

Le cas du Florenz

Journées d'études 2007 de l'Observatoire des Droits des Marins

par

Anny MORANDY

Histoire rocambolesque de 2 marins italiens qui poursuivaient le bateau pour le faire saisir à Sète

Le bateau arrive le 6 janvier 2001 au port de Sète.; 2 anciens marins italiens suivent le bateau pour le faire saisir pour des arriérés de salaires. Ils arrivent à le faire saisir mais au départ ITF et la CFDT refusent d'avancer l'argent de la saisie. C'est finalement le Seamen club de Sète qui avance l'argent et trouve l'huissier pour la saisie du bateau.

Les marins sont inquiets. Ils viennent au foyer et petit à petit ils expliquent qu'ils ont tous des arriérés de salaire, Yves Reynaud (ITF) au départ dit que les arriérés de salaire ne sont pas assez importants pour que les marins saisissent aussi le bateau.

L'équipage est constitué de 23 marins dont 6 grecs (les officiers), 3 géorgiens, 5 croates, 4 ghanéens, 3 camerounais et 1 congolais, équipage hétérogène, avec des conflits internes. Le capitaine ne se mélange pas avec les marins.

Particularité :

Le bateau fut placé hors de l'enceinte protégée du port ; Quai Paul Riquet, ce qui fait que tout le monde pouvait monter à bord. D'où un grave problème de sécurité, difficile à gérer, avec un bateau non assuré, il aurait pu y avoir une catastrophe.

Le bateau fut officiellement déclaré abandonné le 29 mars 2001

2 procédures :

Une avec le Tribunal d'Instance de Sète pour les salaires ; qui s'est reconnu compétent alors que les contrats et la prestation de travail était à l'étranger.

Et une deuxième procédure devant le Tribunal d'Instance de Montpellier pour la vente du bateau.

A partir du 11 avril avance de 2000€ pour le rapatriement mais les départs se feront petit à petit générant des tensions entre les marins, qui va être le prochain. De plus il y avait un très mauvais climat avec un capitaine qui ne se mélangeait pas à l'équipage. Un homme très exigeant qui a refusé des médicaments génériques pour lui et faisait des listes comme si les associations caritatives étaient des consignataires. Il ne se sentait pas très concerné par ce qui se passait à bord, malgré les tensions et problèmes culturels entre les marins.

Le 20 juillet 2001 il restait 8 hommes à bord, le bateau fut bien vendu le 18 février 2002 un million soixante mille € avec une répartition des salaires assez contestée.

Beaucoup de personnes s'occupaient du bateau, avec de bonnes intentions et il faut reconnaître qu'une certaine pression était nécessaire pour résoudre les problèmes, mais des précautions devaient être prises ; **l'Etat français ne pouvant pas résoudre tous les problèmes.**

En effet, les marins venant de pays culturellement différents, ou les gouvernements interviennent peu ne savent pas quelles sont les limites de l'Etat français. Résultat beaucoup d'exigences, et de tensions.

Les bateaux saisis donnent lieu à des histoires très médiatisées et, le côté pervers de cette médiatisation est que ces histoires deviennent des enjeux politiques locaux, il y a une certaine manipulation et récupération, les administrations, même lorsqu'elles font correctement leur travail sont accusées de tout, beaucoup de problèmes concrets des marins pourraient être résolus d'une manière plus sereine. Sur la durée une certaine sérénité est indispensable pour que les marins tiennent le coup, et pour que le dialogue continue entre l'administration et les marins. Trop d'intermédiaires rendent ce dialogue difficile.

Lorsque beaucoup de monde intervient, les marins écoutent ceux qui disent ce qu'ils ont envie d'écouter, ce qui peut avoir des répercussions tragiques.

Exemple concret : La BNP pour maintenir un compte en banque ouvert demandait d'y laisser 100€ et cela même après le départ des marins. Certains marins ne l'ont pas fait car des personnes avec de bonnes intentions leur avaient dit que ce n'était pas nécessaire. Au final il fut difficile, bien plus long et beaucoup plus cher de leur permettre de recevoir l'argent des arriérés de salaires.