

## **Marins-pêcheurs, marins oubliés**

*R. P. Bruno Ciceri, cs*  
*Directeur National de l'A.M. à Taiwan*

### **1. Introduction**

Lorsque je préparais ces notes j'ai réalisé que de parler de la pêche, des marins-pêcheurs, de l'industrie de la pêche, c'était comme de s'aventurer dans une mer aussi vaste et profonde que celle dans laquelle les navires de pêche de taille, et de formes différentes, avec des marins-pêcheurs de toute race et nationalité qui naviguent sans fin, essayant de remplir leurs filets de suffisamment de poisson pour satisfaire l'appétit insatiable de notre monde.

### **2. Pêche**

Le but de cet exposé n'est pas de discuter toutes les sortes de pêche, mais présenter la situation de marins-pêcheurs qui travaillent sur les navires en haute mer. Cependant, afin d'avoir une image claire de la réalité dans laquelle vivent les marins-pêcheurs, il me faut au moins mentionner quelques questions relatives à la vie des marins-pêcheurs et qui l'affectent à différent niveaux.

#### *2.1. Politique*

Alors qu'il n'y a pratiquement pas de règlements concernant la pêche dans les eaux internationales, de plus en plus de pays étendent leur zone économique exclusive (EEZ) de 200 milles, réduisant ainsi les zones de pêche avec pour conséquence une augmentation des arrestation et détentions des navires de pêche qui violent ces limites.

#### *2.2. Économique*

Des données récentes indiquent que le développement de la flotte de pêche et l'accroissement du nombre de marins-pêcheurs semble se réduire dans les économies à investissement de capital, alors qu'ils s'accroissent dans des économies basées principalement sur le travail.

#### *2.3. Écologique*

Le total des prises de pêches dans les ressources naturelles à travers le monde a augmenté de 74 millions de tonnes environ en 1984, à 84 millions de tonnes en 1994. On récolte dans les océans davantage de poissons que la quantité que les océans peuvent renouveler, et dans beaucoup de régions, la tendance est au déclin des prises totales, avec pour résultat une chute dans les revenus des marins-pêcheurs, comme aussi la perte d'emplois.

#### *2.4. Environnemental*

Il n'y a pas de doute que la pollution marine constitue une des menaces majeures à la vie des marins-pêcheurs. La mer est utilisée de façon sans aucun scrupule, comme dépôt pour toutes sortes de déchets provenant de navires, tankers,, etc. Il y a d'autres formes de pollution, les égouts et les déchets industriels, les résidus de pesticides et d'herbicides. Le développement urbain incontrôlé pour créer des zones d'habitation ou des facilités pour touristes le long des zones côtières, alors que la destruction des

palétuviers et récifs de coraux détruit aussi les habitats et lieux de reproduction des poissons, forcent les marins-pêcheurs côtiers à aller toujours de plus en plus loin du rivage pour attraper quelque chose.

### *2.5. Climatique*

Le phénomène 'El Nino' qui a fait monter la température de l'eau de mer a affecté de façon négative les systèmes de reproduction et de migration de beaucoup d'espèces de poissons.

### *2.6. Criminel*

L'usage indiscriminé de chalutiers de fonds peut dévaster les stocks de poisson. L'usage d'explosifs, comme méthode de pêche, détruit de vastes zones de récifs de corail, avec pour résultat aussi de tuer de façon indiscriminée toute sorte de vie marine. Il en va de même de l'usage du cyanure pour prendre des poissons d'ornement, ce qui détruit les ressources et l'équilibre naturel de la mer.

## **3. Organisations internationales**

Il y a plusieurs organisations internationales concernées par le bien-être et la sécurité des marins-pêcheurs et, au long des années, elles ont beaucoup travaillé pour l'améliorer. Je ne vais mentionner ici, et brièvement, que l'Organisation Internationale du Travail (O.I.T.)

Les préoccupations de l'O.I.T. pour les marins-pêcheurs sont l'amélioration de leurs conditions de travail, relative à leur recrutement, leur formation, leur emploi, leur sécurité et confort durant leur vie de travail, leurs ressources après leur retraite.

À cause de la nature particulière de leur travail et des conditions dans lesquelles ils l'effectuent, l'O.I.T. a adopté un certain nombre de normes internationales sur le travail maritime qui s'appliquent de façon spécifique aux conditions de travail et de vie des marins-pêcheurs ; en fait, déjà en 1920, la seconde Session Maritime de la Conférence Internationale du Travail a adopté une recommandation (n° 7) concernant la limitation des heures de travail dans l'industrie de la pêche.

