujet.

■ La C.I. OIT 163 , en ce qu'elle peut contribuer à améliorer les conditions de séjour des marins étrangers dans nos ports notamment :

« Article 2- 1. Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur s'engage à veiller à ce que des moyens et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer tant dans les ports qu'à bord des navires.

2. Tout Membre doit veiller à ce que les arrangements nécessaires soient pris pour le financement des moyens et services de bien-être fournis conformément aux dispositions de la présente convention.

« Article 3 Tout membre s'engage à veiller à ce que des moyens et service de bien-être soient fournis dans les ports appropriés du pays à tous les gens de mer quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale, et quel que soit l'Etat où est immatriculé le navire à bord duquel ils sont employés ».

.....

(ratifiée par 10 pays dont Danemark, Espagne, Finlande, Norvège, Suède).

■ La recommandation OIT 173, en ce que, sur le sujet du bien-être dans les ports :

- elle décrit ce que « devraient » être les moyens et services de bien-être dans les ports
- elle énonce les partenariats nécessaires à la définition des sites et des équipements
- elle propose « de créer, selon le cas au niveau du port ou au niveau régional ou national, des conseils de bien-être », en définit les rôles et la composition souhaitable.

2 Au plan européen

A plan européen, en la matière ou dans des matières proches, on ne dispose guère que de la Directive du Conseil du 20 octobre 1980 (80/987/CEE) concernant le rapprochement des législations des Etats membres, relatives à la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur.

■ Laquelle astreint :

« Article 3.1 - Les Etats membres prennent les mesures nécessaires afin que les institutions de garantie assurent, sous réserve de l'article 4, le paiement des créances impayées des travailleurs salariés résultant des conditions de travail ou de relations de travail et portant sur la rémunération afférente à la période qui se situe avant une date déterminée (date de l'insolvabilité, du préavis de licenciement ou de la rupture subséquente du contrat ou relation de travail)

- garantie qui doit couvrir
 - les trois derniers mois du contrat (ou relation)
 - les 18 derniers mois en cas de cessation du contrat dû à l'insolvabilité (avec possibilité d'un éventuel plafond de responsabilité)
 - mais des exclusions possibles prévues

« article 1.2. - Les Etats membres peuvent, à titre exceptionnel, exclure du champ d'application de la présente directive les créances de certaines catégories de travailleurs salariés en raison de la nature particulière du contrat de travail ou de la relation de travail des travailleurs salariés ou en raison de l'existence d'autres formes de garantie assurant aux travailleurs salariés une protection équivalente à celle qui résulte de la présente directive ».

et la liste annexe, comporte effectivement l'exclusion de salariés marins :

- *« en raison d'un contrat, ou d'une relation de nature particulière »*

Grèce : équipages pêche

Irlande : pêcheurs saisonniers et payés sous forme de participation au résultat

Royaume Uni : pêcheurs payés sous forme de participation aux gains

- *« en raison du bénéfice d'autre garanties » :*

Grèce - Italie - Royaume-Uni : les équipage des navires en mer.

3 Au plan national

3.1. Protections applicables en France aux marins étrangers.

En tant qu'étrangers d'abord :

Une décision du Conseil Constitutionnel (n° 93-325 DC des 12-13 août 1993) juge la situation des étrangers non similaire de celle des nationaux, mais estime *« que si le législateur peut prendre à l'égard des étrangers des dispositions spécifiques, il lui appartient de respecter les libertés et droits fondamentaux de valeur constitutionnelle reconnues à ceux qui résident sur le territoire de la République ».*

En tant que marins ensuite

C'est la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer qui, traitant notamment des droits et règles de propriété des navires, précise le rang des créances sur le navire, c'est-à-dire des privilèges d'abord et des hypothèques ensuite. *« Article 31 : Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navires et du fret acquis depuis le début du voyage :*

1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix

2° Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

3° *Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord ;*

4° »

La loi précise par ailleurs que :

« Article 60 : la limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- 1 *Aux créances d'indemnités d'assistance, de sauvetage ou de contributions en avarie commune ;*
- 2 *Aux créances des marins résultant du contrat d'engagement ;*
- 3 *Aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail ».*

Quant au système judiciaire en charge d'appliquer les saisies conservatoire et exécutoire il est basé sur une dualité de juridiction :

- c'est le tribunal de commerce qui reçoit la requête et ordonne la saisie conservatoire
- c'est le tribunal de grande instance qui conduit l'exécution de la saisie, c'est à dire la vente.

A noter toutefois que la jurisprudence française, en dehors même de clauses de compétences inscrites dans des accords bilatéraux, semble tendre au renvoi des marins vers les juridictions liées au lieu de conclusion des contrats, à l'encontre du principe du « forum arresti » qui a toujours servi de référence au monde maritime.

