


**ISEMAR**

 INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME  
 NANTES - SAINT NAZAIRE

## Le régime juridique des navires et des marins abandonnés en France

Après avoir connu une série d'abandon de navires à la fin des années 1990 et au début des années 2000, notamment liée à la faillite d'anciens armements de l'ex-URSS, les ports français ont connu une nouvelle série d'abandons depuis le début de la crise économique de 2008. La solution radicale de traitement des navires qui prévalait jusqu'à il y a une quinzaine d'années, à savoir l'"océanisation" des navires, n'étant désormais plus acceptable juridiquement et médiatiquement, d'autres méthodes doivent être utilisées pour traiter ces situations, qui consistent à revendre le navire à l'issue de procédures complexes de déchéance de propriété, ou de vente judiciaire. Les lenteurs et blocages constatés dans l'accomplissement de ces procédures ont entraîné des séjours très prolongés pour la plupart des navires abandonnés dans nos ports. Des évolutions juridiques récentes via le décret n° 2015-458 du 23 avril 2015 ont permis d'améliorer le dispositif de traitement des cas d'abandons de navires, mais il reste des difficultés d'ordres organisationnelles qui ne permettent pas un traitement aussi rapide que nécessaire.

### Les cas d'abandon de navires dans les ports

Ces cas sont nombreux et particulièrement impactant compte tenu de la durée de leurs séjours. Pour le port, le navire-ventouse représente un lourd tribut en termes de sécurité pour les hommes et les installations portuaires. Un navire abandonné se dégrade vite tout comme sa valeur marchande. Les avaries peuvent s'enchaîner (voie d'eau, départ de feu, rupture d'amarres...). Le navire-ventouse perturbe le fonctionnement du port et en limite sa capacité commerciale. Cela impacte indirectement ses usagers avec l'immobilisation d'un bassin, d'un quai, de l'appontement, de l'outillage de manutention. Le port doit avancer les frais de pilotage, de lamanage, de remorquage, d'intervention, de garde, d'appontement, de manœuvre et de chauffage si des marins restent à bord<sup>1</sup>. Le port de commerce connaissant le plus de cas d'abandons est celui de Brest compte tenu de sa situation particulière (nombre important de navires transitant dans cette zone, conditions météorologiques hivernales difficiles). À l'aune des fêtes maritimes de Brest 2016, la Région Bretagne, autorité portuaire du

<sup>1</sup> Art L 5141-3-1 du code des transports, ces frais peuvent être pris en charge par l'Etat.

port de commerce, a souhaité faire place nette avec l'organisation d'une vente aux enchères suite à la déchéance de propriété du navire-ventouse *Captain Tsarev* (cargo de 150 m) et immobilisé à Brest depuis 2008. Pour mémoire d'autres ports de la façade Atlantique, de la Manche, de la mer du Nord, de la Méditerranée et des Antilles ont dû faire face à des cas d'abandons comme en 2008 à La Seyne sur mer avec l'*Ital Roro*, en 2009, à St Nazaire avec l'*Aspet*, à Fécamp avec le *Little Star*, à Fort-de-France avec le *Cosette* en 2010, trois ferry de la Comanav à Sète en 2012.

Le profil type d'un navire abandonné dans les ports français est le suivant : navire d'un faible tonnage dont la quille a été posée avant 1980, battant pavillon de complaisance et/ou ayant à de nombreuses reprises changé de nationalité, exerçant du cabotage international, dont la valeur marchande est faible, qui a déjà fait l'objet de déficiences, voire de détentions dans le cadre du Memorandum de Paris (MoU), et dont l'armateur ne présente pas de garantie financière.

### Recensement navires abandonnés dans le monde depuis 2004

	Eur.	Asie	Afr.	Am/Ca.	M.O.	Océa.
N/A	112	31	33	27	10	3
P/C	79	14	22	19	7	1

Base SECTOR OIT; N/A pour navires abandonnés et P/C pour pavillon de complaisance. Sources ITF et Gouvernements.

