



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transports maritimes

Question écrite n° 47197

Texte de la question

M. Gilbert Le Bris attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la situation du cargo *Captain Tsarev* qui est abandonné dans le port de Brest depuis cinq ans. Après qu'une association ait obtenu en mai 2009 les arriérés de salaire soit 228 000 dollars pour les marins ukrainiens et russes, on ne peut que constater que l'armateur de ce cargo a fait le choix de laisser à la charge du contribuable français sa poubelle. Il existe à ce jour, dans le port de Brest, deux navires abandonnés depuis près de 2 500 jours. Aussi, il lui demande quelles mesures le Gouvernement compte mettre en œuvre face à cette situation et à ces armateurs dont les navires sont immatriculés au Panama et qui ternissent le transport maritime et ne respectent ni les marins, ni l'environnement et aucune règle commerciale.

Texte de la réponse

A ce jour, deux navires, dépourvus d'équipage, sont en situation d'immobilisation prolongée au port de Brest. Les deux navires n'entravent pas la venue d'autres navires en opérations commerciales et disposent d'un amarrage adapté à un stationnement prolongé. - Le navire *Antigone Z* est au port de Brest depuis le 28 février 2013 sous le gardiennage du Conseil général du Finistère, qui assure le règlement de la totalité des droits de port et de conservation du navire. Les créanciers, et notamment le Conseil général du Finistère, autorité portuaire du port où le navire a été initialement abandonné, ont engagé une procédure de saisie conservatoire, et la feront suivre d'une procédure de saisie exécution, dont l'issue devrait être une vente judiciaire au profit des créanciers. Cette procédure pourrait aboutir d'ici la fin 2014. Au cas où ce navire serait démantelé, les autorités veilleront à ce que cette opération soit conduite dans le plus strict respect des normes sociales et environnementales. - Le navire *Captain Tsarev* : ce cargo mixte porte-conteneurs/vraquier, de pavillon panaméen construit en 1982 en Allemagne est arrivé en remorque de l'*Abeille Bourbon* à Brest le 25 novembre 2008 à la suite d'une panne de propulsion. En raison d'un désaccord entre l'assureur et l'armateur sur l'ampleur de la réparation nécessaire et sa prise en charge, celle-ci n'a jamais été effectuée. Le navire fait toujours l'objet d'une saisie conservatoire prononcée par le tribunal de commerce de Brest à la demande de l'équipage, pour salaires impayés, et d'un fournisseur grec. D'autres créanciers se sont manifestés depuis. La résolution de ce cas épineux passe par le biais d'une négociation privée entre les différents créanciers et se déroule entre avocats. Des pourparlers sont en cours entre les différents créanciers (banque créancière, la Chambre de commerce et d'industrie (CCI), au titre des droits de stationnement, équipage, fournisseurs) afin d'organiser la vente du navire, soit dans le cadre d'un accord transactionnel, soit dans le cas d'une vente judiciaire à la suite d'une procédure de saisie-exécution pour permettre une vente du navire aux enchères dans les meilleurs délais. En l'absence d'accord entre les différents créanciers, la solution de cette situation pourrait passer par une déchéance de propriété par l'État si l'autorité portuaire jugeait que cette issue est la seule envisageable. L'état de dégradation désormais avancé du navire ne permet d'envisager qu'une seule issue : le démantèlement. Le navire reste toutefois remorquable et son démantèlement, compte tenu à la fois du tonnage important, et de la conception simple du navire, permet d'envisager une rentabilité suffisante de l'opération pour couvrir une partie

significative des frais engagés pour sa conservation. Sa déconstruction ne devrait pas exposer l'État à des dépenses particulières. L'État a joué un rôle facilitateur en prenant à sa charge l'inventaire des matières dangereuses qui sera mis à disposition des potentiels acquéreurs et en suscitant différentes offres de rachat du navire, aux fins de démantèlement, en France, dans un cadre transactionnel. Ces offres, pourtant d'un montant significatif, n'ont pas suscité d'accord entre les créanciers. Il convient de signaler enfin que l'exploitant du port a souhaité prendre toutes les dispositions pour défendre au mieux sa qualité de créancier prioritaire et percevoir les importants droits de port liés à l'immobilisation de très longue durée du navire.

Données clés

Auteur : [M. Gilbert Le Bris](#)

Circonscription : Finistère (8^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 47197

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [24 décembre 2013](#), page 13428

Réponse publiée au JO le : [27 mai 2014](#), page 4367