



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

conventions de l'OIT sur les conditions de travail des marins et sur les créances maritimes

Question écrite n° 68895

Texte de la question

M. François Liberti appelle l'attention de Mme la garde des sceaux, ministre de la justice, sur les lacunes et dysfonctionnements du système juridique dans le cadre d'une procédure saisie-vente de navires abandonnés par leurs armateurs. A la lumière de l'affaire du navire Le Florentz immobilisé dans le port de Sète depuis le 6 janvier 2001, ce problème endémique revêt toute sa spécificité. La situation des équipages abandonnés étant une priorité affirmée par le Gouvernement, une réforme de fond de la procédure judiciaire est nécessaire et urgente. La vente forcée des navires est organisée par la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer et son décret d'application du 27 octobre 1967. Ces textes témoignent de la volonté du législateur d'organiser méticuleusement la procédure de vente judiciaire des navires dans le souci de préserver les intérêts respectifs des créanciers, d'une part, et de l'armateur, d'autre part. Leur articulation avec certains textes de droit commun conduit cependant à des délais de procédure abusivement longs. Or c'est l'urgence qui doit présider à la recherche de solutions concernant les navires abandonnés et leurs équipages. En effet, pendant toute la durée de ces procédures, les marins impayés, après avoir épuisé les vivres du bord, ne doivent leur subsistance qu'à l'aide humanitaire fournie par la population locale, certaines associations caritatives, syndicats et collectifs. Les marins sont manifestement parmi les premières victimes de l'abandon des navires par leurs armateurs. Leur séjour prolongé dans les ports français les réduit à la mendicité et prive souvent de toute ressource leur famille. Parallèlement, le navire constitue le seul gage du paiement de leur créance, ce qui conduit à refuser les solutions de rapatriement sans que leurs salariés aient été payés. L'Etat français, en première mondiale et tout à son honneur, a pris l'initiative de créer une ligne dans le budget du ministère des transports intitulée « marins abandonnés » pour débloquer une aide d'urgence sous forme d'avance sur salaire. Dans ces circonstances et dans le même esprit, il appartient aux juridictions saisies de ne pas aggraver leur situation en favorisant l'enlisement de la situation qui représente une menace certaine pour les marins mais, au contraire, de leur offrir un système juridique compétent susceptible de répondre dans les meilleurs délais à leurs demandes. C'est pour toutes ces raisons qu'il lui demande de bien vouloir étudier une réforme profonde pouvant rassembler toutes procédures devant les TGI en leur fixant des délais précis et impératifs.

Texte de la réponse

La garde des sceaux, ministre de la justice, fait connaître à l'honorable parlementaire que la Chancellerie travaille en collaboration avec le ministère de l'équipement et des transports pour remédier aux difficultés rencontrées par les marins laissés à l'abandon à bord de navires saisis, très souvent sans rémunération. Représenté au groupe de suivi sur la situation des marins abandonnés, mis en place par le directeur des affaires maritimes et des gens de mer au ministère de l'équipement et des transports le 13 novembre dernier, le ministère de la justice participera à l'étude des mesures permettant de réduire les délais de procédure dans le cadre des saisies-exécution de navires et d'améliorer les délais de paiement des créances salariales. Seront notamment évoquées les questions relatives à la sanction du non-respect des délais prévus par le décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer ainsi qu'à l'amélioration du rang de privilège dont bénéficient les marins pour le paiement des créances salariales. Ces modifications de droit

interne pourraient utilement compléter les efforts réalisés au niveau international pour tenter d'apporter une amélioration au sort des marins abandonnés. En effet, l'organisation maritime internationale et l'organisation internationale du travail ont adopté, lors de leur session du mois de novembre 2001, une résolution invitant les gouvernements à veiller à l'application par leurs entreprises d'armement maritime d'un code de conduite qui prévoit que les armateurs devraient disposer d'une assurance couvrant en cas d'abandon les arriérés de salaires, le rapatriement et l'ensemble des frais encourus par le marin avant son rapatriement. Les Etats membres ont par ailleurs été incités à prévoir des mécanismes subsidiaires facilitant la résolution des cas d'abandon, à défaut de système d'assurance. L'évolution de ce dossier permet d'envisager favorablement une amélioration de la situation des marins.

Données clés

Auteur : [M. François Liberti](#)

Circonscription : Hérault (7^e circonscription) - Communiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 68895

Rubrique : Traités et conventions

Ministère interrogé : justice

Ministère attributaire : justice

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 12 novembre 2001, page 6435

Réponse publiée le : 11 mars 2002, page 1451