Cet état d'abandon peut faire suite à un déroutement du navire sur injonction de l'État dans le cadre de la lutte contre les trafics illicites de stupéfiants, d'un accident de navigation, d'une pollution volontaire, d'un danger pour la navigation et l'environnement, d'une défaillance grave au cours d'une inspection dans le cadre du MoU, d'une faillite de l'armement ou bien encore suite à une saisie conservatoire intentée par des créanciers. La saisie conservatoire empêche le départ du navire, elle ne porte pas atteinte aux droits du propriétaire. Elle sert à garantir une créance, et est utilisée comme un moyen de pression, visant à contraindre un débiteur de payer une dette<sup>2</sup>. L'immobilisation d'un navire à quai coûte très cher à l'armateur, ce qui le conduit parfois à délaisser son navire plutôt qu'à payer ses dettes.

<sup>2</sup> La saisie conservatoire est autorisée par ordonnance rendue sur requête par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge d'instance voir le juge de l'exécution en pratique.

## Définition du navire abandonné

Selon l'article L 5141-1 du code des transports, le navire abandonné répond à quatre critères :

- Le navire doit se trouver dans les eaux territoriales, les eaux intérieures, dans un port ou bien sur le rivage du DPM (domaine public maritime), littoral compris.
- Le navire doit être en état de flottabilité. C'est-à-dire qu'il est exploitable, mais n'est plus exploité.
- Il doit présenter un danger ou une entrave prolongée aux activités maritimes, littorales ou portuaires. On peut regretter que cette notion de danger ne soit pas elle-même définie. La notion "*d'entrave prolongée aux activités maritimes...*", offre une grande souplesse.
- Enfin, le navire doit être à l'état d'abandon, caractérisé par l'absence d'équipage à bord ou par l'inexistence de mesures de garde ou de manœuvre<sup>3</sup>. Cette nouvelle définition, post réforme 2013<sup>4</sup> a le mérite de ne plus s'appliquer uniquement aux navires de plus de 25 tonneaux de jauge et présentant uniquement un danger. Elle s'applique à tous types de navires et ceci dans un large périmètre géographique.

## Procédures applicables en cas d'abandon du navire

### - La déchéance de propriété

De manière schématique après constat d'abandon du navire, l'autorité compétente peut mettre en demeure le propriétaire du navire, l'armateur, l'exploitant ou bien l'un de leurs représentants, afin qu'il fasse cesser le danger ou l'entrave que constitue le navire abandonné dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois et supérieur à trois mois après notification<sup>5</sup>. Si cette personne désignée n'intervient pas, est introuvable, insolvable ou refuse d'agir dans le délai imparti, l'autorité portuaire peut demander à l'autorité administrative de l'Etat (le préfet de département) de prononcer la déchéance de propriété du navire. En cas d'urgence cette dernière pourra intervenir d'office. Il faut compter deux mois à partir de l'expiration du délai fixé par la mise en demeure pour que l'autorité compétente puisse déclarer cette déchéance de propriété. Dès lors que la déchéance de propriété est prononcée, l'autorité compétente pourra alors prendre des mesures d'interventions, de garde, de manœuvre, de vente, de cession pour démantèlement du navire sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires et à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la publicité de la décision de déchéance. L'autorité portuaire ou France Domaine organise la vente sous forme d'enchères publiques. L'opération se complexifie dès lors que le navire contient de l'amiante, car sa vente sera interdite au titre du code de la

consommation<sup>6</sup>. Seule une vente pour démantèlement est alors possible. Subtilité sémantique et juridique la vente ne porte pas sur le navire en lui-même car il est considéré comme un déchet<sup>7</sup>, mais sur les matériaux valorisables qui le composent. Le montage d'un dossier d'exportation de déchets est très lourd et contribue à des situations de blocage.