3.2. Mesures concernant les navires abandonnés :

La loi 86-662 du 3 juillet 1985 relative aux mesures concernant, dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés et son décret d'application 87-630 du 6 octobre 1987 traitent des procédures susceptibles d'être engagées à l'égard des navires abandonnés par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant, l'abandon résultant « *de l'absence d'équipage à bord ou de l'inexistence de mesures de garde et de manoeuvre* ».

Ces procédures comportent les mises en demeure de faire cesser le danger présenté (délai libre qui peut être bref) ou de faire cesser l'abandon (délai d'au moins un mois).

Article (L) 3 « Si l'état d'abandon persiste, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire peut être prononcée par décision du ministre chargé de la marine marchande.

.....

« En cas de déchéance, le navire ne peut être vendu au profit de l'Etat qu'à l'expiration d'un délai de deux mois et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires ».

Il est évident que la mise en œuvre de telles procédures aurait des implications sur les marins qui seraient encore liés au navire.

IV Problèmes liés à la réglementation en vigueur en France

1. De la compétence des tribunaux français.

1.1. La règle du « Forum Arresti » qui doit permettre au juge du port de saisie de statuer sur les créances salariales, alors même que le contrat support juridique de l'obligation de l'armateur est soumis au régime d'une loi étrangère, semble se heurter de plus en plus fréquemment à un embryon de jurisprudence qui a pour effet de renvoyer les marins étrangers vers les juridictions étrangères soit du lieu de la contractualisation soit du lieu imposé au contrat. Et ce, même en l'absence de toute clause de compétence judiciaire civile inscrite dans des accords bilatéraux.

Le GT estime qu'il y aurait lieu de préciser, par un texte, la compétence en la matière du port de saisie, au simple mais important motif de l'unité de juridiction.

1.2. En raison des garanties offertes aux marins français en toutes circonstances, dans le cadre de contrats d'engagement de droit français, l'échange des lieux de compétences pour traiter de problèmes liés à l'engagement, inclus au cœur de contrats bilatéraux de coopération en matière de marine marchande, apparaît entraîner plus d'inconvénients pour tous (Etat et marins étrangers) que d'avantages pour les marins français à l'étranger.

Le GT estime que ne devraient plus être incluses dans ces accords maritimes ou de coopération en matière de marine marchande, des clauses de compétence judiciaire civile et préconise que les clauses existantes de ce type fassent l'objet d'amendements en ce sens dès que possible.

2 De la longueur et de l'inadaptation des procédures

2.1. Nonobstant les difficultés jurisprudentielles, il s'écoule entre le début et l'achèvement des procédures de saisie des navires des délais qui paraissent à l'opposé de la notion de justice, en particulier s'agissant de règlement de litiges d'ordre commercial.

Et puisqu'il semble bien qu'à partir d'un certain moment nulle des parties en cause (sauf les marins) n'a plus intérêt à ce que le règlement de l'affaire intervienne il ne reste que la Justice, dont ce doit être le souci, à pouvoir encore activer la procédure et la hâter vers son dénouement.

Le GT estime qu'il convient de rechercher toutes les simplifications et allègements de procédure possibles, de prendre en compte le fait que certaines des créances en

jeu sont de nature alimentaire et de mettre fin à toutes les tergiversations qu'entraînent ces affaires. La modification des textes fondateurs au vu des conventions internationales nouvelles doit prendre en compte la nécessité d'instituer des délais précis, limités dans le temps, pour conclure les procédures engagées.

2.2. La saisie conservatoire du navire s'obtient dès lors qu'une requête est introduite devant le tribunal de commerce du port d'escale sur la simple justification d'une créance paraissant fondée. Elle se concrétise par une ordonnance du Président du tribunal de commerce « au pied de la requête ».

Les créances salariales, si elles doivent être vérifiées par un juge français le seront, pour l'équipage par le tribunal d'instance et pour le capitaine par le tribunal de commerce

La saisie exécution, elle, se concrétisera par la vente du navire aux enchères, vente qui relève du tribunal de grande instance.

Une telle dispersion des compétences n'est pas de nature à faciliter le règlement des affaires.

La durée nécessaire ensuite à la distribution du produit de la vente est toujours excessive (1 an et plus).

Le GT émet le souhait qu'une réforme institue l'indispensable unicité de juridiction garante d'une diligence normale et que soient imposés des délais brefs, à partir de la vente du navire, pour la distribution concrète des créances privilégiées.

3 Du « gardiennage des navires »

A l'objectif de base souhaité, le rapatriement dans les meilleurs délais et conditions des marins, vient s'opposer le souci que peut avoir le port de voir demeurer à bord un équipage minimal apte à assurer le gardiennage du navire et la sécurité élémentaire de l'ensemble « navire - plan d'eau - quai ». Le fait de « garder » le gage, au sens judiciaire, étant en tout état de cause assuré par l'autorité portuaire.

