

## L'affaire de l'EDOIL

par

Stéphanie DANJOU  
*Inspecteur syndicat ITF à Sète*

Sète est un port de petite taille, intermédiaire entre les grands ports de Méditerranée. Il a été depuis ces dernières années, le lieu d'abandon privilégié sur les côtes françaises. Depuis 1998, 6 cas d'abandon ont été constatés, suivis et plus ou moins résolus.

Un des derniers en date, l'Edoil, est le cas que je vais vous présenter. Il est malheureusement à considérer comme un échec, tant des pouvoirs publics nationaux qu'internationaux, de la justice française et européenne, incapables encore aujourd'hui de mettre en place une réelle législation contraignante relative aux garanties de salaires des gens de mer.

Il montre également toute l'ampleur de la dilution des responsabilités propre au système de complaisance, l'inertie des Etats à se prémunir des risques liés à la dangerosité des navires, et la difficulté d'obtenir un consensus sur le statut social universel des gens de mer.

Je rappelle pour mémoire, qu'outre les droits du travail international, pour les pavillons des pays signataires des conventions OIT, la législation sociale en vigueur à bord est la législation de l'Etat du pavillon.

Je vais vous présenter une chronologie des faits édifiante, en matière de sécurité et de gestion des salaires. Toutes ces informations ont été extraites des rapports des 3 officiers (capitaine, 1er lieutenant, chef mécanicien). Pour faire bref, je me contenterais des quelques semaines avant l'arrivée à Sète, mais la liste des péripéties de ce navire est longue. Depuis juillet 2002 au moins, de nombreuses pannes multiples que l'armateur promet toujours de rectifier au prochain port.

Le 5 janvier 2003, le capitaine embarque au Pirée, sur l'Edoil, chimiquier battant pavillon Tonga, de propriétaire grec Carnival entreprise. Instantanément son prédécesseur débarque sans lui donner la moindre information. Il constate alors que 8 certificats de sécurité expirent à la fin du mois, en informe la compagnie qui réclame la plus totale discrétion à ce sujet. À l'arrivée à Tartous en Tunisie, le 7 janvier, de nombreuses pannes sont enregistrées. Encore une fois il les signale à la compagnie, ainsi que ses doutes sur la sécurité de la navigation et la probable détention du centre de sécurité (PSC) au prochain port. Il fait état des créances de l'équipage d'un montant alors de 25000 euros.

Le 27 janvier, le navire est détenu par le Contrôle de l'Etat du Port (ou Port State Control) de Gênes. Relâché après des réparations provisoires.

Le 4 février, durant les opérations d'approche du port de Sète, un des 2 générateurs rend l'âme, par manque de pièces détachées réclamées.

Le 6 février, une inspection du centre de sécurité de Sète conduit à la détention du navire, chargé de 1000 tonnes d'huile végétale, pour 32 déficiences majeures. Je rappelle au passage que le navire est déjà venu 2 fois depuis juin précédent à Sète.

A ce moment l'équipage n'est pas payé depuis 6 à 8 mois, l'armateur promet encore une fois un règlement au prochain port. L'équipage saisit alors ITF pour salaires impayés.

Le 12 février, de la nourriture est chargée à bord. Ce sera la dernière fois.

Le 26 février, l'affréteur avance 300\$ pour les frais, le 20 mars il pourvoit à un peu de nourriture.

Le 13 mars, l'agent consignataire informe le commandant qu'il ne représente plus la compagnie et que le navire est abandonné. L'armateur ne répondra plus jamais à aucune sollicitation.

### **La solidarité et La procédure:**

Il est nécessaire de revenir sur le cas précédant d'abandon, le Florenz, pour préciser le type de stratégie qui a été engagée pour régler cette affaire.

Lors de l'abandon du Florenz, ITF, les syndicats locaux, de nombreuses associations et bénévoles avaient réussi à obtenir de la part de l'Etat du port (en l'occurrence, la France), le règlement d'une avance sur salaires pour les équipages abandonnés, en contrepartie d'un remboursement lors de la vente aux enchères légale qui a suivi la saisie du navire. Il avait été établi également la nécessité de conserver à bord un effectif minimum de marins assurant la maintenance en vue de la vente, et le rapatriement via l'Organisation des Migrations Internationales, du reste de l'équipage.

Dans le cas du Florenz, la valeur du navire garantissait largement les sommes dues aux différents créanciers, selon leur rang de priorité.

La même mobilisation s'est mise en place pour l'équipage de l'EDOIL. Une manifestation est organisée au pied du bateau en solidarité à la grève des marins, pour empêcher le déchargement de la cargaison. Des négociations sont entreprises avec l'affréteur (Oleotrading-Suisse) et le propriétaire de la cargaison (société turque) pour qu'ils prennent en charge une partie des salaires dus à l'équipage. Nous obtiendrons 1000 euros par marins et la cargaison sera transbordée sur un autre navire le 30 mai 2003. Il est à noter que oleotrading a refusé de négocier et a entamé une action en justice.

