

Des résolutions A 930 (22) et A 931 (22) de 2001 de l'Assemblée de l'OMI aux réformes du droit français quant aux garanties de paiement des créances salariales*

Patrick CHAUMETTE
Université de Nantes

L'abandon de marins semble un phénomène assez récent, de dimension internationale, liée au développement de la libre immatriculation des navires, à la complaisance de nombreux Etats du pavillon. L'abandon des marins, par un armateur comateux ou disparu, laisse des travailleurs sans salaires, sans rapatriement, sans moyens de survie, plonge leurs familles dans l'insécurité financière, dans des saisies immobilières, des contraintes par corps pouvant conduire à l'emprisonnement du marin rentrant endetté et les poches vides. Le marin impayé, abandonné, perd sa dignité ; son absence prolongée entraîne des divorces. Les marins s'accrochent au navire, gage des créanciers, comme des berniques sur un rocher ; encore faut-il que ce navire ait une valeur vénale. Les marins souhaitent tout autant rentrer rapidement chez eux, mais à condition que leurs droits soient respectés, qu'ils puissent toucher leur dû, même après leur retour à la maison. Enfin, les marins souhaitent que le respect de leurs droits ne les prive pas en fait de toute chance de retrouver un embarquement.

Dans le cadre français, les créances salariales ont bénéficié de garantie de paiement, étendues aux gens de mer parfois. Ces créances salariales bénéficient d'un régime juridique spécifique en raison de leur caractère alimentaire. Le salaire n'est pas que la contre-partie du travail. Le salaire est une somme d'argent originale, comme la prestation de travail est une prestation originale. L'objet de la prestation de travail est le corps même du salarié, ce qui met au cœur du droit du travail la protection de la santé et de la sécurité du travailleur, l'obligation de sécurité de l'employeur, l'indemnisation des lésions corporelles nées de l'activité professionnelle¹. Bien avant toute idée de salaire minimum, le législateur a mis en œuvre des mesures de garantie de paiement des salaires face au risque d'insolvabilité de l'employeur. Le privilège des salaires de la fin du XIX^e siècle a été complété en 1935 par un paiement immédiat, appelé improprement surperprivilège : le salarié est un créancier qui doit être payé en toute priorité. La loi du 27 décembre 1973 a institué un mécanisme d'assurance obligatoire à tout employeur faisant travailler ses salariés en France, dans le cadre de l'assurance garantie des salaires, AGS. L'AGS, qui paye les salaires et indemnités de rupture pour le compte de l'employeur insolvable, est subrogée dans les droits des salariés et produit dans la procédure de faillite².

Le droit communautaire a adopté dès 1980 une directive protégeant les salariés du risque d'insolvabilité de l'employeur ; cette directive terrestre peut concerner les marins embarqués à bord de navires battant pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne³. La dimension internationale du phénomène d'abandon de navires et d'équipage déborde les législations nationales, comme les directives communautaires. L'Organisation Maritime Internationale s'est préoccupée de l'existence d'une garantie financière, à la suite du travail d'une commission mixte OMI/OIT. Par-delà les Résolutions A 930 et A 931 de 2001, entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2002, il est nécessaire d'envisager un texte international contraignant, inséré dans le mécanisme du contrôle du navire par l'Etat du port, afin de responsabiliser armateurs et Etats du pavillon. Ce dispositif devra être inséré au sein du droit français, afin d'éviter que des navires ne fassent escale dans nos ports sans disposer d'une garantie financière suffisante. Alors peut-être la prévention des abandons de marins sera efficace dans notre pays, en Europe, en espérant une extension internationale de ces dispositifs.

I Un cadre national et communautaire dépassé par la dimension internationale.

* Communication aux Journées de l'Observatoire des Droits des Marins, Maison des Sciences de l'Homme « Ange Guépin », Nantes, 23 janvier 2004.

¹ A. SUPIOT, *Le droit du travail*, coll. Que sais-je ?, PUF, Paris, 2004, 128p.

² J. DERRIDA, *Vers la sécurité sociale des salaires*, D. 1974, chr. p. 119.

³ Directive 80/987 du 20 octobre 1980, modifiée par la directive 87/164 du 2 mars 1987, puis par la directive 2002/74 du 23 octobre 2002 (JOCE n° L 270, 8 octobre 2002 p. 10).

Pendant longtemps, les transports maritimes ont été dominés par les États développés, par des armateurs plus entrepreneurs que financiers, par des flottes nationales embarquant des ressortissants nationaux. Compte tenu des intérêts publics, de défense nationale et de commerce extérieur, l'État soutenait ses armateurs, son pavillon, ses marins. Si l'obligation armatoriale de rapatriement des marins a une longue histoire, son effectivité était devenue depuis longtemps indiscutable. L'armateur classique restait fidèle à ses équipages dans les difficultés. La convention n° 23 de l'OIT de 1926 prévoit une telle obligation, mais, entrée en vigueur le 16 avril 1928, elle doit être ratifiée par les États d'immatriculation des navires pour créer des obligations aux armateurs. Elle est silencieuse sur la défaillance tant de l'armateur que de l'État du pavillon, se contentant de renvoyer vers les dispositions de la législation nationale ou vers les clauses contractuelles. Cette convention n'a fait l'objet que de 45 ratifications. Si des conventions internationales de travail concernent le paiement des salaires, peu abordent les risques d'insolvabilité de l'employeur. La 79^e conférence internationale du travail de 1992 s'est penchée sur cette situation et a adopté pour les travailleurs terrestres des instruments pertinents, la convention n° 173 et la Recommandation 180⁴. De tout temps, des navires ont fait l'objet de saisies conservatoires par des créanciers, mais l'armateur craignait surtout leur immobilisation. L'attachement de l'armateur au navire et à l'équipage évitait un blocage durable. Il en était de même en cas de grève de l'équipage pour des motifs de rémunération. Dans les secteurs sophistiqués (pétroliers, méthaniers, porte-conteneurs, transports de passagers), l'abandon de navires et de marins ne se rencontre pas.

En droit français, les marins bénéficient depuis longtemps du privilège, très ancien, et superprivilège des salaires, apparu en 1935⁵. Si les dispositions du Code du Travail relatives à la cessibilité et la saisissabilité des salaires furent étendues aux marins par l'Ordonnance du 27 décembre 1958, des dispositions spécifiques confient à l'autorité maritime un rôle important en matière d'avances, de saisie, de réclamations⁶. La loi du 27 décembre 1973, modifiée par la loi du 25 janvier 1985, a créé l'assurance garantie des salaires (AGS), applicable aux marins de la marine marchande et de la pêche industrielle ou semi-industrielle⁷. L'assurance n'est ni générale, ni illimitée ; elle n'opère qu'à titre subsidiaire et se trouve après paiement subrogée dans les droits des travailleurs ; aussi l'assurance intervient-elle dans la procédure de redressement ou de liquidation judiciaire de l'entreprise. Une telle assurance couvre les sommes dues en exécution du contrat de travail, salaires échus et indemnités de rupture, en raison de leur caractère alimentaire. Le législateur a prévu un plafond des créances salariales garanties.

Une telle procédure de garantie nécessite diverses étapes : l'établissement des créances salariales, la distinction éventuelle des créances salariales et des créances nées postérieurement au constat de l'insolvabilité de l'employeur (ou de la saisie conservatoire du navire), la détermination de l'autorité compétente pour traiter des contestations salariales, le paiement des créances par l'institution de garantie, le recouvrement de ces créances auprès de l'employeur par l'instance de garantie, c'est-à-dire l'action subrogatoire. Ces diverses étapes et difficultés vont se retrouver dans le cadre du projet de protection internationale des marins vis-à-vis du risque d'insolvabilité de l'armateur.