Depuis lors, beaucoup d'autres instruments internationaux sur le travail, touchant le travail des marins-pêcheurs, ont été adoptés par diverses sessions maritimes des Conférences Internationales du Travail.

La présence ici de Mr Turner et de Mr Ardill, prouvent l'engagement de l'Organisation pour l'Alimentation et l'Agriculture (F.A.O.) de s'attaquer non seulement aux problèmes du poisson comme nourriture des humains, mais aussi aux problèmes des conditions de vie et de travail des marins-pêcheurs. La F.A.O. a élaboré un « Code de conduite pour une pêche responsable » dont l'application dépend de la volonté de chacun, mais qui a obtenu un accord très large des gouvernements à travers le monde.

## **4. Marins-pêcheurs sur les navires de haute mer**

Selon le rapport de la FAO il y a près de 30 millions de marins-pêcheurs à travers le monde, et environ 500.000 d'entre eux sont dans la pêche industrielle de haute mer. Ils ont droit à des salaires plus bas et des compensations plus basses que ceux dont jouissent les marins, mais ils travaillent et vivent dans des conditions beaucoup plus difficiles. Les marins-pêcheurs passent de longues périodes en mer, sur des navires de pêche souvent impropres à la navigation, leur travail est dangereux et, malgré tout, ils ne sont pas considérés comme des vrais marins, au sens plein du terme. De fait, en plusieurs occasions, les Organisations Internationales comme ITF, OIT et OMI excluent les marins-pêcheurs de leur cadre légal.

Ce que je vais essayer de partager avec vous c'est ma brève expérience comme aumônier du port de Kaohsiung, au sud de l'Île de Taiwan, où je m'occupe des Philippins et des Indonésiens qui travaillent à bord des navires de pêche taiwanais. J'ai rassemblé ces informations directement de la bouche marins-pêcheurs lorsque, après de longues journées de travail, nous partageons quelques bouteilles de bière sur le

pont de leur navire de pêche qui reste au port pour des réparations, pour décharger leur poisson ou pour charger des provisions pour le prochain voyage.

## **5. Qui sont ces marins-pêcheurs ?**

D'habitude, les marins-pêcheurs sont jeunes, ayant très peu ou pas d'éducation du tout, certains ayant à peine terminé une école maritime et ils n'ont aucune idée des conditions de travail à bord de navires de pêche.

Pour beaucoup de ces soi-disant marins-pêcheurs, c'est la première fois qu'ils voient la mer. Ils ne sont pas familiers des avancées technologiques utilisées pour la pêche. Pour éviter que les officiers du navire leur crient dessus et d'être harassés par eux, il leur faut apprendre vite ; l'expérience directe est le meilleur professeur.

Forcés à vivre dans un espace très restreint puisque à aucun moment il ne peut quitter le navire, le pêcheur devient un prisonnier de l'espace limité du navire, il est aussi souvent prisonnier de ses propres pensées, parce qu'il ne peut trouver personne pour partager ce qu'il ressent à l'intérieur de lui-même : après une semaine il n'a plus rien à partager avec ses camarades marins-pêcheurs.

Du point de vue religieux, beaucoup de ces marins-pêcheurs ne sont pas éduqués dans leur religion. Ils perdent le sens des temps liturgiques (Noël, Pâques, etc.) et spécialement la notion du dimanche comme le « Jour du Seigneur », parce que, sur le navire de pêche, chaque jour est semblable au précédent. La peur d'être ridiculisé ou amène le pêcheur à se compromettre ou à cacher sa foi et son engagement envers Dieu. Pour lui, la nature (la mer, le ciel, le vent et le poisson, etc.) ne représentent pas quelque chose de beau à regarder, à contempler, qui les conduirait à découvrir Dieu, mais c'est une force contre laquelle il faut se battre.

## **6. Recrutement illégal**

Si, dans des régions éloignées et de petits villages, on présente le job comme une bonne situation de travail attrayante, accompagnée de la promesse de gagner vite et aisément beaucoup d'argent, c'est suffisant pour que beaucoup de gens sans éducation devienne les « victimes volontaires » de différentes sortes de recrutement illégal.

Une fois recruté, le candidat reçoit un passeport avec un visa de touristes pour Singapour (quelquefois pour la Thaïlande, le Vietnam ou Taiwan), on lui montre un peu d'argent, et il est prêt à prendre l'avion. Avec la collaboration d'officiers d'immigration corrompus à l'aéroport qui est essentielle dans cette « contrebande humaine », il est impossible de retracer qui sont les agents et les contacts, parce que toutes les adresses sont le plus souvent fictives. À l'intérieur de l'aéroport, il y aura un nouveau contrat démontrant clairement l'exploitation à laquelle il sera soumis lorsqu'il aura été signé par le pêcheur. Alors, même s'il veut revenir dans son pays, il a atteint le point de non-retour.