Le GT estime que lorsque un certain temps (une semaine ou deux maxi) s'est écoulé après la saisie conservatoire sans qu'ait été enregistrée la moindre démarche pour y mettre fin, cela dénote l'incapacité de l'armateur et donc l'amorce d'une procédure très longue. Il conviendrait alors, quand on le peut, et dès qu'on le peut, de faire rapatrier l'équipage préalablement constitué partie à la procédure.

La tâche de gardiennage de sécurité du navire serait alors confiée à des gardiens mis en place dans le cadre de la procédure.

Ce recours à des non-marins ne doit pas avoir pour effet de laisser supposer l'abandon juridique du navire par son propriétaire, mais faire partie des mesures de garde et de conservation du navire, gage de la procédure ouverte.

4 De la tarification portuaire

Le fait que les droits de port aient un barème très progressif dans le temps, entraînant des dus assez rapidement considérables, peut être examiné sous deux aspects :

- dans sa conception, à l'évidence, la tarification se veut dissuasive à l'égard des tentations de long séjour, et par conséquent entre dans les éléments tendant à décourager la saisie dans les ports français ou à en accélérer la procédure.
- dans sa concrétisation, le volume de ces « droits de tonnage ou de port », créances privilégiées de second rang, vient rapidement obérer les chances pour les créances du moindre rang, d'être honorées. Parmi celles-ci, se trouvent actuellement celles résultant du contrat d'engagement maritime.

Le GT ne peut manquer de relever ce paradoxe et, tout en proposant la ratification de la convention internationale de 1993 qui rénove la qualification et le classement des créances privilégiées (cf. infra), salue l'interprétation de certains tribunaux de grande instance qui ont inclus les créances salariales nées postérieurement à l'arrêt du navire à des « frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port », les relevant ainsi au même niveau de préférence que « les droits de tonnage et de port ».

Le GT considère que cette interprétation est tout particulièrement fondée lorsque c'est une équipe restreinte qui est restée à bord, sans autre capacité que la garde du navire.

5 Du positionnement des marins à bord

Les marins restent « accrochés » à leur navire en ce qu'il représente leur seule garantie de paiement.

Or, à l'évidence, ces marins constituent bien rarement un élément de pression de nature à accélérer le règlement de l'affaire, et quand ils le deviennent c'est en général trop tard.

Leur rapatriement d'autorité, même motivé par des raisons impérieuses (insalubrité du navire par exemple) ne constitue jamais une réponse satisfaisante : on les considère à juste titre en « mouvement social ».

Le GT estime qu'il pourrait être de bon profit que d'imaginer la constitution par les membres de l'équipage d'une structure juridique apte à ester en justice et (ou) leur représentation juridique par une structure existante (syndicat ou association) ; représentation qui ne nécessiterait plus leur présence physique, sans plus de risque de perdre leurs droits qu'en restant à bord ; représentation qui aurait à charge également de leur faire parvenir sans défaut les sommes obtenues.

6 De la déchéance des droits du propriétaire

Il apparaît que la mise en œuvre de cette procédure est extrêmement rare (quelques exemples récents ou en cours, outre-mer) et n'est pas sans poser quelques questions préalables

- dès lors qu'une procédure contentieuse de droit privé est engagée, le respect des intérêts en question est-il bien compatible avec l'intervention de l'Etat et le transfert de propriété qui en résulte ? (sauf cas de danger, bien évidemment)
- le fait qu'il y ait équipage, même restreint, à bord, ne signifie-t-il pas, même lorsqu'il y a défaut de paiement, le non abandon effectif du navire ?
- que signifie exactement « mesures de garde et de manoeuvre » ?

S'il apparaît au GT difficile, ou tout au moins délicat, de faire application de cette législation quand des marins sont encore à bord, il lui semble par contre recommandé d'y recourir dans le cas contraire afin de hâter le déroulement des formalités de vente effective du navire et d'éviter les tergiversations sans fin qui entourent la procédure civile commerciale.

VI Les effets à espérer des ratifications et entrées en vigueur des conventions signées.

1. La convention de Genève ONU/OMI sur les privilèges et hypothèques maritimes du 6 mai 1993,

apportera, ratifiée et en vigueur, la réponse la plus satisfaisante qui soit en priorisant très clairement les créances nées du contrat de travail.

Le GT émet le vœu qu'une vaste campagne de ratification soit entamée, à l'initiative de la France, pour que le classement au 1^{er} rang des créances salariales soit rapidement une réalité -consacrant ainsi leur caractère alimentaire-. Il estime que cette simple réforme, en modifiant nombre de comportements lors des saisies, évitera bonne part des problèmes actuellement rencontrés, puisque tout délai de procédure entamera les espoirs de remboursement des autres créanciers.