La directive 80/987 du 20 octobre 1980, modifiée par la directive 87/164 du 2 mars 1987, puis par la directive 2002/74 du 23 octobre 2002⁸, fondée sur l'article 100 du Traité, protège les travailleurs du risque d'insolvabilité de l'employeur. Il s'agit d'assurer le paiement des salaires, malgré la défaillance de l'employeur, grâce à une institution de garantie financière, financée par les entreprises et indépendantes d'elles. Les États membres peuvent exclure du champ d'application les créances de certaines catégories de travailleurs salariés, en raison de la nature particulière du contrat de travail, ou de l'existence d'autres formes de garantie assurant aux salariés une protection équivalente (art. 1 §2). Une interprétation restrictive des exclusions s'impose ; la liste des exclusions

⁴ A. BRONSTEIN, La protection des créances salariales en cas d'insolvabilité de l'employeur : du droit civil à la sécurité sociale, *Rev. Int. Trav.*, OIT, Genève, vol. 126/6, nov. déc. 1987, p. 795 et s.

⁵ Art. L 742-6 et L 742-7 C. Tr. ; R. JAMBU-MERLIN, *Les gens de mer*, Dalloz, Paris, 1978, n° 162 et s. ; P. CHAUMETTE, *Le contrat d'engagement maritime*, CNRS, Paris, 1993, pp. 244-245.

⁶ Art. 54 et 71 CTM ;

⁷ La loi n° 97-1051 du 17 novembre 1997 d'orientation relative à la pêche et aux cultures marines rappelle la commercialité de l'activité de pêche maritime ; dès lors, la pêche artisanale ne saurait échapper à l'AGS, les patrons pêcheurs étant commerçants, même si l'affiliation de ce secteur économique aux ASSÉDIC est encore en cours d'étude ; Gw. PROUTIERE-MAULION, Du statut de l'entreprise de pêche, *Dr. Rural* 1998 pp. 346-352 ; sur l'obligation de proposer une convention de conversion en cas de licenciement économique, en l'absence d'affiliation aux ASSÉDIC, v. nos observations sous C.A. Rennes 25 février 1999, DMF 2000 pp. 44-51.

⁸ JOCE n° L 270, 8 octobre 2002 p. 10

est annexée à la directive ; elle ne découle pas d'une libre transposition nationale de la directive⁹. L'Espagne avait exclu du champ de la directive les cadres supérieurs, personnel de direction générale, ne figurant pas dans l'annexe. La Cour de Justice rétablit le champ d'application de la directive¹⁰. Dans de nombreux États membres, les marins ont été intégrés dans l'annexe, tel n'est pas le cas de la France. L'exclusion est de deux types : soit elle est liée à l'existence d'une autre forme de garantie et une protection équivalente doit être atteinte¹¹, soit l'exclusion conduit à l'absence de garantie. L'article 29 de la loi grecque 1220/1981 concerne l'abandon à l'étranger de marins grecs, embarqués sur un navire grec par un armateur grec ; ce système n'a pas été contesté par la Commission devant la Cour de Justice des Communautés Européennes ; pour autant l'avocat général note son caractère insuffisant vis-à-vis des dispositions de la Directive communautaire.

Les institutions de garantie relèvent de la compétence des États membres, qui fixent les modalités d'organisation, de financement et de fonctionnement. Elles doivent respecter trois principes : la patrimoine de l'institution doit être indépendant de celui des employeurs, les employeurs doivent contribuer à son financement, sauf financement intégral par les pouvoirs publics, l'obligation de régler aux salariés les sommes dues est indépendante du versement par les employeurs des contributions imposées¹².

Concernant les marins navigant sous pavillon des États membres de l'Union européenne, la situation paraît ainsi variée : si la France n'a prévu aucune exclusion dans l'annexe, d'autres pays ont exclu tous les marins ou certains marins¹³. En tout cas une discussion a eu lieu, l'objectif d'harmonisation des législations nationales a été débattu et l'encadrement des distorsions de concurrence fut admis. Les situations d'abandons n'apparaissent pas actuellement sous pavillon des États membres de l'Union européenne¹⁴.

Il convient de passer au stade international où le débat a porté sur les travailleurs terrestres, mais a longtemps oublié les gens de mer¹⁵. De nos jours, l'activité des transports maritimes est dominée par les pavillons de complaisance, les équipages internationaux. La plupart des marins ne sont pas des ressortissants de l'État du pavillon ; ils n'y sont pas plus domiciliés. Le régime juridique de l'embarquement est essentiellement fixé par le contrat d'embarquement, souvent conclu avec une société de management de personnel. Cette concurrence sans limites permet la navigation de navires anciens, amortis, peu entretenus, fortement rouillés, pour des trafics de vrac, sans grande valeur ajoutée, dotés d'équipages plus ou moins qualifiés, peu rémunérés. Si des créanciers saisissent ce navire, la *single ship company* limite les risques de l'armateur et les garanties des créanciers ; le navire bloqué par une saisie conservatoire risque d'être abandonné par l'armateur ; sa valeur à la ferraille n'incite pas à une saisie exécution rapide, face à un armateur insolvable. Le navire peut ainsi rester plusieurs dizaines de mois dans un port ; les marins attendent leur rapatriement et leur rémunération grâce au seul soutien des associations caritatives. Il en est parfois de même en cas de rétention administrative du navire par les inspecteurs de l'État du port. Le risque de « disparition » de l'armateur semble inciter les inspecteurs à contrôler les navires en état correct, et peut être à ignorer un peu les navires en mauvais état. Ce sont parfois les marins impayés depuis plusieurs mois qui se mettent en grève face au vide et sont à l'origine de la saisie conservatoire.

Entre 1993 et 1999, ce phénomène a pris de l'ampleur en raison de la faillite des compagnies maritimes d'État du bloc soviétique. Privées de subventions, ces compagnies furent privatisées, souvent transférées sous pavillon de complaisance. Les navires, ni entretenus, ni gérés, se posent avec leurs équipages au hasard des navigations. Sont ainsi concernés des marins russes, ukrainiens, roumains, angolais, géorgiens. Depuis juillet 1995, 200 cas ont été répertoriés par la Fédération Internationale des Transports¹⁶.

Le navire angolais Kifangondo est resté plus de cinq ans au Havre, trois équipages se succédant; il a fini par être vendu aux enchères, alors que la compagnie d'État a interrompu trois fois cette procédure par de modiques

⁹ CJCE 2 février 1989, aff. 22/87, Commission c/ Italie, Rec. p. 143

¹⁰ CJCE 16 décembre 1993, aff. 334/92, Teodoro Wagner Minet c/ Fondo de garantia salarial, Rec. I p. 6926

¹¹ CJCE 8 novembre 1990, aff. 53/88, Commission c/ République Hellénique, Rec. 1990-I p. 3917, RTDE 1991-438

¹² Art. 5 de la directive ; P. RODIERE *Droit social de l'Union européenne* LGDJ, Paris, 2^e éd., 2002, p. 490 et s.

¹³ *Le contrat d'engagement maritime*, préc. pp. 245-246

¹⁴ Il semble que la directive communautaire ne soit pas applicable sous immatriculation d'outre-mer, les territoires d'outre-mer échappant au champ d'application du droit communautaire ; sous immatriculation Kerguelen, l'armateur affilié à l'ENIM et aux ASSÉDIC les officiers français, mais non les marins étrangers.