D'autres montent à bord des navires de pêche lorsqu'ils pêchent le long des côtes, sans signer aucun document, tout simplement la promesse d'un contrat et d'un salaire. Lorsque les marins-pêcheurs découvrent leur vraie situation, il leur est impossible de se plaindre quiconque concernant les abus et l'exploitation à laquelle ils sont soumis, parce qu'ils sont en situation irrégulière d'illégalité.

## **7. Que trouvent-ils ?**

Lorsque les marins-pêcheurs partent, leur esprit est plein de projets et leur cœur de rêves d'un futur meilleur pour leur famille, mais après quelques jours seulement à travail ils réalisent que tous leurs projets resteront des projets et que leur rêve deviendra un cauchemar.

### *7.1. Substitution de contrat*

Pour les marins-pêcheurs employés légalement, le scénario n'est guère différent. Juste avant le départ, un agent demande, ou je devrais dire plutôt force le demandeur de signer un contrat en blanc, qui sera utilisé au cas où les marins-pêcheurs feront des difficultés. Dès qu'ils arrivent au port d'embarquement, on leur demande quelques fois de signer un nouveau contrat, totalement différent (avec un salaire plus bas, moins de compensations) que celui déjà signé. Dans de telles conditions, il est impossible pour le pêcheur de casser ce contrat, parce qu'il est déjà sur le site de son travail, et il ne sait pas où aller pour obtenir assistance.

### *7.2. Problèmes de culture et de communication*

En général, les équipages sont composés de marins-pêcheurs de différentes nationalités. Le problème de langue et de communication, de même que les différences culturelles, religieuses et sociales créent déjà des tensions quand ils font normalement leur travail, mais c'est bien davantage encore le cas dans les situations de crise. En haute mer, le commandant a l'autorité absolue pour imposer, dicter, donner des ordres selon son humeur et ses sentiments. L'équipage doit supporter toutes les humiliations et abus, mais lorsque leur patience arrive à la limite, ils réagissent violemment.

### *7.3. Des navires de pêche trop vieux*

L'âge moyen de la flotte industrielle est de vingt ans et ceci devrait être une source de grande préoccupation pour les armateurs et les gouvernements, spécialement à cause des questions de sécurité. Beaucoup de ces navires de pêche sont souvent des «cercueils flottants.» Les cabines pour l'équipage sont petites, sans aucune ventilation ou espace pour se remuer, un endroit pour manger et pour la récréation n'existe pas, la cuisine et ses dépendances sont sales, les réservoirs d'eau sont rouillés, et les équipements de sécurité tels que radio, extincteurs, canots de sauvetage, sont vieux et souvent inutilisables.

### *7.4. Longues heures*

Bien que sur quelques gros navire il y ait un programme régulier de travail, la plupart du temps, on demande aux marins-pêcheurs de travailler de longues heures sans aucun répit ou période de repos, jusqu'à ce qu'on se soit occupé du poisson jusqu'au bout. Le manque d'équipements de protection, d'imperméables et d'habits chauds, expose les marins-pêcheurs à la pluie et à l'eau glacée. Ces facteurs, tout ensemble, augmentent le risque d'accident et de problèmes de santé.

### *7.5. Manque de provisions et d'équipements*

Durant les premières semaines à bord, la nourriture est suffisante, mais après quelques mois, alors que de l'équipage a besoin de travailler encore plus, les provisions de nourriture commencent à diminuer, l'eau potable est rationnée et il n'y a pas beaucoup de variété dans la nourriture (le plus souvent seulement des nouilles.) À ce moment-là, le moral de l'équipage est très bas et leur tempérament est très sensible à toute remarque, et cela peut déclencher une réaction violente.

## **8. Que se passe-t-il ?**

### *8.1. Opérations de pêche*

Le navire de pêche peut rester dans un port pendant un temps considérable pour repartir à l'improviste, selon le temps, les perspectives de pêche etc. Les destinations et les routes pourront être ou seront changées soudainement, cela dépend du poisson. Le temps passé en mer peut varier de quelques jours à plus d'un an sans toucher terre, ce qui prive les marins marins-pêcheurs des services de base tels

que traitement médical, récréation, soutien spirituel, amitié et contacts (lettre téléphone etc.) avec les membres de leur famille restée à terre. D'habitude, les raisons pour ne pas revenir au port sont de gagner du temps et de l'argent, et d'avoir un maximum de temps à passer sur les zones de pêche.

