



FEDERATION GENERALE DES TRANSPORTS ET DE L'EQUIPEMENT (F.G.T.E.)

UNION FEDERALE MARITIME

Note pour les Journées d'études 2010 de l'Observatoire des Droits des Marins - Le 14 octobre 2010

Abandon des gens de mer en Europe et en France

Lors du congrès d'ITF à Mexico du 5 au 12 août 2010 la conférence des gens de mer indique :

- 9 000 navires sont couverts par un accord ITF
- 30 000 000 de \$ d'arriérés de salaires ont été récupérés par l'action I.T.F. en 4 ans.

L'affaire Viking : une action récupérée mais qui laisse un goût amer :

- On parle de proportionnalité dans l'affaire menée pour protéger les droits des affiliés des gens de mer et des dockers dans le cadre des pratiques déloyales.
- En fait le droit de grève n'est pas remis en cause mais la concurrence ne doit pas être gênée.

Ce n'est qu'une appréciation dans la proportionnalité...

Un autre chiffre à méditer : le Panama immatricule 8 000 navires, il n'emploie que 5 % de marins de l'Etat. La source financière représente 200 000 000 \$ par an. Les armateurs attirés par ce pavillon recherchent la liberté d'employer des navigants sans trop de contraintes sociales.

La main d'œuvre vient majoritairement des Philippines 250 000 navigants sur un total dans le monde d'environ 1 000 000 d'officiers et de marins.

Des réunions en vue d'établir une procédure de traitement des situations des marins abandonnés ou en grande difficulté dans les ports français :

La réunion du 28 Janvier 2010 :

Elle a eu pour objet de faire le point sur les marins abandonnés. Depuis 2002 cela représente au total 14 navires:

2002 :3 2003 :2 2004 :2 2006 :1 2008 :1 2009 :5

L'OFII a rapatrié en 2009 ; 55 marins : 4 roumains, 16 philippins, 14 russes, 12 ukrainiens, 9 turcs.



26 bis rue de Madrid – 62100 CALAIS – 03 21 97 29 60 – Fax 03 21 19 49



33, rue Maréchal de Lattre de Tassigny - 76600 LE HAVRE – Tél. 02.35.26.63.73 – Télécopie 02.35.22.78.94
E-mail : um.cfdt@wanadoo.fr

Les ports concernés pour la France:

En 2009 :

La Seyne sur Mer - ITAL RORO
Saint-Nazaire –ASPET
Rouen - AMALIA CACACE
Brest - MATTERHORN et CAPTAIN TSAREV

En 2010 :

Port Saint-Louis - Le Jasmine
Fort-de-France – Le Cosette

Les montants versés depuis 2002 :14 4040 euros

En 2009: 13 0845 euros

Réunion du 28 janvier 2010 avec la Direction des Affaires Maritimes :

L'intervention de Mr Damien Cazé sur les navires poubelles et les marins abandonnés :

Ne pas laisser les navires dont la sécurité n'est pas optimale assurer le rapatriement des marins dans les meilleurs délais et dénoncer les pays qui se débarrassent de leurs navires alors qu'ils sont prêts à donner des leçons.

Ensuite il informe comment traiter les Etats défaillants :

- Directive : contrôle au titre de l'Etat du pavillon
- Directive : contrôle au titre de l'Etat du port
- et deux directives européennes, dès que la convention du travail maritime sera ratifiée et applicable.

Un débat s'est engagé sur les risques d'abandon:

La situation économique en 2010 ne va pas s'améliorer et toutes les personnes présentes s'entendent pour dire que le nombre de cas serait en augmentation. Le fonds créé en 2002 (300 000euros) n'a en ligne budgétaire que 170 000euros principalement alimenté par l'Etat et, la vente des bateaux saisis. Par contre en France il n'y a pas de chantier de démolition pour faciliter la vente à la ferraille sur place, ce sont des coûts supplémentaires.

Les ratifications des conventions commerce et pêche :

La réforme générale des politiques publiques (RGPP) a retardé le processus puisqu'il a fallu ressaisir notamment le ministère des Affaires Etrangères.