La ratification par la France entraînerait de facto la révision complète de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 et de son décret d'application qui devra prévoir des délais de liquidations raisonnables.

2. La convention OIT 166 sur le rapatriement des marins, en vigueur, mais non ratifiée par la France,

constituera une réelle avancée en matière de rapatriement, car elle précise bien qui doit se substituer à l'armateur défaillant (Etat du pavillon, puis à défaut, Etat du port pour le compte de l'Etat du pavillon) et qu'elle est beaucoup plus explicite que la Convention internationale de 1928.

Le GT souligne le particulier intérêt, de cette convention, dans tous les cas, mais en particulier lorsqu'il n'y a pas retard de paiement de salaires et qu'il est possible de réduire sans délai un équipage d'exploitation en une équipe de garde.

Il demande à la France de la ratifier sans délai.

Il propose qu'une campagne de ratification soit développée par la France, au niveau européen notamment, mais dans toutes ses zones d'influence également, bien sûr.

Il demande que tout soit fait pour que, ratifiée par les pays de l'U.E., cette convention soit intégrée dans la Convention internationale O.I.T. 147 autorisant ainsi son contrôle par l'Etat du Port dans le cadre du MOU.

3. La convention internationale OIT 179 concernant le recrutement et le placement des gens de mer non en vigueur et non ratifiée par la France,

édicte bien d'importantes dispositions en matière de garanties de non abandon et de non paiement, mais comme elle « n'oblige » que des agences de placement qui sont davantage inidentifiables encore que les armateurs, Le GT émet des doutes sur l'aide qu'elle serait susceptible d'apporter au sort des marins abandonnés d'autant qu'elle a prévu ne lier que les membres qui l'auront ratifiée.

4. La Convention OIT 163 sur le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, en vigueur et non ratifiée par la France (avec la Recommandation n° 173 de septembre 1997)

en n'imposant à la France, rien qu'elle ne réalise déjà, à bord de ses navires, et dans ses principaux ports, permettrait d'afficher clairement sa prise en compte de l'objectif fixé.

Le GT plaide pour une rapide ratification qui autoriserait un raisonnement d'ensemble sur un programme d'équipement des ports en structures d'accueil. Bien conscient que ce n'est pas ce qui apporterait réponse au sort des marins abandonnés, il considère toutefois que le développement d'une telle politique en matière portuaire, avec l'assistance et l'implication des organisations et associations pertinentes, irait dans le sens des objectifs de sa réflexion.

VII Possibilités offertes par les réformes programmées au plan international

1. Réforme de la convention internationale de 1952 sur la saisie conservatoire des navires (en cours)

L'ordre de préférence des créances étant réglé par ailleurs, il conviendrait que les règles de la saisie conservatoire, conçues comme partie déclenchante d'une procédure d'urgence, retrouvent leur plein effet, en assortissant de délais brefs les réponses que la saisie appelle. Au-delà, ce doit être la vente, et selon des rythmes imposés, tenant compte certes de l'intérêt des créanciers privilégiés et hypothécaires, mais aussi de l'intérêt de ceux qui sont à bord et de l'intérêt du port lieu de l'arrêt, intérêts qui se situent dans la rapidité de l'exécution de la procédure.

Aussi, le GT renouvelle son souhait que la possibilité de recours à des clauses attributives de compétence soit la plus restreinte possible et qu'en tout état de

cause elle ne puisse être possible en matière de conflit né au cours d'un contrat d'engagement et portant sur des salaires impayés, afin que ces créances ne puissent être dissociées des autres.

2. Organisation du groupe de travail mixte OMI/OIT (JOINT IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group)

A l'occasion de sa 77^{ème} session, le Comité juridique de l'OMI a décidé de convoquer en groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts, chargé d'étudier la question de la sécurité financière des équipages et de leurs familles dans le cadre de versement d'indemnités compensatoires en cas de blessures, de décès ou d'abandon.

« Should examine the issue of financial security for crew members and their dependants with regard to the payment of compensation in cases of death and personal injury and abandonment ».

La Direction des affaires maritimes et des gens de mer s'est engagée à peser de tout son poids lors des travaux de ce groupe mixte et pour ce faire, a fait savoir au GT qu'elle tenterait d'en être membre et qu'elle y soulignerait, documents à l'appui, l'importance et les conséquences grandissantes du phénomène.

On sait à ce jour qu'il sera constitué de 8 membres de l'OMI et de 8 membres de l'OIT, employeurs et travailleurs étant à parité (4-4). Le représentant permanent de la France à l'OMI a notifié verbalement au Secrétariat notre intérêt et notre souhait d'y participer.