### *8.2. Mauvais traitements*

Les effets combinés des mauvaises conditions de travail et de provisions insuffisantes, créent une situation où les marins-pêcheurs commencent à ralentir leur travail, soit comme résultat de la fatigue physique à cause de surmenage, soit du manque de nourriture. Cette situation procure aux officiers l'occasion d'abuser verbalement et de maltraiter physiquement les membres d'équipage, ce qui crée une situation de tension qui est très souvent la source d'incidents violents ou des morts. Même si on ne le met pas toujours dans les rapports, il y a aussi beaucoup de cas de harcèlement et d'abus sexuel sur les membres d'équipage lorsque les officiers prennent avantage des membres d'équipages du rang le plus bas.

### *8.3. Accidents et mort*

Vous avez entendu ce que M. Jeremy Turner nous a dit à propos de la sécurité dans la profession la plus dangereuse du monde.

### *8.4. Arrestations et détention*

À cause du manque de poisson dans les eaux internationales et de l'extension des zones économiques exclusives (EEZ), les commandants entrent souvent dans les eaux territoriales ou EEZ nationales, et, si le navire est pris, il est arrêté, le poisson saisi et l'équipage mis en prison. Avant qu'un accord soit atteint entre les gouvernements, ou que le procès soit terminé, cela prend des mois. Et, entre-temps, les marins-pêcheurs ne travaillent pas, ils ne peuvent pas envoyer d'argent à leur famille et ils sont anxieux à propos de leur futur. Le propriétaire se fait plus de souci sur ce qui arrivera à son navire, et souvent il abandonne l'équipage en refusant de payer les billets pour leur rapatriement et le salaire qui leur est encore dû.

### *8.5. Salaire*

Le non-paiement ou le paiement partiel des salaires pousse des marins-pêcheurs à abandonner leur navire de pêche, et ils se retrouvent sans aucun revenu et quelquefois complètement perdus dans un pays étranger. Le système du bonus est aussi trompeur parce que les marins-pêcheurs prennent tous les risques alors que les compagnies de pêche prennent tous les profits. Les salaires sont quelquefois sans aucune commune mesure avec le nombre d'heures de travail supplémentaire et non payé, et on ne leur donne aucun argent pour leurs vacances non plus. Quelquefois l'Agence conserve une partie du salaire jusqu'à la fin du contrat, et ainsi les marins-pêcheurs sont forcés de garder le silence et de ne pas se plaindre aux autorités, sinon ils prennent le risque de perdre leurs économies conservées par l'Agence.

### *8.6. Où les trouver?*

Étant donné la nature de leur travail (demeurant en mer de très longues périodes) ou la manière dont ils sont recrutés, illégalement, une fois qu'ils ont quitté leur pays, il est très difficile de savoir où ils sont.

## **9. Que peut-on faire ?**

Je me suis posé cette question tant de fois, et il y a des tas de réponses et de possibilités, en voici quelques-unes : faire pression au niveau international pour l'élaboration de bonnes normes internationales dont l'application soit imposée par des lois internationales, la dissémination d'information, l'offre de

formation et de soutien légal aux marins-pêcheurs, être professionnels dans notre assistance sociale et légale.

### **Conclusion**

Accueillir les marins-pêcheurs dans nos Centres et nos Missions, c'est accueillir le Christ au milieu de nous. Les marins-pêcheurs ont besoin de l'amitié de l'aumônier, du sourire du volontaire, un endroit propre et agréable pour se détendre et communiquer avec sa famille, un endroit calme pour écrire une lettre, pour envoyer une carte postale, un endroit pour être seul avec son Dieu. Si nous voulons être capables d'offrir ces choses simples, même pour quelques heures seulement, il est sûr que les marins-pêcheurs se sentiront accueillis et chez eux lorsqu'ils seront chez nous. Pour les marins-pêcheurs, nos Missions et nos Centres seront réellement un « port sûr » où se reposer, décharger leur fardeau et reconstituer leur force spirituelle pour un autre voyage.

La visite aux malades à l'hôpital ou en prison, de même que les visites aux navires de pêche, en leur portant des magazines, des cassettes est un signe clair de notre ministère auprès des marins-pêcheurs. Les matériels d'éducation et de formation pour réduire l'exposition des marins-pêcheurs aux dangers de la drogue, de l'abus d'alcool, du sida et autres maladies.

On doit apporter une attention particulière aux familles de marins-pêcheurs, il faut offrir un soutien moral et spirituel permanent aux épouses et aux enfants des marins-pêcheurs. Peut-être faudrait-il créer des Associations d'Épouses de Marins-pêcheurs, sur le modèle des Associations d'Épouses de Marins, partout où cela sera possible.