¹⁵ P. CHAUMETTE, *De l'abandon de marins – Vers une garantie internationale de paiement des créances salariales ?*, Dr. Soc. 1999, pp. 872-877.

¹⁶ Abandoned Seafarers - An abdication of responsibility, ITF Londres, avril 1999

versements. Le Koporye, navire russe de la Baltic Shipping, s'est retrouvé saisi par un créancier allemand à Saint-Nazaire, comme une trentaine de navires de la compagnie en déconfiture ; l'équipage n'était pas payé depuis trois mois ; le navire, en mauvais état, mais navigable, sera vendu aux enchères au bout de neuf mois de procédures ; il faudra encore neuf mois pour que les marins touchent les deux tiers de leurs créances salariales. Le City of London, immatriculé à Belize, propriété d'un sri-lankais, géré par une société britannique, s'est retrouvé à Marseille, avec un équipage letton, russe et sri-lankais impayé depuis six mois. Les illustrations pourraient être multipliées ; il y a en France constamment trois ou quatre situations de ce genre, un dizaine en Europe et une trentaine dans le monde¹⁷.

Ces marins sont secourus dans les bouts de port par les associations caritatives, qui les accueillent, les nourrissent, les soignent ; ces dépenses et les frais de chauffage sont le plus souvent pris en charge par les budgets communaux, au titre de l'aide sociale facultative. Les autorités étatiques restent en général indifférentes, considérant qu'à bord d'un navire battant pavillon étranger, les marins sont à l'étranger¹⁸. Une fédération des associations de foyers d'accueil des marins s'est constituée ; un réseau d'avocats s'est formé ; trois inspecteurs de la Fédération Internationale des Transports, ITF, travaillent en France pour le compte de la CFDT et de FO et collabore avec la CGT. Ce mouvement international de solidarité permet parfois des négociations, lorsque l'armateur n'est pas comateux. Ce sont aussi fréquemment des actions en justice qui sont mises en oeuvre.

II Les Résolutions A 930 et A 931 de l'Organisation Maritime Internationale.

Le 29 novembre 2001, l'Assemblée de l'Organisation Maritime Internationale, lors de sa 22^e session, a adopté, en point 10 de son ordre du jour, les Résolutions A 930 (22) et A 931 (22). La première Résolution porte directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer ; la seconde porte directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer. Ces directives ont pris effet le 1^{er} janvier 2002. Ces Résolutions sont le fruit d'un travail effectué par une commission mixte OMI/OIT. Cette commission fut présidée par M. Jean-Marc SCHINDLER, administrateur des affaires maritimes, représentant français à l'OMI, qui deviendra président du groupe de travail de haut niveau de l'OIT, chargé de préparer une convention internationale de travail unique pour les gens de mer, susceptible d'être adoptée à Genève en 2005.

Il est rappelé que l'article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, Convention dite de Montego Bay, impose un contrôle de l'Etat du pavillon sur les navires battant son pavillon, dans les domaines administratifs, techniques et sociaux. La convention n° 166 de l'OIT, révisée en 1987, concerne le rapatriement des marins. Dès mars 1992, le conseil d'administration du Bureau International du Travail avait adopté une résolution concernant la protection des salaires et des gens de mer abandonnés.

L'abandon est défini comme une situation caractérisée par la rupture des liens entre le propriétaire du navire et la marin. *Il y a abandon lorsque le propriétaire du navire manque à certaines obligations fondamentales envers le marin concernant son rapatriement rapide et le paiement de la rémunération due, la fourniture des produits de première nécessité, notamment une nourriture, un logement et des soins médicaux appropriés. Il y aura abandon lorsque le capitaine du navire sera laissé sans moyens financiers pour l'exploitation du navire.*

La couverture des frais de rapatriement et de subsistance, en cas d'abandon, le paiement de la rémunération font partie des droits contractuels et/ou statutaires des gens de mer et ne sont pas affectés par le fait que le propriétaire du navire manque à ses obligations ou est dans l'incapacité de les assumer. Les propriétaires de navires devraient prendre les dispositions voulues pour mettre en place un système de garantie financière, assurant le paiement des créances salariales et le rapatriement des gens de mer. Ils devraient afficher à bord les coordonnées des personnes ou de l'entité responsable du traitement des créances concernées. Le système de

¹⁷ *Navires bloqués, marins abandonnés* Colloque de Nantes-Rezé, 29-30 avril 1998, CCFD, Paris, 1999, 178p. ; *There's no place like home : Repatriating the industry's seafarers* Center for Seafarers' Rights, New York, 1998, 78p. ; R. RÉZENTHEL La situation juridique des marins sur les navires saisis, *DMF* 1998, 659 ; Bayonne : navigation à quai pour deux navires lettons, *Le Marin* 16-4-1999 p. 4 ; *Le Monde* 24 février 1999 p. 8 ;

¹⁸ Pendant leur « séjour » en France, ces marins étrangers disposent-ils d'une liberté de circulation étant en situation régulière, ou la police de l'air et des frontières, PAF, peut-elle réduire leurs déplacements à la zone portuaire ? Ces étrangers, sans domicile de secours de plus de trois mois, ont-ils droit aux prestations d'aide sociale légale, à la charge de l'État, ou peuvent-ils être renvoyés dans l'humanitaire ?

garantie financière devrait couvrir les frais de rapatriement du marin, sans que ces frais pèsent sur le marin, les frais de subsistance des gens de mer, depuis le moment de l'abandon jusqu'au moment de l'arrivée au lieu de rapatriement, le paiement aux gens de mer de toutes les rémunérations dues et de leurs droits contractuels, le paiement aux gens de mer des autres frais qu'ils ont encourus pendant la période de l'abandon, du fait de l'abandon. La garantie financière pourvoit au rapatriement et prend en charge les frais de nourriture, de logement du marin depuis le moment où il quitte la navire jusqu'à son arrivée au lieu de rapatriement, le traitement médical, le passage et le transport des effets personnels et tous autres frais raisonnables. La subsistance des gens de mer pendant qu'ils sont abandonnés comprend la nourriture, les vêtements, un logement, des soins médicaux appropriés et autres produits de première nécessité. Le système de garantie financière peut se présenter sous la forme de systèmes de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres formes. Il doit prévoir un droit d'accès direct par le marin, une couverture suffisante et l'application à tous les gens de mer quelle que soit leur nationalité.

Il est donc rappeler aux Etats membres que dans le cadre de leurs obligations d'Etats du pavillon, ils doivent veiller à ce que les propriétaires de navires respectent les directives, à ce que les gens de mer employés ou engagés à bord de navires battant leur pavillon soient protégés, en cas d'abandon, par un système de garantie financière. Les propriétaires de navires doivent veiller à ce qu'il y ait à bord un certificat attestant l'existence d'une garantie financière, en cas de voyages internationaux. Ce certificat doit être affiché à un endroit bien visible dans les locaux d'habitation des gens de mer. Un exemplaire du certificat doit être fourni, si besoin est, aux services d'immigration.

Si le propriétaire du navire manque à ses obligations, l'Etat du pavillon et, dans certains cas, l'Etat dont le marin est le ressortissant ou l'Etat du port peuvent être appelés à intervenir. Lorsque des gens de mer ont été abandonnés dans un lieu relevant de sa juridiction, l'Etat du port doit informer l'Etat du pavillon et les Etats dont les gens de mer sont ressortissants, doit coopérer en vue d'une assistance mutuelle et une solution rapide de la situation. Si le propriétaire ne remplit pas ses obligations internationales, si le système de garantie financière ou l'Etat du pavillon manque à leurs obligations, l'Etat du port ou les Etats dont les gens de mer sont ressortissants peuvent procéder au rapatriement, sans préjudice du recouvrement des frais.