La composition sera arrêtée lors du comité juridique du 19 avril prochain.

Le GT approuve cette position et espère de ce groupe ad hoc une solution rapide qui mette définitivement fin aux situations intolérables rencontrées dans de nombreux ports et de plus en plus fréquemment.

VIII L'Union Européenne

Deux types d'actions de natures à éviter les répétitions des abandons de marins pourraient être engagées par l'Union européenne.

1. Il apparaît que la Directive du Conseil du 20 octobre 1980 pourrait être revue -à la lumière des grands accords signés depuis- et traiter de façon plus impérative et sans exclusion le problème du paiement des créances impayées.
2. Les contraintes à mettre en place sans réelles conséquences pour les actuels pays membres, devraient constituer d'excellentes bases préalables pour tous les pays qui souhaitent adhérer à l'Union. Cette précaution apparaît d'autant mieux fondée que certains navires de certains des postulants sont actuellement générateurs de ce type de problèmes sociaux.
3. Une action commune des pays européens en matière de ratification des conventions -OIT principalement- apparaît opportune (certains seulement en ont ratifiées

quelques unes). Elle serait ainsi susceptible de créer un très bénéfique effet de synergie qui pourrait même s'accompagner ensuite de contraintes à tous les navires par intégration des règles dans les bases des contrôles par l'Etat du Port (MOU).

Le GT pense que la prochaine présidence française aurait là matière à une action efficace, conforme à la tradition et à la philosophie politique de la République et aux nouvelles perspectives d'une Europe socialement cohérente. Une directive assise sur la Convention Internationale OIT 22 portant contrat d'engagement des marins apparaît très souhaitable.

IX Des évolutions en cours dans les milieux du shipping.

1. La montée en puissance du code ISM

Dans la continuité de la convention internationale SOLAS (sauvegarde de la vie humaine en mer) et partie intégrante de la Convention, « l'International Safety Management Code » (ou Code de contrôle de la sécurité maritime) est en cours d'installation : obligatoire depuis le 1^{er} juillet 1998 pour les navires à passagers, pétroliers, chimiquiers, gaziers et vraquiers, il le sera le 1^{er} juillet 2002 pour tous les navires de plus de 500 tonnes.

Dans la mesure où il s'agit (et s'agira) de la mise en place d'une culture de la sécurité associant l'armateur et les marins, on ne peut qu'espérer une amélioration des conditions de gestion des navires et donc la suppression des cas d'abandon de marins par l'éviction des navires qui les portent actuellement.

D'ores et déjà, l'identification du « responsable à terre » constitue(ra) un progrès considérable.

Toutefois, et dans la phase de mise en place (quelques années), il est possible que cette salubre contrainte n'amène l'Etat du Port à arrêter davantage de navires. Le GT tient à en souligner le risque. Il pense qu'alors les difficultés à se mettre à la norme ISM seront susceptibles d'entraîner des durées d'arrêt plus importantes que celles occasionnées par de simples défaillances techniques aisées à définir et réparables sans ambiguïté.

2 Le retour et le développement de la qualité

Le transporteur maritime est un prestataire de service et la notion de qualité de ce service avait disparu des données professionnelles au point qu'on se contentait d'y rechercher le moindre coût. La pseudo qualité étant assurée par une première cote à une société de classification et une conformité apparente aux principales conventions internationales applicables aux navires, la morale était sauve.

La qualité redevenue valeur commercialement profitable et à nouveau donnée de la concurrence, les mises aux normes « ISO », ou autres, se sont multipliées.

Dans la mesure où des transporteurs maritimes ont été amenés à mutualiser certaines procédures et certains risques, se sont développés des normes, des inspections et donc des fichiers ; des fichiers positifs de navires (pétrolier, chimiquiers,...). Les Etats eux-

même, dans le cadre de leurs contrôles « policiers » ont développé parallèlement leur propres fichiers, négatifs ceux-là, de navires déficients.

Dans le cadre européen, un important projet de fédération de toutes les données actuellement éparses est en cours de mise au point. L'opération, dénommée « European Quality Shipping Information System » (EQUASIS) et initiée par la France, pour le compte de l'Union, vise à mettre à disposition des principaux opérateurs tout ce qui est disponible -et c'est considérable- quant à la qualité des ensembles armement/navires/équipages. L'adhésion des principaux détenteurs d'information suit un cours favorable et dénote bien le souci des sociétés sérieuses de n'avoir plus à jouer qu'avec des gens sérieux.

Le GT prend note de cette démarche et ne peut que souhaiter que des résultats viennent rapidement couronner cette initiative.

X Mesures complémentaires et d'application

Quelles que soient les mesures prises, une autre affaire sera de les faire appliquer, notamment sans que cette application n'entraîne par elle-même d'immobilisation des équipages. Le rapatriement rapide doit demeurer l'objectif dès qu'un contentieux laisse augurer un long arrêt.