Les procédures ou méthodes sous forme d'instruction ou circulaire voir arrêté :

Il nous a été présenté un projet pour aider les marins abandonnés dans les ports français; en s'appuyant sur l'expérience depuis 2002. Des actions ont été menées et servent à écrire un dispositif d'aide aux marins abandonnés. Cette procédure sera un outil pour les nouveaux intervenants; le projet circule dans plusieurs ministères (Travail - Affaires Etrangères - Office Français de l'Immigration et de l'Intégration (OFII) - Transports..).

A ce jour la France est la seule à avoir un dispositif avec un fonds de solidarité (minimum 2000 euros) que le marin reçoit avec le rapatriement à condition que le fonds ne tarisse pas.... Cette instruction s'appuie sur l'expérience des organisations syndicales affiliées à ITF et leurs inspecteurs d'une part, dans le cadre de la ratification des conventions du BIT (plaintes des marins contrôlés...) d'autre part, avec les réseaux AGISM et SSM – service social maritime et des Commissions portuaires de bien-être associant la FAMM.

Actuellement un groupe de travail mixte d'experts OMI/BIT a remis ses conclusions pour créer un fonds de garantie financière et remettre un projet d'amendements à la CTM 2006 du BIT.

Pays ayant ratifié la Convention du travail maritime 2006 à ce jour.

En 2010:

Canada : 15-06-2010

Bulgarie : 12-04-2010

Croatie : 12-02-2010

Espagne : 04-02-2010

Bosnie-Herzégovine : 18-01-2010

Pour mémoire

Norvège : 10-02-2009

Panama : 06-02-2009

Bahamas : 11-02-2008

Iles Marshall : 25-09-2007

Libéria : 07-06-2006

Rappel : La convention du travail maritime de 2006 entrera en vigueur douze mois après sa ratification par au moins 30 Etats Membres de l'OIT représentant ensemble au moins 33 pour cent du tonnage brut mondial. Les ratifications du tonnage représentent plus de 46 % du tonnage.

La Direction des Affaires Maritimes prépare une instruction :

La DAM entend coordonner et faciliter le rôle de la D.D.T.M. - direction départementale des territoires et de la mer et la D.M. - Délégation à la mer et au littoral sur les bases d'une procédure à mettre en œuvre pour aider les marins dans des situations d'abandon d'équipages de navires étrangers dans les ports français.

Toute la démarche de cette procédure repose sur les obligations de la France pour le traitement de ces situations découlant des conventions internationales du travail (O.I.T.), ratifiées par notre pays.

La N° 147 concernant les normes minima dans la Marine Marchande, la N° 166 sur le rapatriement des gens de mer, la N° 163 sur le bien-être des Gens de Mer en mer et dans les ports et, la convention du travail maritime 2006 que la France s'est engagée à ratifier au plus tard dans le 1^{er} trimestre 2011.

La situation d'abandon :

La résolution A 930 adoptée dans les mêmes termes par l'OMI et l'OIT prévoit la mise en place d'une garantie financière en faveur des marins abandonnés, et définit la situation d'abandon comme suit :

"Elle est caractérisée par la rupture des liens entre le propriétaire (l'armateur) du navire et le marin. Il y a abandon lorsque le propriétaire (l'armateur) 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 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 France a retenu ce faisceau d'indices.

La situation évoluant vers l'abandon :

Les situations d'abandon engendrent des difficultés dramatiques pour les gens de mer et leurs familles. C'est pourquoi il est indispensable de les détecter au plus tôt.

Les faisceaux à détecter :

- distensions entre l'équipage et l'armateur, absence de contrat d'engagement, le non-paiement des salaires, les plaintes des gens de mer, les problèmes sanitaires et médicaux, l'incapacité financière à faire face aux réparations, l'approvisionnement des vivres, du carburant, la défection de l'agent, du consignataire, le non paiement des frais de port.