L'Etat du port communique au secrétaire général de l'OMI ou au directeur général du BIT, les points de contacts nationaux responsables du traitement des cas d'abandon, aux fins d'une diffusion générale des renseignements.

Lors de la dernière session de l'OMI en décembre 2003, de nombreux Etat membres ont considéré que l'information n'était pas suffisante sur les cas d'abandon de navires et d'équipages pour passer à un dispositif contraignant, qu'il était indispensable de reprendre une enquête, l'envoi d'un questionnaire, le dépouillement des réponses avant d'aller plus loin. Dès lors, la question de la garantie financière des créances salariales des gens de mer pourrait être insérée dans le projet de convention internationale de travail unique pour les gens de mer, mené par le groupe de haut niveau de l'OIT.

La Résolution A 931 concerne les directives vis-à-vis des responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer. Les propriétaires de navires devraient avoir une garantie financière permettant une couverture d'assurance effective ou une autre garantie financière assurant une indemnisation rapide et intégrale. Un règlement provisoire peut être envisagée en cas de lésion corporelle. Les coordonnées des personnes ou de l'entité responsable du traitement des créances devraient être affichées à bord. Un certificat délivré par l'assureur devrait être à bord du navire et affiché dans les locaux d'habitation.

III L'attente et l'incertitude. Quelle garantie des créances salariales ?

La reconnaissance des créances salariales des marins, abandonnés dans un port français, par l'armateur étranger d'un navire étranger, soulève la question de la compétence internationale du juge français. La difficulté semblait régler par l'application de l'article 7-1 de la Convention de Bruxelles de 10 mai 1952 relative à la saisie conservatoire de navire. A défaut, le principe du *forum arresti*, largement reconnu en common law, semblait ouvrir à tout créancier maritime l'accès à une juridiction de proximité, vis-à-vis du navire qui constitue sa

principale garantie. Après une période où les juges français ont restreints leur compétence internationale¹⁹, il semble que l'évolution jurisprudentielle récente démontre une nette avancée.

La compétence des juges français.

L'Oscar Jupiter, navire roumain, vint à livrer à Nantes, en janvier 1998, une cargaison de sucre fortement mouillée, ce qui engendra la saisie conservatoire du navire par le destinataire, puis par Petromarine, fournisseur impayé du navire Oscar Altaïr à Dunkerque. L'Oscar Jupiter appartient à une des trois compagnies d'État roumaines, incapables de payer leurs créanciers et même les équipages de leurs cinquante navires. Le 8 juillet 1998, la cour d'appel de Rennes admet la compétence du juge français et confirme la compétence du tribunal de commerce de Nantes, dans la mesure où la créance de Petromarine est fondée sur des livraisons de soute intervenues à Dunkerque, ce qui ouvre un nouveau rattachement de la créance maritime vis-à-vis de l'État du lieu de la saisie conservatoire.

Le 21 octobre 1998, la même chambre de la Cour d'appel rejette la compétence du tribunal de commerce de Nantes vis-à-vis des créances salariales des marins, mais de plus et surtout, rejette la compétence des tribunaux français au fond en l'absence de rattachement spécifique. La Cour considère que ces créances salariales sont exclusivement roumaines, nées de contrats d'engagement conclus en Roumanie, pour un travail à bord d'un navire battant pavillon roumain ; les marins doivent donc saisir les juridictions roumaines du travail à Constanza²⁰. Si Petromarine dispose d'un titre permettant la mise en œuvre d'une saisie exécution devant le tribunal de grande instance de Nantes et la vente aux enchères de l'Oscar Jupiter, navire fortement rouillé, il n'en est pas de même des marins, notamment des cinq marins restés assurer la garde et la conservation du navire, à Nantes depuis plus d'un an. Tout au plus, ces marins restants pourront-ils bloquer la répartition du prix de vente dans l'attente de la décision roumaine reconnaissant leurs créances et de son exequatur. Petromarine n'entreprind pas la saisie exécution du navire, sa créance n'étant pas privilégiée.

Il résulte de ces deux arrêts rennais qu'à la suite d'une saisie conservatoire de navire intervenu en France, au fond, le juge français est compétent pour statuer sur une livraison de pétrole français, mais non sur l'abandon en France de marins étrangers sur un navire étranger par un armateur étranger. Depuis 1991, la tendance des juges français était de restreindre leur compétence internationale, la compétence du juge français n'étant admise que parce qu'elle ne concernait pas le fond de la créance, mais des aspects procéduraux. La Cour d'appel n'a pas envisagé que depuis dix mois les marins restant à bord travaillaient en France, dans un port français dans les eaux territoriales françaises. Cet argument fut clairement rejeté par la Cour de Douai, dans l'affaire de l'Obo Basak, navire turc. De guerre lasse, 17 marins sur 22 ont accepté une transaction leur accordant une rémunération partielle, mais surtout un billet d'avion vers leurs foyers²¹. Les marins se trouvent devant un dilemme plus que délicat : rentrer avec seulement une partie de leur dû et perdre toute possibilité d'obtenir plus, ou s'accrocher au navire, faire reconnaître leurs créances salariales dans leur pays où ils ne veulent retourner qu'avec leurs salaires, tenir de longs mois en espérant obtenir par la vente aux enchères du navire leur dû, mais sans aucune garantie de résultat. L'équipage à l'abandon en France est renvoyé devant un juge étranger, quand personne ne cherche à rapatrier ces marins, quand le navire sera vendu aux enchères en France. Ces marins internationaux ont pour seule garantie le navire, sa valeur marchande, face au risque d'insolvabilité de l'armateur. Personne n'acceptant d'avancer les salaires et les rapatriements, au risque de n'être jamais remboursé, ils doivent s'accrocher au navire, comme des berniques sur leur rocher.

La Cour de cassation est revenue à une meilleure appréciation de la situation et de l'interprétation des textes. Elle a admis la compétence des tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie d'un navire a été opérée, sur la fondement de l'article 7-1 de la Convention de Bruxelles de 1952²². Ainsi les marins ont accès à une justice de proximité, peuvent faire reconnaître leurs créances salariales. Il a fallu que la Fédération Internationale des ouvriers du Transport (ITF) finance le recours en cassation de l'Union Maritime CFDT, au nom des marins turcs du navire turc pour que la situation s'éclaircisse dans le traitement de l'abandon des équipages et des créances salariales impayées.

Le statut du navire étranger dans un port français.

¹⁹ Cass. Civ 1^{ère}, 17 janvier 1995, *DMF* 1995, 815, *JCP* 1995-G-II-22430 n. H. MUIR-WATT ; CA Douai, 1^{ère} Ch., 1er décembre 1997, navire Obo Basak, *DMF* 1998 pp. 248-254.

²⁰ C.A. Rennes 2^e Ch., 8 juillet et 21 octobre 1998, navire Oscar Jupiter, *DMF* 1999 pp. 437-443.

