

Marins abandonnés

*Mr. Angel Llorente
Mission de la Mer
Secrétaire de la F.A.A.M., France*

La mer ne connaît pas de frontières et la mondialisation y trouve facilement sa place, malheureusement c'est le volet économie libérale qui se montre le plus prompt à tirer parti de ses possibilités, laissant le social derrière lui. Le profit l'emporte sur l'homme, cet homme qu'on retrouve abandonné à bord de trop nombreux navires bloqués dans nos ports.

Il y a plusieurs raisons et moyens de bloquer un navire :

-pour dettes : en France, comme dans beaucoup d'autres pays, il suffit à un créancier de présenter au Président du Tribunal de commerce d'un port la preuve de la dette d'un armateur à son égard pour faire saisir le navire, ou un autre navire de la même compagnie, en escale dans ce port. On saisit un navire aussi facilement qu'un piano ou un meuble de valeur, sans tenir compte de la présence d'un équipage à bord. Il est à noter que beaucoup d'armateurs peu scrupuleux pratiquent la politique « un navire, une compagnie » pour limiter les risques. Les équipages dont les salaires n'ont pas été versés depuis plusieurs mois peuvent aussi se porter créanciers, faire saisir et vendre le navire afin de recevoir ce qui leur est dû.

-mauvais état du navire et risques pour la navigation et l'environnement : les autorités maritimes de l'Etat du port , à la suite d'une inspection dans le cadre du Mémorandum de Paris, empêchent un navire en mauvais état, dangereux pour la navigation et l'environnement, de reprendre la mer tant que les réparations n'ont pas été faites. En mars 2002 a été mis en place par la Direction des Gens de Mer et des Affaires Maritimes au Ministère des Transports un corps d'inspecteurs du travail maritime pour contrôler également les conditions de travail et de vie des marins à bord.

- transports illégaux : il y a eu quelques cas, dont certains récents, de caboteurs arrêtés par la douane ou la police parce qu'ils faisaient le transport de marchandises illicites ou de clandestins.

Au cours de ces dernières années, la plus grande partie des ports français a connu ces problèmes de navires bloqués et d'équipages abandonnés par leurs armateurs. Chaque port a fait de son mieux pour leur porter aide et assistance. Les cas sont très différents. Cela va du petit caboteur tel l' « Allianz » avec 5 hommes d'équipage, au paquebot de croisière battant pavillon libérien « Karelyia » saisi à son arrivée dans le port de Nouméa (Nouvelle Calédonie) à la demande de créanciers suisses et allemands. L'équipage comprenait 221 personnes dont 76 femmes. Ce navire, amarré à la gare maritime, tout près de la ville, donc visible de tous, a suscité un magnifique élan de solidarité et la création d'un collectif « Karelyia solidarité » dans lequel s'était largement investie la Société St Vincent de Paul. Cela a permis de subvenir aux besoins de l'équipage pendant près de trois mois. Finalement un juge d'appel a cassé le premier jugement de saisie et le navire a pu reprendre la mer sans la trentaine de marins éprouvés nerveusement qui avaient du être rapatriés et cela grâce à l'aide financière de la population.

Ce sont les foyers d'accueil qui sont sur la ligne de front pour partager les premiers l'inquiétude des équipages qui manquent d'informations et ne peuvent s'empêcher d'être alarmés par certains signes : retard dans le paiement des salaires, le shipchandler ne fournit plus de vivres, l'agent n'assure plus de service de consignation, il n'y a plus d'opérations commerciales. Malgré cela les marins veulent garder l'espoir, se refusant à imaginer le pire. L'armateur annonce rarement qu'il abandonne son navire. Il laisse les marins se rendre à la triste évidence après souvent plusieurs semaines d'angoisse. Pour aggraver la situation, souvent le navire est déhalé vers un quai éloigné, véritable quai de l'oubli loin des regards.