Deux des marins ayant emprunté pour payer les marchands d'hommes ont vu leurs familles menacées. Un collectif très actif s'est mobilisé pour tirer profit de la vente d'huile d'olive provenant d'un précédent voyage. Ainsi, une partie des sommes dues aux créanciers marchands d'hommes ont pu être remboursées. Cette même mobilisation poussera le port à fournir l'eau potable et le gasoil pour les générateurs. Malheureusement, il sera impossible de faire déplacer le bateau dans une zone accessible aux militants et rendra difficile l'apport de nourriture à bord.

L'état français fait savoir que cette fois l'avance sur salaire sera soumise au rapatriement de l'ensemble de l'équipage. Cela afin de ne pas courir le risque d'accumuler des arriérés de salaires le temps de la procédure et ne pas générer de mobilisation publique plus large comme cela avait été le cas pour des affaires précédentes.

En effet, la valeur du navire, son état technique, laissait présager des difficultés pour couvrir les créances salariales déjà enregistrées. 3000 euros par marin sont avancés par l'Etat, et celui-ci dépose le 4 juin une saisie conservatoire concernant ces sommes. Le 18 juin, les marins sont rapatriés.

En date du 24 mars 2003 dépôt d'une plainte par l'équipage auprès du Procureur de la République au TGI de Montpellier contre l'armateur pour mise en danger de la vie d'autrui. Une action en justice est menée, par les syndicats affiliés, le seaman's club, la Fédération Internationale des Droits de l'homme, qui se portent partie civile. Il est avéré dans le même temps que l'armateur utilisait les voyages commerciaux pour du trafic de clandestins. Le Procureur n'a pas donné suite après 1 an de procédure.

Parallèlement, le navire étant déjà au départ d'une faible valeur, au regard du processus trop lourd (et lent) de saisie/vente en France, l'ITF soutient une procédure pénale en Grèce contre le capitaine et l'équipage et contre les personnes physiques propriétaires de la Carnival Entreprise (Les époux Pandermalis). Les sanctions que les autorités judiciaires grecques pouvaient infliger auraient pu

avoir un effet dissuasif et obliger l'armateur à payer les salaires. Le procès de l'armateur commence le 2 juin 2004 et le condamne à une peine de prison symbolique qu'il évite par le paiement d'une amende de 20000 euros payable quotidiennement, soit 5 euros/jour. Rien, concernant les créances salariales n'a été prononcé par la justice grecque. La stratégie s'effondre.

### **Changement de propriétaire.**

En février 2004, la Carnival entreprise vend le navire à Newton Shipping sous condition contractuelle d'être exonéré de paiement des salaires. L'Edoil devient le MANOILIS I, pavillon panaméen. Le nouvel armateur semble bel et bien être un prête-nom pour le premier. Il négocie cependant avec l'Etat français la levée de sa saisie contre le remboursement des sommes avancées - une ristourne de 50%.

Fin juillet le navire est estimé sur le marché libre à 160000 \$ et à la casse au alentour de 250000 \$, grâce à l'envolée des cours de l'acier.

Le département juridique d'ITF relance la procédure devant le TGI de Montpellier via une saisie conservatoire, puis exécutoire.

Le 11 juin 2005, un jugement est rendu en faveur de l'équipage. Il faudra attendre 2 ans pour qu'une date de vente aux enchères soit proposée par le tribunal.

Elle aura lieu le 2 juin 2008. Aucun acquéreur potentiel ne s'est présenté.

### **Perte de temps et perte de valeur du navire.**

La procédure de justice qui a finalement donné raison à l'équipage aura duré 4 ans entre l'assignation et la date de vente. Sans compter les procédures parallèles. Durant ces 4 années le navire laissé sans soins, pillé, corrodé, a perdu de sa valeur, il demeure détenu par le centre de sécurité des navires, et ne pourra repartir que grâce à un remorquage ou de grosses dépenses en réparations. Une récente expertise place sa valeur en dessous de 40000 euros.

L'imbroglio administratif, changement de propriétaire, saisies, rendent quasi-impossible une vente de gré à gré au profit de l'équipage, une nouvelle vente aux enchères occasionnerait des frais supplémentaires insurmontables. Aujourd'hui seul l'armateur a la possibilité de vendre le manoilis I sous réserve de négocier le paiement des arrières de salaires. La valeur réelle de celui-ci, ne les couvrant pas, le pronostic pour l'avenir est très pessimiste.

### **Un véritable gâchis.**

Même si le bruit court que l'armateur veut racheter son propre bateau, il n'en demeure pas moins que bien avant la créance des marins, se trouve la créance du port (frais de quai). Aujourd'hui propriété de la Région Languedoc Roussillon, qui accepte d'abandonner ses créances au profit des marins en cas de règlement du problème, la Chambre de Commerce, ancien gestionnaire du port réclame par voie de justice au titre du privilège maritime la somme de 13700 euros. Elle refuse toute négociation et se mure dans un comportement administratif intraitable.

Je vous laisse le soin de faire votre propre analyse de ce qu'il est aisé de qualifier de fiasco. Nous pouvons en tirer ensemble des conclusions utiles pour l'avenir. Il semble heureusement que du côté de l'OMI/OIT quelques bonnes nouvelles sur le droit des équipages abandonnés se profilent grâce à la certification financière exigible par l'Etat du port.

Je me propose donc maintenant de répondre à vos questions s'il y en a.

Merci