

Dispositif mis en place par l'administration des affaires maritimes pour traiter les cas d'abandon de marins étrangers dans les ports français

1. Importance du sujet pour le port de Brest

Il s'agit d'un sujet particulièrement sensible sur Brest compte tenu du nombre de situations d'abandon ou de pré-abandon qui y sont constatées, dues à un ensemble de facteurs spécifiques à ce port :

- La proximité d'une zone de navigation difficile et très fréquentée : des navires endommagés sont régulièrement abandonnés par leurs propriétaires si les travaux sont trop lourds, notamment en période de crise économique.
- Le fait que l'Abeille Bourbon ait comme port d'attache Brest et qu'il s'agisse du siège de la préfecture maritime de l'Atlantique renforce régulièrement le choix de Brest comme port refuge en cas de difficultés.
- En cas de suspicions de pollution (ex : Matterhorn), les navires sont déroutés à Brest pour ce qui concerne la façade Atlantique. En effet, le Parquet de Brest, en charge de ces affaires pour la façade, souhaite que les navires se trouvent à proximité.

En 2009 et 2010, ces situations de pré-abandons ou d'abandons ont concerné le Captain Tsarev, le Matterhorn et le Pentalina B, l'Ebba Victor, ainsi que dans une moindre mesure l'Onyx. Ces cinq cas ont impliqué des difficultés pour environ 70 marins (ukrainiens, russes, indiens, capverdiens, camerounais, etc.) qui ont été immobilisés, généralement sans revenus, dans le port de Brest.

2. Le dispositif mis en place pour faire face aux situations d'abandons

L'administration des affaires maritimes dans le cadre de ses responsabilités d'État du port a mis en place en 2002 un dispositif permettant de venir en aide aux marins abandonnés, dans les cas de défection de l'armateur. Ce dispositif a peu d'équivalents au niveau international.

Ce dispositif :

1°- comporte un suivi attentif des immobilisations de navires, l'évaluation régulière des conditions de vie des marins (situation matérielle et santé) par la délégation à la mer et au littoral (ex-direction départementale des affaires maritimes), qui est en charge de la coordination des actions d'aide aux marins menées par les associations et les inspecteurs de l'ITF (Fédération Internationale des Ouvriers du Transport).

Exemples 2009-2010 :

- veille et visites régulières pour la situation des navires Captain Tsarev (18 marins au total), Matterhorn (15 marins), Onyx (22 marins), Pentalina B (12 marins) et Ebba Victor (un marin).
- livraison de nourriture de la « Banque alimentaire » à bord du navire Pentalina B par la délégation à la mer et au littoral du Finistère

2°- permet également la prise en charge financière des situations d'abandon de marins par le biais d'une subvention accordée par l'État à l'association de gestion des institutions sociales maritimes (AGISM).

L'AGISM en cas de défaillance de l'armateur prend en charge sur le fondement d'une convention passée entre celle-ci et le ministère, et à la demande des affaires maritimes locales :

- ✓ les frais de subsistance des marins, le versement de secours, et d'aides financières en cas d'abandon.

Exemples 2009-2010 :

- livraison de fuel en urgence sur le Matterhorn en septembre 2009 pour éviter un black-out à bord avant le rapatriement de l'équipage.

- hébergement à l'hôtel des gens de mer de deux marins du Captain Tsarev et de Claude Foko (Ebba Victor) avant leur rapatriement, lorsque les conditions de vie à bord de ces navires se sont avérées indignes
- Financement d'un interprétariat pour faciliter la communication avec les marins du Captain Tsarev et du Matterhorn

✓ Verse une avance salariale aux marins. L'objectif n'est pas de se substituer à l'armateur en réglant la totalité des créances salariales mais d'apporter une aide financière facilitant le retour des marins au sein de leurs foyers. Le montant de l'aide versée à chaque marin avant son rapatriement prend en compte les résultats d'une enquête sociale menée préalablement par le service social maritime (SSM) :

Exemples 2009 - 2010:

- Versements d'avances salariales pour neuf marins du Captain Tsarev, quinze marins du Matterhorn, et Claude Foko de l'Ebba Victor

3°- permet enfin après un accord obtenu en 2002 avec l'Office des Migrations Internationales (OMI) devenu depuis l'Office Français de l'Immigration et de l'Intégration (OFII), la prise en charge du rapatriement par cet organisme, lorsque les marins le demandent. Les « affaires maritimes » se chargent d'informer les marins sur leurs droits et organisent leur départ qui est matériellement pris en charge par l'OFII. La décision de quitter le navire et de se faire rapatrier appartient dans tous les cas aux marins, mais dès lors que les procédures judiciaires sont initiées, il n'est pas nécessaire que les marins se trouvant éloignés de leurs proches restent à bord. Il est souvent nécessaire de bien insister sur le fait que la justice française suivra son cours normalement. Ces explications sont données avec l'aide de leurs représentants (ITF).

Exemples 2009-2010 :

- Rapatriement, tous frais payés, de marins du Captain Tsarev (neuf marins ukrainiens), Matterhorn (quinze marins russes et ukrainiens) et de l'Ebba Victor (Claude Foko, camerounais)

3. Précisions complémentaires diverses

- Tous les marins s'étant trouvés dans une situation de quasi-abandon ou d'abandon à Brest ont bien été pris en charge et ont pu rentrer chez eux, dans une situation sociale satisfaisante, soit après un versement d'une aide et un rapatriement par l'Etat français (Captain Tsarev 2nd équipage, Matterhorn, Ebba Victor) soit parce que la situation s'est finalement débloquée au niveau de l'armateur, le navire ayant pu repartir après versement des salaires (Onyx, Pentalina B). L'implication de tous (État, syndicat ITF, associations, population) a permis une prise en charge efficace de l'ensemble de ces situations et un sentiment de soutien particulièrement apprécié des marins qui étaient dans des situations difficiles au niveau matériel et psychologique. L'implication des tous de manière solidaire est essentielle pour la résolution de ces situations.
- La partie négociation avec l'armateur appartient à ITF (syndicat international du transport) en tant que représentant syndical des équipages. Les « affaires maritimes » travaillent en pleine collaboration avec ITF pour aboutir à un déblocage des situations et nous participons parfois directement aux discussions avec l'armateur (ex : Ebba Victor) si les circonstances l'exigent.
- Les marins d'un navire ainsi immobilisé sont toujours considérés comme membres d'un équipage en escale et conservent ce statut en vertu de nos obligations internationales. Ils bénéficient donc du droit de descente ou de permission à terre sans visa.