Souvent, à première vue, rien ne distingue, tout au moins pendant quelques jours, un navire arrêté d'un autre. Ce n'est qu'après un certain temps que les gens s'interrogent, se demandant pourquoi il n'y a pas d'activités à bord, pourquoi le navire reste aussi longtemps à quai. Cela est encore plus difficile lorsque le navire est sur rade, parmi d'autres en attente. Le cas du « Broomsgaard Star » est un exemple typique. Ce n'est qu'au cours d'une conversation au Seamen's Club de Port de Bouc que l'aumônier a appris que le Maître d'Equipage de ce navire avait été hospitalisé à la suite d'un accident survenu à bord de l'embarcation de sauvetage du bord. Il s'en était étonné car habituellement on ne peut utiliser ces embarcations sans l'autorisation des autorités portuaires. Elles l'avaient accordé à ce navire car c'était le seul moyen pour l'équipage de se rendre à terre. Et c'est ainsi que c'est seulement le 1^{er} août que l'aumônier a su que ce navire battant pavillon norvégien bis était arrêté depuis le 23 juin avec un équipage de 27 Philippins. Informée par le Seamen's Club, la population locale s'était jointe au foyer pour apporter toute l'aide et l'assistance matérielles et morales possibles à ces marins qui sont restés à bord jusqu'au 20 décembre et sont rentrés chez eux sans salaire après six mois d'abandon.

Confronté à ces problèmes chaque port essaie de répondre de son mieux aux besoins et de trouver des solutions. On a comparé nos Seamen's Clubs à des personnes charitables de bonne volonté habitant près de carrefours routiers dangereux, qui volent au secours des blessés chaque fois qu'un accident se produit. Ces secouristes bénévoles peuvent s'équiper de brancards et de coffres médicaux de premier secours mais peuvent aussi entreprendre une réflexion et se demander s'il ne faut pas dénoncer ces situations, tirer la sonnette d'alarme et entreprendre des démarches pour faire aménager ces croisements et faire disparaître les causes d'accidents. De même, les Seamen's Clubs français ont été amenés à se poser la question : « *Ne serait-il pas possible de définir ensemble une attitude commune des responsables de l'accueil, souvent placés, en raison de leur situation, dans la situation d'intermédiaires impliqués de fait dans la défense des droits des marins ?* »

Depuis des années, lors des rencontres annuelles des ports d'accueil, ces questions étaient discutées mais, à la suite de la recrudescence des cas, il est apparu nécessaire d'élargir le débat et d'y associer d'autres partenaires. C'est ainsi qu'en juin 1993, sous l'égide du C.C.F.D, de la Mission de la Mer et de Juristes Solidarité, une trentaine de personnes, représentants du Groupe Mer du C.C.F.D, juristes, délégués des foyers des ports d'accueil, Cimade, Center for Seafarer's Rights, Apostolat de la Mer, Mission de la Mer, The Mission to seamen, l'Association pour la Gestion des Institutions Socio-Maritimes (AGISM), Deutsche Seemannsmission, ITF, syndicalistes, se sont réunies à Paris pour partager leurs expériences et essayer de trouver des réponses aux problèmes posés par l'abandon de marins. Ces échanges ont été poursuivis avec les nouveaux foyers d'accueil qui se créaient et se trouvaient parfois rapidement eux aussi face à ces problèmes. Une des premières décisions fut de diffuser une rubrique « droits des marins » dans la Lettre Intergroupes publiée chaque mois par la Communauté Maritime de Dunkerque.