Cette situation de pré-abandon déclenche l'intervention du centre de sécurité des navires (CSN) :

Le centre de sécurité des navires informe la DIRM - direction interrégionale de la mer et le DDTM avec les éléments ci-dessus et tente de définir la situation financière de l'armateur et la valeur présumée du navire et sa cargaison.

Sans délai, avec l'aide de l'inspection du travail (loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006) portant sur la sécurité relative au régime du travail des marins embarqués dans le cadre de l'application des normes de l'O.I.T. d'examiner la situation sociale des marins.

Il peut demander l'intervention du service médical des gens de mer, mais aussi celle du S.S.M.

Il dresse une fiche qui décrit la situation, il informe l'autorité portuaire ainsi que l'OFII.

Toute cette procédure est faite en lien avec ITF et ses affiliés en France (CFO/CGT-FO et CGT) qui ont des inspecteurs pour traiter les retards de salaires et les plaintes des marins.

Le constat d'abandon de l'Equipage :

Devant le constat d'abandon il est urgent d'aider les marins pour retrouver leur famille. En France a été créé un fonds national d'action sociale d'urgence créé en 2002 et confié en gestion à l'AGISM.

La cour de cassation (Arrêt Obo Basak du 18 juillet 2000) a reconnu aux marins de navires étrangers en escale en France, la possibilité de faire reconnaître leurs créances salariales et de solliciter le cas échéant la saisie conservatoire du navire. Les gens de mer ont ainsi la possibilité de saisir la justice française pour faire valoir ces créances vis-à-vis de leur armateur. Ils sont généralement assistés pour ces procédures par des représentants syndicaux mandatés à cet effet.

Pour organiser le rapatriement des marins et leur verser un pécule salarial, il est impératif d'engager une procédure de saisie conservatoire du navire pour effectuer l'aide financière et ainsi faciliter le rapatriement du marin. Ce rapatriement est organisé par l'OFII dès lors que les conditions sont réunies.

Pour être complet le Conseil Supérieur de la Marine Marchande du 10 juin 2010 a débattu des navires abandonnés dans les ports français.

EXTRAIT : - Présentation du sujet (Michel QUIMBERT) (Président du CSMM)

Deux hypothèses sont différenciées :

- Armateur qui n'assume pas ses responsabilités et abandonne le navire et son équipage (ceci n'est pas un cas rare),
- Immobilisation forcée à la suite d'une saisie qui se prolonge parce que l'armateur ne réussit pas à mettre en place la garantie demandée et n'accomplit plus de diligence raisonnable.

Dans tous les cas le port souhaite une issue rapide au moins pour deux raisons :

Diminuer le risque général porté par le navire qui peut subir des avaries diverses (incendie, voie d'eau...) susceptibles de contrarier l'activité.

Eviter toute congestion du port d'autant plus forte que le port est petit et que le navire est grand. Un grand navire abandonné peut obérer très notablement la capacité d'accueil d'un port.

Il peut être pris en considération le souci de vouloir préserver les intérêts des créanciers privilégiés. En effet les droits de port et les frais de conservation du navire sont un privilège de premier rang et leur montant peut aller au-delà de la valeur du navire.

Enfin et surtout, il faut trouver une solution à la situation des marins.

La réflexion apportée par la séance de travail du 6 mai dernier préconise un simple article réglementaire qui développe le dispositif suivant :

Dans l'hypothèse d'absence d'armateur qui fasse diligence raisonnable face à une saisie de navire, une procédure abrégée (simplifiée) permet de faire face aux préoccupations immédiates d'ordres humain et sécuritaire, puis de traiter l'avenir du navire sans délai excessif de conservation au port.

Le Président souhaite par ailleurs que les créances des marins formant l'équipage de ces navires puissent être reprises dans les mesures conservatoires comme privilège de premier rang.

Le Président explique que la solution qui se dessine est fort simple et conduit à un texte très léger qui permet de s'affranchir de toutes les procédures prévues en première partie du décret sur la saisie-exécution des navires. Le but est de gagner du temps et de donner de la souplesse, car les problèmes humains des équipages peuvent être dramatiques.