Cette opération de démantèlement n'est pas toujours soutenable économiquement pour des chantiers français, notamment dans une période de baisse structurelle des coûts de la ferraille, comme cela est le cas depuis de nombreux mois. Après versement des frais de justice, une réserve sur le prix du produit de la vente sera effectuée au profit des droits de port non acquittés (mesures d'interventions et de manœuvres, frais de garde, frais liés à la vente ou à la cession pour démantèlement), viennent en troisième position les arriérés de salaires des marins et enfin les créanciers privilégiés et hypothécaires. Si la vente du navire ne permet pas d'éponger ces dettes, il reviendra à la personne publique à l'origine de la demande de déchéance d'y répondre<sup>8</sup>. Si l'abandon du navire fait suite à une injonction de l'Etat (procédure de port refuge, déroutement du navire suite à une décision de justice) les frais de garde et d'entretien pourront être supportés par l'Etat<sup>9</sup>. La cargaison sera vendue si elle n'est pas revendiquée ou enlevée.

### - Les contraintes liées au démantèlement des navires

En France, une opération de déconstruction d'un navire s'avère complexe. Le *Captain Tsarev* et le *Zortürk* (ex. *Aspet*) sont démolis sur place. Les chantiers de déconstruction sont soumis à la réglementation concernant la prévention des pollutions, des risques et nuisances. Ils doivent être agréés ICPE<sup>10</sup> (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) et répondre à un cahier des charges strict et complexe (étude d'impact, étude de danger, remise en l'état du site...). Toute déconstruction suppose au préalable des opérations de dépollution (évacuation des eaux sales, des huiles et carburants...) puis de désamiantage. Ces étapes ont un coût et font appel à des savoir-faire spécifiques tenant tant dans la main d'œuvre qu'aux méthodes utilisées. Ces contraintes juridiques, financières et techniques n'incitent pas les entreprises

<sup>6</sup> Décret no 96-1133 du 24 décembre 1996 relatif à l'interdiction de l'amiante, pris en application du code du travail et du code de la consommation, Article 1-I.

<sup>7</sup> Art 2 convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination adopté le 22 mars 1989. "On entend par "déchets" des substances ou objets qu'on élimine, qu'on a l'intention d'éliminer ou qu'on est tenu d'éliminer en vertu des dispositions du droit national, (...)".

<sup>8</sup> Art L 5114-8 et L 5141-4-1 du code des transports.

<sup>9</sup> Art L 5141-3-1 du code des transports.

<sup>10</sup> Art annexe R 511-9 code de l'environnement

<sup>3</sup> Art L 5141-2 code des transports.

<sup>4</sup> Loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.

<sup>5</sup> Art L 5141-2-1 et L 5141-3 du code des transports.

européennes à se lancer dans le démantèlement de navires. Une telle activité ne pourra voir le jour qu'à travers la création d'un fonds européen pour la démolition des navires de commerce dans des sites certifiés et alimentés par une taxe portuaire. Sous la pression des armateurs et des autorités portuaires cette initiative fut déboutée par le Parlement européen en 2013.

#### Le *Captain Tsarev* et le *Matterhorn* à couple dans le port de Brest



Photo ISEMAR 2011

#### - La durée excessive des procédures

En matière de déchéance de propriété, c'est une véritable course contre la montre qui s'engage. Plus le navire reste à quai, plus il est dangereux et se déprécie et plus il a de chance de "s'incruster" pour un temps indéterminé dans le port. Ces procédures restent malgré la réforme, trop longues. En théorie, elles devraient s'échelonner sur quatre et sept mois mais en réalité cela peut prendre plusieurs années (huit ans pour le *Captain Tsarev*). Cela est peu favorable à une éventuelle reprise du navire sur le marché de l'occasion ou du ferrailage (les frais de garde, d'entretien, frais de remorquage et de dépollution sont particulièrement coûteux).

#### - La vente judiciaire

Suite à la saisie conservatoire, le navire peut faire l'objet d'une saisie-exécution, prélude à la mise en vente forcée du navire par le TGI et qui consacre son expropriation. Les créanciers qui font procéder à ces saisies sont essentiellement : le port, l'équipage en raison d'absence de paiement des salaires, les sociétés de remorquage. L'espoir pour les marins de voir leurs créances salariales remboursées par la vente du navire abandonné dépendra largement de la réactivité dans la mise en œuvre de la procédure de vente. Lorsque les procédures sont longues, la perte de valeur du bien et l'accumulation des dettes rendent ce remboursement improbable. Depuis 2009, les navires battant pavillon de l'UE doivent disposer d'une assurance couvrant les créances de

l'armateur<sup>11</sup>. On peut regretter que cette disposition ne s'applique pas aux navires battants pavillons hors UE mais y faisant escale.