²¹ C.A. Douai 1^{ère} Ch., 1er décembre 1997, navire *Obo Basak*, *DMF* 1998 pp. 248-254

²² Cass. Civ. 1^{ère}, 18 juillet 2000, navire Obo Basak, *DMF* 2000-725 n. Y. TASSEL ;

La réticence des juges français à admettre la dimension internationale de leur compétence vis-à-vis de litiges sociaux, à bord de navires étrangers en escale dans nos ports, est due à une analyse excessive et ancienne de la portée de la loi du pavillon et de la liberté de la navigation. Historiquement, aucune exclusivité n'a été accordée à la loi du pavillon pour régler la communauté du bord, dans les eaux territoriales d'un autre Etat. Une conciliation est nécessaire. Il convient de se reporter à la lumineuse démonstration du professeur Pierre BONASSIES²³. Le système dit français est fondé sur l'avis du Conseil d'État du 28 octobre 1806, approuvé par l'Empereur le 20 novembre 1806, à propos des bagarres à bord des navires Sally et Newton des Etats-Unis. Il définit les cas d'intervention des autorités de l'État riverain, mais considère que celles-ci se désintéressent de certaines affaires de la communauté du bord, sauf trouble de la paix du port. Les tribunaux français ne se saisissent pas des délits commis entre membres de l'équipage et des faits concernant la discipline intérieure des navires étrangers. Cet avis permet aux autorités françaises de se saisir des infractions pénales commises à bord d'un navire étranger, lorsque l'ordre public du port est troublé, ou quand le capitaine du navire réclame leur intervention, également lorsque la victime ou l'auteur de l'infraction n'est pas membre de l'équipage²⁴. Cet avis est cité par la chambre criminelle de la Cour de cassation comme ayant valeur législative, à propos de l'assassinat de passagers clandestins en haute-mer et de la plainte déposée au Havre par le seul survivant²⁵. Il s'agit là d'un cas exceptionnel de compétence universelle du juge français. De même il peut arriver exceptionnelle que le juge pénal français dispose d'une compétence passive ou active vis-à-vis d'infractions intervenues dans une dimension internationale²⁶.

Si le principe est que le navire étranger est dans un port français soumis à la loi française, l'exception est le plus souvent rappelée concernant la communauté du bord. Pourtant, les navires de commerce ou de pêche ne sont en aucun cas des navires de guerre et il est nécessaire de concilier loi du pavillon et loi de l'État côtier ; les autorités de l'État riverain sont compétentes en cas de trouble à l'ordre public du port, même si la compétence de l'État du pavillon demeure ; il s'agit plus d'une obligation que d'une simple faculté. Le principe de juridicité fonde la compétence du juge du port d'escale, du juge de l'État du port ; il conviendra ensuite de définir la loi applicable à la relation de travail et le respect des principes fondant l'ordre public par les dispositions contractuelles²⁷.

De nos jours, le contrôle du navire par l'État du port maintient la même conciliation, mais change très nettement son orientation. La loi du pavillon ne saurait disparaître, même s'il est urgent de pouvoir engager la responsabilité des Etats du pavillon excessivement complaisants. L'avis du Conseil d'Etat n'accordait aucune primauté à la loi du pavillon. Désormais, il est encore moins envisageable que la loi du pavillon prime sur le respect des conventions internationales ratifiées par l'État du port. Le contrôle des navires par l'État du port s'efforce d'assurer l'application des conventions internationales maritimes et de travail. L'effectivité d'un droit international du travail maritime nécessite l'encadrement des pratiques complaisantes, qu'il s'agisse d'accès à la justice, ou ensuite du respect des droits fondamentaux des travailleurs.

La saisie exécution du navire.

De là à être payé, il est nécessaire que le navire puisse être vendu sur le marché de l'occasion, s'il est navigable, ou qu'une vente internationale aux enchères soit entreprise, s'il relève du ferrailage. Les marins, qui éventuellement trouvent un juge compétent et obtiennent la reconnaissance de leurs créances salariales, ne disposent d'aucune garantie de paiement et n'ont pas achevé leur calvaire. Si la saisie conservatoire du navire relève de la compétence du Tribunal de Commerce, l'activité maritime étant commerciale, si les marins doivent faire reconnaître leurs créances salariales par le Tribunal d'Instance, le capitaine par le Tribunal de Commerce, la saisie exécution relève du Tribunal de Grande Instance, le navire étant traité comme un immeuble. Le

²³ *Faut-il abroger l'avis du Conseil d'Etat du 28 octobre 1806 ?*, La mer et son droit, Mélanges L. LUCCHINI et J.P. QUÉNEUDEC, Pédone, Paris, 2003, pp. 101-109.

²⁴ Texte de l'avis dans le "Répertoire" de C.A. KISS, Tome IV, p. 61 ; v. Rép. Min. à QE de Cl. EVIN n°12624, JOAN 7 juillet 1979, p. 5996, affaire du Globtik Venus.

²⁵ Cass. Crim. 3 mai 1995, navire Mc Ruby, Bull. Crim. n° 161 ; A. de RAULIN, *Passagers clandestins et pavillon de complaisance, application de la loi de 1825 sur la piraterie*, Espaces et Ressources Maritimes, Pédone, Paris, 1993, p. 217 et s..

²⁶ Sur la compétence pénale du juge français, pour le naufrage d'un navire étranger au large du Sri-Lanka, le capitaine, les propriétaires étant français, l'armement ayant eu lieu en France, v. Gw. PROUTIERE-MAULION, *Le droit pénal national peut-il participer à la police d'une relation de travail international ?*, Dr. Soc. 2004-148, Trib. Corr. Saint-Nazaire, 18 mars 2003, navire Number One, DMF 2003 pp. 1068-1092

²⁷ Cass. Soc. 29 avril 2003, navire Wedge One, Dr. Soc. 2003-983, DMF 2003-960 avec nos observations, compétence du juge français vis-à-vis d'un marin résidant en France, travaillant à bord d'un navire étranger de la grande plaisance méditerranéenne, que le propriétaire soit aux Iles Cayman ou que l'exploitant commercial soit une société hollandaise.

professeur Antoine VIALARD relève la médiocre qualité des textes relatifs à la saisie exécution, loi du 3 janvier 1967 et décret du 27 octobre 1967, articles 31 à 58, prenant la saisie immobilière pour modèle : « *Ce manque évident d'intérêt est sans doute lié à la relative rareté des saisies-ventes de navires* »²⁸.

La vente aux enchères internationale d'un navire doit donner lieu à publicité internationale, même quand le navire est vendu pour la ferraille. Les acheteurs potentiels savent ne pas se précipiter, voire même s'entendre. Le navire vendu, encore faut-il répartir entre les créanciers le prix de vente.

La répartition du prix de vente.

En cas de vente aux enchères d'un navire, l'article 31 de la loi du 3 janvier 1967 fixe les priorités de répartition : les créances salariales sont assorties d'un privilège de premier rang, préférées à l'hypothèque maritime. Mais l'ordre de préférence des créances de premier rang est le suivant : 1) *les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire*, 2) *les droits de tonnage ou de port, autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de garde et de conservation du navire*, 3) *les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord*, 4) *les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes*, 5) *les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages*, 6) *les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants*.