Puisqu'il est avéré, que malgré leurs engagements internationaux, certains « Etats du pavillon » ni ne contrôlent la bonne application des règlements à bord de leurs navires, ni n'assument à l'étranger leurs responsabilités à l'égard de leurs ressortissants par le biais de leur réseau d'ambassades et de consulats,

Le GT préconise la mise en place d'un système international de garanties des règlements qui pourrait se situer, quantitativement dans les termes prévus par la Directive 80/987/CEE, c'est-à-dire couvrir les rémunérations afférentes aux trois derniers mois du contrat de travail.

S'agissant de la forme à donner à cette garantie, deux solutions sont possibles :

1 La création de fonds spécifiques

Considérant que l'indemnisation des marins constituerait, dans une part significative des cas, une simple anticipation sur des paiements de sommes dégagées par la vente ultérieure du navire (surtout si le rang du privilège attaché est remonté ainsi qu'exprimé supra), la solution d'un Fonds international alimenté par les armateurs est apparu discutable en raison du relativement faible montant qui serait nécessaire et des frais disproportionnés qu'occasionneraient sa gestion et sa mise en œuvre.

Une obligation faite à tous les pays « de pavillon » de constituer un « Fonds national » au prorata des flottes enregistrées pourrait être une solution simple et acceptable. Compte-tenu de ce que l'on sait de la façon de remplir leurs obligations

de la part de certains Etats, il y a lieu d'être circonspect quant à l'approfondissement de cette option, qui cependant serait plus simple à mettre en œuvre ; elle permettrait notamment aux pays qui offrent des garanties à leurs propres marins de n'avoir aucune charge complémentaire à subir, ni grand'peine à satisfaire formellement à telle obligation.

2 L'institution d'une assurance obligatoire

A l'instar de ce qui a été rendu obligatoire par la « Convention Internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » (CLC 60/92), tout navire pourrait être astreint à une assurance garantissant le paiement des salaires des marins et leur rapatriement dans les conditions définies supra

Cela pourrait être institué dans ces conditions :

« Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la Convention est délivrée à chaque navire après que l'autorité compétente de l'Etat contractant s'est assurée que le navire satisfait aux prescriptions...».

« Le certificat doit se trouver à bord du navires et une copie doit être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un Etat contractant, auprès de l'autorité de l'Etat qui a délivré et visé le certificat ».

Les vérification entre Etats lorsqu'un doute existerait, seraient autorisées dans les mêmes termes que ceux de la CLC 69/92.

L'institution d'une telle assurance soulève les réserves habituelles :

- ce type de responsabilité civile est normalement couvert par les « Protection and Indemnity clubs » (P&I clubs) dont la règle est de n'indemniser l'assuré qu'après qu'il a payé (pay to be paid), ce qui répond assez-mal au but qui est de compenser la carence de l'armateur, car ce système l'institue « acteur principal »
- une fois de plus, les bons armateurs vont devoir payer pour les mauvais (sauf à ce que les assurances veillent à s'assurer de n'assurer que de l'assurable).

Le GT reste partagé quant à la nature de cette garantie préalable qu'il juge indispensable. Celle qui sera retenue devra être la plus aisée à concevoir, la plus simple à gérer et la plus rapide à mettre en œuvre. La solution d'une assurance obligatoire, débarrassée des règles du paiement préalable, apparaît toutefois la plus réaliste. Le GT demande aux représentants français de proposer des solutions alternatives, mais surtout d'insister sur l'importance du dossier et l'urgence de son règlement.

Il a par ailleurs été constaté que des navires pouvaient se trouver dans des ports français sans assurance « corps », ou sans assurance « corps » valable pour la zone géographique concernée.

Le GT préconise que la possession d'une assurance corps adaptée soit rendue obligatoire, ou pour le moins qu'un chargeur qui a opté pour un navire non assuré corps puisse être rendu responsable des conséquences de cette carence

XI Du rôle possible de l'Etablissement National des Invalides de la Marine

« L'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM), gestionnaire du régime de protection sociale des gens de mer n'a pas vocation à développer une action sociale au bénéfice de marins étrangers qui ne relèvent pas du régime spécial.

Il demeure que l'ENIM dispose d'une organisation administrative et financière et de moyens qui lui permettraient d'agir efficacement dans ce domaine, d'autant qu'il peut s'appuyer localement sur le réseau des directeurs départementaux des affaires maritimes.

Ainsi, s'il était décidé de mettre en place un système d'aide au profit des équipages délaissés fondé soit sur le versement d'indemnités soit sur des avances sur salaires récupérables sur la vente du navire, il serait possible de faire appel à l'ENIM afin qu'il apporte son concours à la mise en œuvre des procédures d'attribution. Il conviendrait alors que l'Etat précise le contenu de cette nouvelle mission confiée au régime spécial .