Cinq ans plus tard, en avril 1998, un second colloque intitulé « Navires bloqués – marins abandonnés » était organisé à Nantes, toujours sous l'égide du C.C.F.D. avec une participation bien

plus importante que lors de la rencontre de 1993. Au cours de la seconde journée du colloque dont le thème était « *quels partenaires pour quelles solidarités ?* » il a été montré comment les foyers d'accueil étaient les interlocuteurs naturels de ces marins en difficulté pour coordonner l'aide humanitaire et sensibiliser les marins à une nécessaire action judiciaire. Les délégués de l'Association Marseillaise des Amis des Marins ont fait état de leur initiative de création d'un fonds de solidarité à partir de dons personnels. Ce fonds devait permettre, et a permis, à des marins abandonnés, après qu'ils aient fait valoir avec l'assistance d'un avocat leur créance auprès de la justice, de pouvoir rentrer chez eux avec une avance sur salaires, le reliquat leur étant versé à la vente du navire dont le produit permettait également à l'Association de récupérer les sommes avancées et de reconstituer le fonds. Malheureusement un des navires aidés n'avait aucune valeur marchande et cela a bien écorné le fonds. Cela a montré les limites d'une solidarité basée sur le bénévolat et la nécessité de réfléchir à d'autres pistes d'actions :

- une meilleure coordination de l'action pivot de ces foyers d'accueil (mise en place d'une fédération, création de fiches de renseignements sur les cas tous différents de ces navires)
- réunion d'urgence d'un groupe de travail associant les interlocuteurs actuels et les représentants de l'Etat (Ministère des Transports et Ministère de l'Intérieur) pour proposer des solutions comme la modification des textes sur le rang des privilèges maritimes ou l'avance par l'Etat d'une partie des salaires et des frais de rapatriement lorsque la procédure de vente est enclenchée.
- poursuite de l'action initiée par I.T.F. auprès des organismes internationaux (l'Organisation Maritime Internationale OMI et l'Organisation Internationale du Travail venaient de créer une commission paritaire pour traiter de ce problème) pour la création d'une assistance obligatoire pour chaque armateur du risque « abandon du marin ».

Bien que la plupart des foyers ou associations d'accueil en France comptent de nombreux membres de la Mission de la Mer, ils ne sont pas regroupés sous une étiquette religieuse comme cela se passe chez nos voisins européens et autres. Il y avait bien des liens entre eux, liens d'amitié et d'intérêt commun mais cela n'était pas structuré. La création d'une fédération apparaissait donc nécessaire. Quelques semaines plus tard, au cours de l'Assemblée Générale annuelle de la Mission de la Mer, le projet était lancé. La fédération a vu officiellement le jour en septembre 1998 sous le nom de Fédération des Associations d'Accueil des Marins (F.A.A.M). Son but est de regrouper, sans porter atteinte à leur autonomie, les différentes associations pour :

- une meilleure information réciproque entre tous les foyers d'accueil,
- une plus grande coordination des actions entreprises pour résoudre les problèmes tels que ceux des marins abandonnés et une meilleure représentation et défense des associations auprès des autorités,
- le développement d'une coopération internationale, notamment avec les partenaires européens.

Actuellement la Faam comprend 20 associations ou membres en Métropole et un à l'Île de la Réunion. Elle compte également des membres associés qui sont la Mission de la Mer, The Mission to Seafarers, Deutsche Seemannmission, le Groupe Mer du C.C.F.D, et une association (APMA) qui regroupe des marins ainsi que des membres des expéditions polaires ou antarctiques. :

Dans son action la Faam essaie de remplir les objectifs fixés à sa création :

1° une meilleure information: elle est assurée par un bulletin « France Ports Accueil » paraissant tous les deux mois environ. Ce bulletin est diffusé à tous les membres et à diverses autorités et organisations par poste, ou courrier électronique. Tous les deux ans la rencontre nationale des ports d'accueil au cours de laquelle la Faam tient son assemblée générale permet un très large échange d'expériences et d'informations.

Grâce à un financement du Welfare Trust d'ITF, un réseau intranet a été mis en place entre les différents foyers. Il permet un échange d'informations mais aussi de recevoir des extraits de presse de pays étrangers (Philippines, Ukraine, Roumanie, Indonésie, etc...) qui sont produits notamment par le Père Mario Cisotto de l'Apostolat de la Mer de Venise. Ces documents sont très appréciés par les marins. Le réseau est également mis à la disposition des marins pour leurs communications personnelles par courrier électronique.