L'article 32 de la loi du 31 janvier 1967 précise que les créances privilégiées énumérées à l'article 31 sont préférées à toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci. Dans le cas du navire *Beloostrov*, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a statué, le 1^{er} février 2001, d'abord sur les créances privilégiées, avant de traiter de l'hypothèque maritime. Il s'agissait d'un navire soviétique de la *Baltic Shipping*, en faillite à la suite des bouleversements consécutifs à la chute du mur de Berlin, saisi à Marseille en 1996, comme 50 autres navires de la même compagnie dans les divers ports du monde. La vente aux enchères est intervenue le 28 mai 1998 ouvrant un espoir de paiement et de rapatriement à l'équipage. Mais le paiement attendra l'arrêt d'appel sur la répartition du prix de vente ; Cet arrêt a enrichi les solutions traditionnelles ; il convient d'envisager ses apports principaux.

a) Concernant les frais de justice pour parvenir à la vente du navire et à la distribution du prix, une partie de la créance de l'avocat ayant organisé la vente aux enchères n'est pas retenue par la cour d'appel, dans la mesure où le jugement rectificatif n'a pas été régulièrement notifié. Avaient été retenus les frais de saisie conservatoire, les frais de saisie exécution, les frais d'opposition sur le prix de vente du navire. Les frais de saisie auraient dû être pris en charge par l'adjudicataire ; les frais d'opposition n'ont été engagés que dans un intérêt personnel, sans contribuer à l'intérêt commun ; les frais de saisie exécution sont insuffisamment justifiés. Les frais de saisie conservatoire sont admis, conformément à une jurisprudence antérieure²⁹.

b) Concernant les droits de tonnage ou de port, les autres taxes ou impôts publics de même espèce, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port, la créance du receveur principal des douanes de Marseille est retenue, soit 2,8 millions de francs. L'affrètement avait bénéficié d'une collocation pour une somme de 4 millions de francs, en raison d'un trop versé au titre du coût de l'affrètement payé par avance ; pour la cour, ces sommes ne peuvent être assimilées à des dépenses effectuées pour entretenir le navire ou l'équipage, dans la mesure où il s'agit de sommes versées directement à l'armateur, et qu'elles sont intervenues avant même l'immobilisation du navire. La présence à bord des équipages successifs a évité que le navire ne soit pillé ; les créances salariales de l'équipage sont retenues pour 156.000F. Par contre, la cour retient à ce niveau la créance de 67.000F de l'association marseillaise des amis des marins (AMAM), que le TGI n'avait colloqué qu'en quatrième rang. La présence des équipages a été considérée comme nécessaire à la garde et à la conservation du navire depuis son entrée dans le dernier port. L'AMAM a contribué depuis l'arrivée du navire à la fourniture de vivres et exposé divers frais pour l'équipage, qui n'aurait pu, sans son action, se maintenir à bord, ce qui constitue une contribution certaine à la conservation du navire.

²⁸ A. VIALARD, *Droit Maritime*, PUF, 1997, n° 380.

²⁹ TGI Béziers 25 novembre 1963, DMF 1964-353, n. Ph. CALAIS-AULOY.

Le TGI de Marseille, le 11 janvier 1994 avait déjà colloqué au titre des frais de garde et de conservation du navire, les créances salariales des membres d'un équipage restés à bord pendant la durée de l'immobilisation du navire jusqu'à son adjudication³⁰. La cour d'appel de Montpellier avait retenu, au contraire, une conception très étroite de ces frais de garde³¹.

c) Concernant les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord, la cour a retenu les créances salariales de l'équipage présent à bord lors de l'arrivée du navire à Marseille, soit 6.000F. Une créance de 120.000F, elle, n'est pas retenue, dans la mesure où elle ne concerne pas les vivres destinés à l'équipage, mais une créance d'avitaillement de fournitures livrées au navire.

d) Le TGI de Marseille avait inséré la créance de l'association Marseillaise des Amis des Marins (AMAM) au quatrième rang, au titre des rémunérations dues pour sauvetage et assistance. Cette première avancée permettait d'assurer le paiement de cette créance et donc de rendre crédible cette association de soutien aux marins, dont le rôle est également de constituer un fonds financier permettant des avances de salaires ou de frais de rapatriement, les dépenses de soins, de nourriture, de chauffage, dans les cas d'abandon d'équipage. Une telle association peut recevoir le soutien, amical et financier, des collectivités territoriales ou du port autonome, dans la mesure où les associations caritatives prenant en charge les équipages à l'abandon se retournent vers les budgets municipaux de l'aide sociale facultative. Nul ne peut avancer ses frais à la place de l'armateur défaillant, sans disposer d'une perspective de paiement ; le recours subrogatoire contre l'armateur est le plus souvent illusoire. La cour d'appel a admis cette créance en second rang, au titre des frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port, ce qui constitue une seconde avancée.

e) L'article 31-5 de la loi du 3 janvier 1967 attribue un privilège aux indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages. La société ivoirienne de navigation maritime (SIVOMAR), affrètement à temps du navire, avait été colloquée pour une somme de 2,8 millions de francs représentant les frais de transbordement pour sauvegarder la marchandise. L'indemnité pour pertes ou avaries de cargaison ne peut être due qu'au propriétaire de la cargaison, qui peut en réclamer le remboursement à celui qui avait la responsabilité de la marchandise au moment où le dommage s'est produit. En l'espèce, la marchandise n'a pas été endommagée, la cargaison se trouvait sous la responsabilité de la société SIVOMAR, qui avait affrété le navire à temps lorsqu'il a été saisi. En transbordant la marchandise, elle n'a fait qu'agir dans son propre intérêt pour échapper à la responsabilité qui lui incombait en tant que gardienne de la marchandise, en sa qualité d'affrètement à temps.

f) L'article 31-6 de la loi du 3 janvier 1967 concerne les créances provenant des contrats passés par le capitaine, hors du port d'attache, pour les besoins de la conservation du navire ou de la continuation du voyage. Le premier juge avait colloqué une créance de 1,4 millions de francs, relative à la réparation du navire de la Baltic Shipping ; il apparaît que cette créance n'est pas née de l'exploitation du Beloostrov, que les contrats n'ont pas été conclus pour la continuation du voyage. L'article 39 de la loi du 3 janvier 1967 prévoit une extinction du privilège au bout d'un an, de sorte que cette créance ne peut être retenue. Une créance de fournitures de 111.976 USD avait été confirmée par la cour d'appel de Douai dans un arrêt du 4 juillet 1996, condamnant la Baltic Shipping ; cette créance est assortie du privilège de l'article 12 de la loi du 3 janvier 1969 et de l'article 31 alinéa 6 de la loi du 3 janvier 1967. Ce privilège s'éteint pour les créances de fournitures, visées à cet article 31 al. 6, à l'expiration d'un délai de six mois, ce délai étant d'un an dans les autres cas. Le commandement de saisie date du 26 mars 1997 ; l'arrêt confirmatif d'appel n'a pas ouvert un délai de prescription de 30 ans, mais a précisé que cette créance ne portait pas sur des fournitures, de sorte que la prescription annale n'est pas écoulée lors de la vente du navire. Cependant, il apparaît que cette créance a déjà été réglée par la Baltic Shipping, le paiement devant être imputé en priorité sur les créances privilégiées. La cour ne retient qu'une créance de 112.308F destinée à la société Italmare, confirmée par le Tribunal de commerce de Marseille, notifiée dans les délais impartis à Limassol³².

L'anachronisme des textes français.

³⁰ navire Bloomsgaard Star, DMF 1994-582.

³¹ C.A. Montpellier 7^e Ch., 19 janvier 1998, navire Stainless Lord, DMF 1998-672 n. B. COSTE.

³² CA Aix-en-Provence 15^e ch. Civ., 1^{er} février 2001, navire Beloostrov, DMF 2001 pp. 327-335.