XII Considérations diverses

1 A de multiples reprises au cours des travaux, l'absence d'implication des chargeurs à qui incombe cependant la responsabilité du recours à de mauvais navires a été regrettée. Comme a été souhaité qu'un dispositif soit mis en place aux fins de les faire participer à la prévention du risque en question et au règlement des frais subséquents.

2 A l'issue des travaux du présent groupe et quoi qu'il arrive, il est apparu important que dans les universités compétentes et, à l'initiative de professeurs spécialisés, suscités par la DAMGM, soient particulièrement étudiés les sujets en rapport avec les présentes approches. La matière circonscrite lors des débats du groupe, ouvre à l'évidence de très intéressants chantiers que ni les compétences, ni les moyens dont il dispose ne permettent d'exploiter comme il le convient. Certaines réformes espérées s'inscrivent dans des délais plus larges que souhaités et il convient que les dossiers qui les sous-tendent soient nourris le plus positivement possible de telles hautes et précises études.

De même, le GT a souligné, au regard d'observations constatées, que les spécialisations des juristes en droit maritime doivent être renforcées et que l'appel aux spécialistes pour les audiences maritimes doive être systématique.

L'intérêt de la mise en place d'un suivi des situation d'équipages abandonnés dans les ports français d'abord et dans tous les ports européens ensuite a été souligné.

3 Le rôle et la place des associations spécialisées dans l'humanitaire et l'accueil des marins, devront être définis, pour qu'ils deviennent au-delà de ce qui constitue leur essence même, soit les intermédiaires admis et fiables des indemnisations exposées supra, soit les révélateurs et les correspondants des événements locaux. La récente création d'une Fédération des Associations d'Accueil de Marins est à saluer et le GT souhaite son intégration dans l'environnement social maritimo-portuaire à quelque peu recomposer.

4 Plus généralement le GT

- n'a pu que souligner le caractère humanitairement intolérable des situations créées par les abandons, dont il a noté qu'ils se multipliaient en France.
- s'est volontairement inscrit dans un contexte international, et en a conclu qu'il fallait que la France s'y montre exemplaire en matière de ratification, OIT en particulier, dans la prolongation de son action volontariste au sein de cette organisation.
- n'a pu que constater et regretter la carence de certaines représentations diplomatiques et consulaires vis-à-vis de leurs ressortissants -et l'inefficacité des actions d'Etat à Etat.
- en balayant l'ensemble des dispositifs dont il souhaite que soient hâtées les mises en application, a voulu ne privilégier aucune piste mais encourager tout ce qui contribue à l'amélioration du sort des marins étrangers.
- n'a pas voulu que les solutions qu'il est amené à proposer aboutissent à décharger de leurs obligations les armateurs, et surtout pas à faire supporter ces manquements par l'Etat du port, c'est-à-dire, par le contribuable français. Aussi préconise-t-il que toute dépense occasionnée par des manquements de ces armateurs fasse systématiquement l'objet de subrogations au profit de l'Etat dans les procédures en cours ou à initier (remorquage-fournitures-frais de transport...).
- fonde son espoir de voir définitivement disparaître ce fléau sur les développements de l'I.S.M et d'EQUASIS, c'est-à-dire en quelques années, mais il insiste pour que soient mises en œuvre des solutions humanitaires d'urgence en soulignant son constat que le rapatriement le plus rapide est en finalité la solution la plus efficace et la moins onéreuse.
- enfin, considère qu'il y a lieu à réforme profonde de la Justice en ce qui concerne le règlement des contentieux liés aux créances maritimes assises en garantie sur la valeur du navire, réforme qui doit :
 - unifier le lieu de compétence (forum arresti)
 - concentrer les affaires au sein d'un seul tribunal
 - restaurer la rapidité des jugements

XIII Mesures intermédiaires possibles

Le GT a considéré d'emblée qu'une solution nationale unilatérale était à proscrire. Il a inscrit ses travaux de recherche de solutions dans les cadres européens et internationaux. Ce faisant, il a toujours été conscient des délais qui seraient nécessaires à la mise en application de ses propositions.

Mais, et bien qu'il ait toujours refusé de s'attarder sur les particularismes de tel ou tel cas dont l'actualité s'est nourrie pendant la durée de son exercice, il a toujours eu très conscience des situations qui se développaient ici ou là.

C'est pourquoi le GT émet le très vif souhait que soient mis en place en France, sans attendre les réalisations proposées à l'issue de ses travaux, des moyens permettant de régler les problèmes humains qui perdurent sur son territoire.