#### Le sort réservé aux marins

A l'abandon du navire s'ajoute souvent celui de l'équipage. Les abandons d'équipage s'expliquent par le laxisme de certains Etats du pavillon ainsi que de ports dans l'application des normes internationales, la surcapacité de la flotte mondiale, l'amoncellement de dettes favorisé par la pratique du *single-ship compagnies*, l'existence de navires sous-normes au couloir de la complaisance, l'essor même du volume des trafics et des navires. L'abandon des marins se caractérise par l'absence de versement des salaires à temps, le non rapatriement de l'équipage, l'absence d'avitaillement du navire en vivres et en carburant, l'absence de soins médicaux faisant suite à une mise en demeure<sup>12</sup>. Certains auteurs regrettent que cette définition n'inclue pas les cas de longue immobilisation d'un navire et de son équipage, impayé et survivant grâce à la solidarité locale, alors même que l'armateur n'a pas renoncé totalement à ses obligations. La loi du 16 juillet 2013 crée le délit d'abandon des gens de mer puni de cinq ans d'emprisonnement et 75 000€ d'amende. Cette nouvelle loi vise principalement les armateurs étrangers. Bien que son esprit soit louable, elle est difficilement applicable, hors mandat d'arrêt international. Les marins présents dans un port étranger sont par essence dépendants économiquement de leur armateur. Le rapatriement est une obligation contractuelle et légale, ce droit a été consacré dès 1926 avec la convention n°(23) de l'OIT dont 47 États étaient parties (rapatriement au port d'engagement ou au port de départ du navire), puis reprise en 1987 avec la convention 166 de l'OIT, elle précise les hypothèses donnant lieu à rapatriement. Notamment lorsque: "*l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis à vis du marin, pour cause de faillite, de vente du navire, de changement d'immatriculation, ou pour toute autre raison analogue*". Les frais sont à la charge de l'armateur, sauf manquement grave du marin à ses obligations. Le rapatriement des marins est organisé par l'Office Français de l'Immigration et de l'Intégration via le fonds d'aide au retour volontaire. Afin d'empêcher la relève d'équipage de ses "navires ventouses", l'ITF en collaboration avec le Ministère des affaires étrangères avait obtenu du consulat, l'arrêt de délivrance des visas d'accès au territoire français des marins dans l'affaire du Zortürk (ex *Aspet*) à Saint-Nazaire en 2009. Ce fut une première en France.

<sup>11</sup> Directive 2009/20/CE.

<sup>12</sup> Art L 5571-1 à -3 du code des transports.

### Les avancées permises par la MLC 2006

La MLC 2006 reprend pour l'essentiel les dispositions de l'OIT. Ratifiée par 74 États, représentant 82% de la flotte mondiale. Elle est entrée en vigueur à l'été 2013. Selon la Règle obligatoire 2.5 relative au Rapatriement "1. Les gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiés dans le code.2. Tout Membre exige des navires battant son pavillon qu'ils fournissent une garantie financière en vue d'assurer que les gens de mer sont dûment rapatriés, conformément au code." Parmi ces conditions de rapatriement obligatoire figure: (...)*b*) lorsque le contrat d'engagement maritime est dénoncé: (...) *ii*) par le marin pour des raisons justifiées;(...)". Par "raisons justifiées" on peut comprendre le non-paiement des salaires et l'abandon des marins par l'armateur. Cette convention s'applique aux navires battant pavillon d'un Etat signataire, et ceux se rendant dans un port d'un Etat-partie. La MLC 2006 à une dimension universelle. La règle 2.5 entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2017 avec exigence d'une garanties financière et présence de justificatif à bords en vue d'assurer le rapatriement (système de sécurité social, garantie bancaire, assurance, fonds national...)<sup>1</sup>. Le marin est en droit de demander à son armateur ses arriérés de salaire ainsi que son rapatriement. En principe les marins devront saisir le tribunal de commerce afin qu'une saisie conservatoire pour non-paiement des salaires soit prononcée sur le navire et ainsi voir leurs créances salariales reconnues auprès du tribunal de grande instance ou de commerce, du port dans lequel se trouve le navire<sup>1</sup>. Dans la procédure de rapatriement si l'armateur fait défaut, c'est à l'État du pavillon d'intervenir<sup>1</sup>. La convention MLC 2006 prévoit que c'est à l'État "à partir du territoire duquel le marin doit être rapatrié ou l'État dont il est ressortissant" d'organiser le rapatriement, quitte à se retourner ensuite contre l'État du pavillon, qui lui-même se retournera contre l'armateur.