Monsieur Joël JOUAULT illustre cet aspect humain en citant un navire immobilisé à Fort de France, à bord duquel une rixe était survenue provoquée par une trop longue attente dans l'incertitude de l'avenir. Il estime qu'il faut trouver des solutions pour que les équipages rentrent chez eux rapidement puis, traiter le navire seul et indépendant.

Le débat des navires et équipages abandonnés interpelle tous les acteurs pour avoir une action prioritaire :

- Traiter les problèmes humains et les salaires des marins doivent être au 1^{er} rang des créances ;
- Ensuite, tous les créanciers doivent se concerter sur la saisie du navire, sur la valeur du navire, vente du navire ou, le mettre à la casse.

Le problème en France, est qu'il n'y a pas de chantier de démolition ou de déconstruction et pourtant c'est un engagement du Grenelle de la mer.

Dans certains cas, c'est un danger de l'envoyer en mer.

Pour conclure, la Direction des Gens de Mer est prête à sortir une note des procédures en cas d'abandon en se basant sur l'expérience des syndicats affiliés à ITF et de leurs inspecteurs habilités à traiter les plaintes des marins, les drames humains et apporter leur concours pour assurer le rapatriement avec les différentes administrations concernées.

La commission tripartite spéciale :

Cette commission aura un rôle très important pour faire vivre cette convention dans le temps.

Un des premiers amendements sera de finaliser le rapport du groupe de travail mixte OMI/OIT du 09.10.2009 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer (9^{ème} session).

Mais j'y reviendrai plus tard.

Extrait (page 13) : Document de travail - Commission préparatoire tripartite sur la convention du travail maritime, 2006 du 20-22 septembre 2010 à Genève

50. De fait, toute une série de dispositions à incorporer dans des amendements qui seront soumis pour adoption à la future commission tripartite spéciale conformément à l'article XV de la MLC, 2006 ont déjà été préparées. Les éléments ou principes à incorporer ont été convenus en mars 2009 au sein du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer (groupe de travail mixte). Ils avaient été proposés sur la recommandation de la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail¹, afin d'élaborer «une norme assortie de directives qui pourrait être incluse ultérieurement dans la convention du travail maritime ou dans un autre instrument en vigueur». Le groupe de travail mixte recommande ce qui suit:

a) les principes énoncés dans les projets de textes figurant dans les annexes I et II du rapport du groupe de travail mixte OMI/OIT² devraient être considérés comme la base de la finalisation d'un ou des instrument(s) obligatoire(s);

b) un amendement à la MLC, 2006, est le meilleur moyen d'élaborer un ou des instrument(s) obligatoire(s);

c) la Commission juridique de l'OMI devrait rester saisie de la question et continuer à l'examiner dans l'hypothèse où l'amendement à la convention du travail maritime ne serait pas réalisable ou ne serait pas effectué dans les délais.

51. A titre d'information uniquement, les principes adoptés pour ces futures dispositions, qui seront soumises à l'attention de la commission tripartite spéciale, figurent à l'annexe III du présent document de travail.

C. Consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer

¹ Dans sa résolution concernant le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, Conférence internationale du Travail, *Compte rendu provisoire* n° 3-1(Rev.), 94^e session (maritime), Genève, 2006, p. 3, paragr. 1-16.

² Document ILO/IMO/WGPS/9/2009/10, rapport final, Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, 9^e session.

52. Une autre fonction de la future commission tripartite spéciale est décrite à l'article VII de la MLC, 2006: les gouvernements des pays ayant ratifié la convention dans lesquels il n'existe pas encore d'organisations représentatives d'armateurs ou de gens de mer sont tenus de consulter cette commission. Cette consultation est nécessaire si le gouvernement en question envisage des «dérogations, exemptions et autres applications souples de la présente convention nécessitant, aux termes de celle-ci, la consultation des organisations d'armateurs ou de gens de mer».

53. Les articles VII, XIII et XV susmentionnés sont reproduits à l'annexe I du présent document de travail.