En 1967, le problème ne se posait nullement dans les conditions actuelles : l'hypothèse envisageable était purement française, le non-paiement de l'équipage du fait de la faillite de l'armateur était heureusement une situation rare. Les marins français bénéficiaient du privilège des salaires, du superprivilège, puis de l'assurance garantie des salaires. L'AGS n'a jamais été obligée de saisir et de faire vendre un navire en raison de la défaillance d'un amateur ? La loi du 3 janvier 1967, loi maritime, et non sociale, ne tient aucun compte du caractère alimentaire des créances salariales. La directive communautaire 80/987 du 20 octobre 1980, relative à l'insolvabilité de l'employeur, n'est pas applicable à bord de navires étrangers aux Etats membres de l'Union européenne. Il est possible de renforcer la protection des marins en mettant en avant leur rôle dans la garde, la surveillance et l'entretien du navire au port. Encore faut-il que le prix de vente ne soit pas totalement absorbé par les frais de justice et les frais de port.

L'abandon des marins découle de la défaillance des exploitants commerciaux du navire. Personne ne souhaite intervenir rapidement à leur place, faute de toute garantie de recouvrement des sommes versées. Dès lors, l'attente dure, les chances de paiement s'étiolent. La situation sanitaire, alimentaire, psychologique de l'équipage ne peut que s'aggraver. Doivent-ils rentrer chez eux les poches vides, quand leurs familles attendaient les revenus de leur embarquement ? La question porte autant sur leurs finances que sur leur prestige, leur dignité.

La convention de Genève ONU/OMI sur les privilèges et hypothèques maritimes du 6 mai 1993 n'a pas été ratifiée par la France. Ses articles 4 et 5 placent en tout premier plan les créances salariales et les frais de rapatriement de l'équipage. Seules les créances en matière d'assistance et de sauvetage leur sont préférées.

La convention n° 166 de l'OIT de 1987 sur le rapatriement des marins, entrée en vigueur le 3 juillet 1991, n'a pas été ratifiée par la France, mais par 7 pays dont le Luxembourg. Elle explicite le droit à rapatriement des marins qui comprend la prise en charge de la nourriture et du logement, ainsi que de la rémunération et des indemnités de rupture prévues par la législation nationale ou les conventions collectives. En cas de carence de l'armateur, l'autorité de l'État du pavillon doit organiser le rapatriement du marin et en assumer les frais (art. 5). En cas de carence de l'État du pavillon, l'État à partir duquel le marin doit être rapatrié, ou l'État dont il est le ressortissant peut l'organiser et en recouvrir les frais auprès de l'État du pavillon. Cette convention précise les obligations de l'État du pavillon ; mais que faut-il espérer lorsqu'il est complaisant ? Elle ouvre une faculté aux États pour rapatrier leurs nationaux, ainsi qu'à l'État dans lequel le navire est abandonné. Encore faut-il ensuite envisager le recouvrement des dépenses engagées auprès de l'État du pavillon. Cette convention ouvre faiblement une voie vers l'étatisation de la garantie de paiement et de rapatriement des marins. Elle pourrait être ratifiée sans lenteur par les pays pourvoyeurs de main d'œuvre maritime, mais pauvres, telles les Philippines, et surtout par les pays industriels concernés par le commerce international et donc par les abandons de marins.

En attendre des effets importants est sans doute illusoire. L'État du port ne peut suppléer les armateurs défaillants qu'à titre subsidiaire, moyennant recouvrement des créances et frais, voire sanctions financières ou commerciales. Tout autre système constituerait une subvention indirecte aux armateurs volontairement défaillants et une sanction pour les vrais professionnels. Déjà en France, l'aide au retour dépendant de l'Office des Migrations Internationales, OMI, fut plusieurs fois utilisée pour un tel rapatriement, sans recouvrement subrogatoire. L'État a avancé des fonds pour le rapatriement des marins angolais du Kifangondo et russes du Baltiskiy 22, en leur versant l'équivalent de deux mois de salaire, comme pécule ou argents de poche. Une telle aide secourable n'est pas de nature à traiter le fond du problème. Il en est de même de l'approche humanitaire des autorités des ports autonomes.

La convention n° 179 de l'OIT du 22 octobre 1996 sur le recrutement et le placement des gens de mer impose aux services de recrutement et de placement, publics ou privés de s'assurer, dans la mesure du possible que l'employeur a les moyens d'éviter l'abandon des marins. Elle impose aux États l'établissement d'un système de protection, sous forme d'assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, afin d'indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait d'une violation des obligations par le service de recrutement ou de placement. La convention vise des agences de placement parfois insaisissables ; elle reste imprécise quant au système de garantie. En France, les entreprises de travail temporaire doivent garantir à tout moment l'existence d'une garantie financière assurant le paiement des salaires, des indemnités des missions en cours (art. L 124-8 C. Tr.). En cas d'insuffisance de la caution, l'utilisateur est substitué à l'entrepreneur de travail temporaire. La garantie financière ne peut résulter que d'un engagement de caution pris à une société de caution mutuelle, un organisme de garantie collective, une compagnie d'assurance, une banque, un établissement financier habilité à

donner caution (art. L 124-8-1 C. Tr.). La garantie financière est calculée en pourcentage du chiffre d'affaires (art. L 124-8-2 C. Tr.).

Doivent être recherchés les mécanismes qui accordent aux marins une priorité de paiement de leurs créances salariales, qui donnent un recours subrogatoire aux associations ou institutions faisant l'avance des frais de rapatriement ou du paiement des salaires. Mais contre qui recouvrer ces versements, dans une recherche de dimension internationale ? Il est souvent craint que la mobilisation des fonds publics, comme privés, n'accorde aux marins un simple argent de poche, souvent 2000 USD, n'empêche l'exercice des recours judiciaires au fond, n'assure l'impunité de l'armateur défaillant. Pour la première fois, en juin 2001, dans l'affaire de L'Alliance, Chypre, Etat du pavillon, a menacé la société propriétaire de dépavillonner deux autres navires, si le droit chypriote n'était respecté. Sous la pression des autorités françaises, Chypre, candidat à l'entrée dans l'Union européenne, s'est souvenue de ses obligations internationales. De même, les autorités chypriotes ont accepté de prendre en charge la moitié des sommes versées par l'administration française aux marins. Toutefois, les marins n'ont pas obtenu la totalité de leurs salaires, ni d'indemnités ; l'armateur semble avoir réussi à organiser son insolvabilité, en dépit de deux navires gérés par deux autres *single companies*. A Sète en 2003, dans le cas du navire Edoil, propriété d'un armateur grec sous pavillon des Iles Tonga, retenu à Sète, les marins ont obtenu une avance de salaires de 3.000 à 7.000 euros. L'équipage n'a pas saisi le navire, dans la mesure où l'ITF a considéré que ce navire en très mauvais état n'avait pas de valeur marchande. Toutefois, l'AGISM (association de gestion des institutions sociale de la marine), qui gère le fonds financier d'intervention pour le compte de l'Etat, a mis en œuvre un aise conservatoire du navire en raison des 30.000 euros d'avances de salaires effectuées ; les frais de port s'élèvent déjà à 28.000 euros. Personne ne semble envisager la saisie exécution du navire, sa vente aux enchères. Peut être l'Etat mettra-t-il en place un nouvel exemple d'expropriation, par confiscation de l'épave, et de destruction, comme il l'a fait à Brest avec le Victor M.

IV La modernisation des textes et des procédures .