2° dans la lutte contre le scandale des marins abandonnés, la Faam a sensibilisé les autorités et a contribué à la mise en place du groupe de travail, dit groupe Gilory, constitué par le Ministère des Transports. La Faam a participé à ces travaux qui ont abouti à un certain nombre de propositions aux plans national, européen et international. Elle fait partie des deux sous-groupes opérationnel et juridique. La Faam veille à ce que les propositions retenues par le ministre soient effectivement concrétisées et notamment la poursuite des travaux des experts de l'OM.I. et de l'O.I.T. pour la mise en place d'une couverture internationale du risque d'abandon, la ratification de la convention sur le rapatriement qui permettra à l'Etat français de se retourner contre l'Etat du pavillon pour le remboursement des frais engagés, et la mise en place d'une solution d'attente avec les moyens financiers nécessaires – le gouvernement français a dégagé un crédit pour cela – afin de prendre le relais des bénévoles locaux notamment pour les avances sur salaires en attendant la distribution du prix du navire vendu judiciairement. La Faam est également membre fondateur de l'Observatoire du Droit des Marins et participe aux travaux de l'Inspection Maritime du Travail.

La politique de la F.A.A.M. concernant les marins abandonnés est la suivante :

- aider les marins à faire reconnaître leur créance auprès du tribunal. Nous pensons, qu'une fois cette créance reconnue, il est inutile pour le marin de rester à bord pour attendre le produit de la vente du navire car il faut des mois pour qu'un navire soit vendu et souvent autant de temps avant la distribution du produit de la vente. Nous estimons aussi que, rentré chez lui, dans sa famille, le marin peut chercher un autre emploi. Les autorités maritimes françaises consentent une avance sur salaires de 2000US\$ aux marins débarquant, le reste étant payé à la vente du navire. Le marin non ressortissant de la Communauté Européenne peut bénéficier d'un rapatriement (accompagné d'un pécule de 152 euros – environ 152 US\$) financé par l'Office des Migrations Internationales.
- gardiennage du navire assuré par des marins volontaires bénéficiant de bonnes conditions de rémunération.

La Faam propose que :

- les créances salariales des marins soient garanties par un privilège de premier rang (application de la Convention Internationale de Genève de 1983.)
- soit recherchée une solution au plan européen plus rapide qu'au plan international,
- la communication et les échanges soient développés entre nos foyers et associations sur un plan européen.
- une notice d'informations soit établie pour les marins abandonnés.

Dans le domaine du bien être du marin, la Faam a poursuivi sa coopération efficace avec différents organismes ayant pour mission l'amélioration de l'accueil des marins. C'est à dire au plan international avec le Comité International pour le Bien Etre des marins (ICSW) et avec le Seafarers'Trust d'I.T.F. et au plan national avec l'AGISM et avec la Société des Œuvres de Mer, fondée en 1897 . Elle œuvre également pour la mise en place de Conseil Portuaire de Bien Etre prévu par la Recommandation N°173 du B.I.T.

Certains pourront penser que l'action de la Faam est insuffisante. Il faut rappeler que son fonctionnement est assuré entièrement et seulement par des bénévoles déjà engagés dans la gestion et la marche de foyers, en plus, parfois, de leurs lourdes obligations professionnelles. Ils font ce qu'ils peuvent avec ce qu'ils ont, soutenus par leur foi. Leur satisfaction ils la trouvent dans le sentiment d'être utiles, de rendre service, avec parfois la récompense de témoignages comme celui de ce marin chinois qui a écrit sur le Livre d'Or du Seamen's Club de Port de Bouc : « *donnez nous l'amour et nous le donnerons au monde* »

C'est cette mondialisation que nous voulons.

Angel Llorente.