Pour les créances salariales impayées, en France, les marins devront saisir le président du tribunal de commerce dans le cadre d'une saisie conservatoire. Puis le juge du fonds pour faire reconnaître la créance invoquée auprès du conseil des prud'hommes du port de la saisie<sup>13</sup>. Dans les faits, certains marins (notamment le gardien du navire) restent des mois "prisonniers" de leur navire par crainte de n'être jamais payés quand bien même les procédures judiciaires sont complexes, longues et incertaines. Pour autant ils peuvent donner mandat à l'inspecteur de l'ITF afin qu'il les représente au cours de la procédure judiciaire.

Les services de l'État (Direction Départementale des Territoires et de la Mer), les Seamen's club affiliés à la Fédération Nationale des Associations d'Accueil des Marins (FNAAM) ainsi que les syndicats des gens de mer (ITF) viennent en aide aux marins. Les inspecteurs de l'ITF assurent aux marins l'accès à leurs droits relatif à

leur contrat d'engagement, à l'Etat du pavillon, à l'Etat du port ainsi qu'à l'accès à une justice et à un procès équitable. L'ITF est un complément de l'action de l'Etat au travers des *port state control* et promouvant le respect des normes internationales. Le fonds d'action national d'urgence qui facilite le rapatriement était alimenté par l'ENIM (via l'Association pour la Gestion des Institutions Sociales Maritimes). Aujourd'hui, ce sont les affaires maritimes qui le gèrent. Ce fonds consiste au paiement des billets d'avion et transferts éventuels ainsi que l'allocation de 2 000 US\$ d'avance aux marins.

Les Seamen's club quant à eux accueillent les marins, leur fournissent des accès internet, et parfois jouent le rôle de médiateurs. Ce sont des intermédiaires avec les associations d'aide sociale locales, afin de répondre aux besoins fondamentaux en eau et en nourriture des marins lorsque l'armateur et le consignataire font défaut. Les interlocuteurs peuvent être nombreux leurs actions sont coordonnées via notamment la commission préfectorale pour le bien-être des marins, présidée par le Préfet de département. Cette commission comprend la Délégation à la Mer et Littoral, le Centre de Sécurité des Navires, le Seamen's club, l'ITF, le port, le service social maritime, le service de santé des gens de mer, les acteurs de la place portuaire, la communauté d'agglomération, le Conseil départemental, régional...

La commission n'est que consultative et dépourvue de budget, tout comme ces associations locales qui vivent des contributions volontaires des armateurs, des GPM, de l'ITF welfare trust, des collectivités.

La thématique des navires et marins abandonnés est symptomatique d'un libéralisme poussé à l'extrême appliqué au *shipping* (activité qui est par essence internationale) via notamment le recours aux pavillons de complaisance et remettant en cause une concurrence saine et respectueuse des normes sociales et environnementales entre opérateurs. Il serait intéressant de responsabiliser tous les acteurs de la chaîne du transport maritime (courtier, agent, affrèteur, assureur) au même titre que l'armateur. Le renforcement des garanties financières est un moyen efficace pour se prémunir des cas d'abandons.

Je terminerais cette Note sur une pointe d'optimisme en constatant que la communauté internationale via l'adoption de MoU régionaux a permis de rendre la mer plus sûre et que la solidarité des gens de mer est toujours aussi prégnante.

Camille VALERO, ISEMAR

<sup>13</sup> Cass. civ. 1, 18 juillet 2000, n° 97-22448, navire Obo Basak.