Les conditions de cette intervention seraient attestées par un double contrôle de l'Inspection du Travail Maritime et de l'Inspection de la Sécurité des Navires, portant sur la situation sanitaire et sociale à bord du navire arrêté.

Le GT, souhaite, qu'en tout état de cause, un rapport complet sur ces points soit systématiquement établi par ces inspecteurs à l'issue du 1^{er} mois d'arrêt d'un navire étranger.

Ce rapport serait, le cas échéant, le premier élément d'une procédure d'avances salariales avec subrogation impérative de l'Etat.

Il serait par ailleurs et en tous les cas adressé officiellement aux autorités consulaires de l'Etat du pavillon, ainsi qu'aux autorités judiciaires et portuaires.

En conclusion et en résumé

Le Groupe de travail « Marins abandonnés » propose :

- **une mise en œuvre du traitement des problèmes liés aux marins abandonnés le plus vite après la constatation de la carence armatoriale et considère que le rapatriement, salaires payés ou garantis et frais de voyage réglés, doit se faire le plus tôt possible ;**
- **que soit réaffirmée sans ambiguïtés la règle du « forum arresti », afin d'éviter de dissocier le traitement des créances salariales de celui des autres créances maritimes ;**
- **que notre pays ratifie dans les meilleurs délais les conventions O.I.T. 166 sur le rapatriement des marins, O.I.T. 163 concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, et qu'il applique la Recommandation O.I.T. 173 sur ces mêmes mesures de bien-être ;**
- **que la convention internationale de 1993 sur les créances maritimes, fasse l'objet d'une ouverture de procédure de ratification par la France ;**
- **que soit engagée au plan international une procédure tendant à rendre obligatoire un système garantissant, par assurance ou fonds, les paiements des salaires. Il demande que la France s'inscrive dans le groupe de travail ad hoc O.M.I/O.I.T dont le principe est acté, et défende ces positions en insistant sur l'importance du problème et l'urgence de son règlement ;**
- **une réforme des procédures judiciaires permettant de doter une juridiction déterminée de la totalité des compétences liées aux contentieux relatifs aux créances maritimes, ainsi que l'institution de limites dans le temps, en particulier pour le règlement concret des créances privilégiées ;**
- **que notre pays initie au plan européen la mise en place d'une directive claire quant aux garanties de paiement des salaires -les marins n'en étant plus exclus- ;**
- **que la France, après avoir ratifié elle-même les conventions pertinentes, anime des campagnes de ratification permettant les entrées en vigueur et généralisations dans des délais brefs ;**
- **que la recherche d'améliorations fondamentales de la qualité des armements et des flottes (ISM-EQUASIS) soit poursuivie et développée sans retard ni compromis ;**
- **qu'en l'attente de solutions internationales un dispositif juridico-financier permette de régler avec humanisme et selon des procédures claires et dans des délais fixés, les cas survenant dans les ports français.**

- Ont participé au Groupe de Travail (3 premières réunions)

ADALBERON	Daniel	FETS-FO
ANDRIEU	Roland	CGT Officiers
BILIEN	Robert	CGT Marins
CASSAN	J.F.	FETS-FO
COUDRAY	Alain	FAAM
DOPPIA	Dominique	DAMGM-GM
FENAYROU	Fernand	ENIM
FRICKER	Elisabeth	SGM
GILORY	Jean-Marie	DAMGM
GOLAIN	Paul	UM-CFDT
HUG	Louis	CGC-SNPOMM
JOUFRAY	Jean-François	ENIM
JORET	Fabien	DTMPL-FC
LE GOUAS	Jean-Yves	ITF Londres
LEMEE	Richard	CGT Marin
LE VAN NHUONG	Roland	FAAM
LION	Véronique	FETS-FO
LLORENTE	Angel	FAAM
LUIGI	René	SNPOMM
MARQUER	Michel	DAMGM-DAI
MERCIER	Anne	DTMPL-FC
NARELLI	Charles	UGICT-CGT
ODIER	Françoise	CCAF
POUILLE	Pascal	FO (DK)
SMITH	James	ITF France
VERRIEUX	Raimond	CFE-CGC

- Ont été reçus par le Président

- La Fédération des Associations des Marins (Monsieur Alain COUDRAY et une délégation)
- l'ITF
- Monsieur Robert REZENTHEL
- The Mission to Seamen (Rev Canon Ken Peters de Londres et Rev A. Rimmer de Dunkerque)

- Travaux utilisés :

- Rôle et limites des actions collectives légales et humanitaires par Alain COUDRAY
- Navires saisis, marins abandonnés - Esquisse juridique par Patrick CHAUMETTE
- La situation juridique des marins sur les navires saisis par Robert REZENTHEL (D.M.F)
- Actes de la table ronde organisée par « Center for Seafarers'Rights » New-York le 8 mai 1998 - The Seamen's church Institute