Dans l'avenir, il est nécessaire de moderniser les textes français, d'obtenir une démarche communautaire de contrôle des navires, quel que soit leur pavillon, d'élaborer et de ratifier des conventions internationales garantissant le paiement des créances salariales et le rapatriement des marins, d'assurer l'effectivité de ces conventions internationales. Les Etats du pavillon peuvent être rappelés à l'ordre. Les sociétés de management des équipages pourraient être responsabilisées. Les assureurs doivent être concernés. Il appartient aux Etats du port, à l'Union européenne, d'imposer une assurance obligatoire garantissant rémunérations et rapatriement des équipages, condition d'un commerce maritime loyale, d'une entrée dans les ports européens. L'approche communautaire, post-Erika et post-Prestige, semble attachée à la sécurité maritime dans une dimension technique (double coque, société de classification, contrôle des navires), mais paraît oublier un peu la dimension sociale.

Les Résolutions A 930 et A 931 de l'OMI peuvent être insérées dans une convention maritime internationale. Encore conviendra-t-il alors que cette convention soit ratifiée par les Etats du pavillon, les Etats fournisseurs de main d'œuvre et les Etats du port. Il est également possible d'insérer ces résolutions dans le chantier mené par l'organisation internationale du travail en vue de l'adoption en 2005 à Genève d'une convention internationale de travail unique pour les gens de mer³³. La modernisation de la Convention n° 147 de 1976 l'OIT et de son protocole de 1996 conduirait à un renforcement des contrôles sociaux des navires par les Etats du port. La Convention 147 a initié ce phénomène en ne visant que les conventions maritimes de base sur l'âge d'accès au travail, sur l'examen médical des gens de mer, le contrat d'engagement écrit, le logement, l'alimentation, les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident du marin. Le Mémoire de Paris de 1982 sur les navires sous-normes, *Memorandum of understanding* ou MOU, vise les principales conventions de l'OMI concernant le navire, la convention STCW sur les brevets maritimes et la convention 147 de l'OIT. Il en est de même de la Directive communautaire 95/21 du 19 juin 1995³⁴. Il en résulte la lente mise en place de contrôles sociaux des navires, faisant escale dans les ports européens, effectués en France par l'inspection du travail

³³ M. 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

³⁴ P. CHAUMETTE, *Le contrôle des navires par l'Etat du port – ou la déliquescence du pavillon ?*, Ecrits de Nantes pour le doyen PRATS, *La norme, la ville, la mer*, Ed. de la MSH Paris, 2000, pp. 265-282

maritime, même si les contrôles techniques effectués par les inspecteurs de sécurité des navires sont plus développés et privilégiés³⁵.

Le minimum serait que cette convention impose à tout armateur une obligation d'assurance ; les P&I clubs maritimes, *Protection & Indemnity clubs*, sont à peu près adaptés à cette fonction, même s'ils n'ont l'habitude que de rembourser leurs adhérents après paiement. L'effectivité de cette convention ne peut être laissée aux États du pavillon ; elle doit être imposée par les États du port, ceux qui subissent les abandons de navires. Cette convention pourrait être reprise par une directive communautaire applicable dans les ports européens, quelle que soit la nationalité du pavillon. Il s'agit autant d'une exigence sociale que d'un principe de loyauté du commerce. Depuis le Mémoire de Paris de 1982, le contrôle des navires par l'État du port s'est considérablement renforcé afin de lutter contre la pollution et d'assurer la sécurité maritime ; ce contrôle doit assurer la sécurité de la navigation maritime, protéger les marins, maillon faible de la prévention technique, et assurer une concurrence loyale³⁶. Il s'agit aussi d'imposer des règles de repos et de durée du travail, notamment le respect de la convention 180 de l'OIT, adoptée en 1996³⁷, ainsi que des garanties de paiement des créances salariales³⁸.

Quant à une procédure française modernisée, il semble indispensable de définir la notion d'abandon de marins, comme le fait la Résolution A 930 de l'OMI, de préciser un délai (8 ou 15 jours) à partir duquel l'administration maritime peut prévenir les autorités de l'Etat du pavillon, mettre en demeure l'institution de garantie financière, prévenir le secrétaire de l'OMI et le directeur du BIT, prévenir les autorités consulaires des Etats dont les marins sont les ressortissants. Un second délai sans intervention doit permettre de déclencher la procédure de saisie exécution du navire et la procédure de reconnaissance des créances salariales.

Une proposition de loi n° 1299, déposée le 17 décembre 2003 à la présidence de l'assemblée Nationale, concerne les navires de plaisance et les bateaux fluviaux, ventouses des ports ou des fleuves au bord des centres-villes³⁹. Certains navires de plaisance ou chalands ont été transformés en logement et habitation par leurs propriétaires ; il arrive que les locataires aient même l'interdiction de naviguer. Il en résulte des problèmes d'hygiène, des navires immobiles, une pénurie artificielle de places dans les ports, des projets évitables de nouveaux ports de plaisance. La proposition de loi définit la notion d'abandon de navire ou de bateau envisage la mise en fourrière, puis la vente par les services des domaines.

Sont réputés abandonnés les navires de mer et les bateaux de navigation en eaux intérieures laissés en fourrière à l'expiration d'un délai de quarante-cinq jours à compter de la mise en demeure faite au propriétaire d'avoir à retirer son bateau (art.3). Les navires sont ensuite remis aux services des domaines ; faute d'acheteur, ces bateaux sont livrés à la destruction au bout de 6 mois (art.4).

Sur les navires concernés, il n'existe manifestement aucun salarié, aucun marin, dont les droits devraient être réservés. La vision navire de plaisance et bateau fluvial conduit à n'envisager que l'abandon du navire et non celui d'un équipage. Les créanciers sont également ignorés, à moins qu'il n'existe un droit de gage. Les seules mesures envisagées sont la confiscation, la vente par les domaines et éventuellement la destruction. Aucun consul n'est évoqué, comme s'il ne s'agissait que de navires immatriculés en France ; dès lors il n'est pas nécessaire de prévenir l'Etat du pavillon. La définition de l'abandon du navire, à l'expiration d'un délai de 45 jours à partir d'une mise en demeure, peut parfaitement s'appliquer à tout navire marchand, quel que soit son

³⁵ M. GUILLOU, *De l'inspection du travail maritime en France : une compétence limitée, mais internationale*, Dr. Soc. 2003, pp. 169-176

³⁶ Directive 95/21 du 19 juin 1995 relative à l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (JOCE n° L 157 du 7 juillet 1995, modifiée par la directive 98/42 de la Commission du 19 juin 1998 (JOCE n° L 184 du 27 juin 1998 p. 40) ;

³⁷ Directive 99/95 du 13 décembre 1999, JOCE n° L 14, 20 janvier 2000, p. 29 ; P. CHAUMETTE, *L'organisation et la durée du travail à bord des navires*, DMF 2003 pp. 3-30 ;

³⁸ I. CHRISTODOULOU-VAROTSI, *Port state control of labour and social conditions : mesures can be taken by port states in keeping with international law*, Annuaire de Droit maritime et Océanique, Université de Nantes, T. XXI, 2003, pp. 251-285

³⁹ N° 1299 - Proposition de loi tendant à préciser les possibilités de mise en fourrière des bateaux et navires épaves ou abandonnés ou présentant un danger pour la collectivité, la nature ou les usagers des ports et des voies d'eau (M. Etienne Mourrut)

pavillon et donc aux navires et équipages abandonnés. La mise en demeure pourrait intervenir après constat du non-paiement des salaires, de l'absence de nourriture, de soins ou de chauffage de l'équipage. Cette proposition de loi vise en réalité la plaisance amateur et certains chalands fluviaux. Elle ne répond pas aux questions posées de l'abandon international des équipages, mais montre cependant une démarche susceptible de rénover les procédures actuelles.