

Disparus en mer: le combat des familles de marins chinois

Le parcours des familles de marins chinois décédés en mer est semé d'embûches dressées par les sociétés de recrutement, les armateurs et leurs assureurs. Le caractère fragmenté et transnational des relations de travail accentue les difficultés rencontrées par ces familles, ce qui donne aux employeurs étrangers davantage de pouvoir pour contrôler les demandes d'indemnisation. Même si les proches s'efforcent d'obtenir justice au travers de pétitions, de manifestations et d'activisme en ligne, le cadre social et juridique chinois représente un obstacle important.

Desai Shan

Faculté de droit, université d'Ottawa

Le transport maritime mondial fonctionne quasi exclusivement avec une main-d'œuvre asiatique. Travailler dans ce secteur multiplie par dix la probabilité d'un accident mortel.

Images: © Belga (p. 44, 47)



Dans le monde, environ 2,3 millions de travailleurs meurent chaque année des suites d'accidents et de maladies liés au travail. En 2015, 152 marins ont perdu la vie en mer et 199 ont été déclarés disparus dans des accidents maritimes. Chaque décès a un impact sur au moins 20 autres personnes, ce qui signifie que 7 020 personnes auraient été affectées par des accidents de travail mortels survenus en 2015 en mer.

Avec 650 000 marins, la Chine est le premier pays pourvoyeur de main-d'œuvre maritime. En tant que travailleurs du transport, les marins sont soumis au droit du travail et au droit maritime de multiples juridictions, y compris de l'État du pavillon du navire et de l'État pourvoyeur de main-d'œuvre, où les contrats de travail sont établis. Les employeurs appartiennent à une structure complexe, incluant des armateurs, des opérateurs et des agences de manning (fournisseurs de main-d'œuvre pour les armateurs, pour le compte desquels elles recrutent des marins). En raison de cette complexité, le processus de demande d'indemnisation relève du parcours du combattant pour les familles des victimes.

La gestion des accidents mortels et des disparitions en mer implique diverses organisations et institutions nationales et étrangères. Les trois parties principales concernées par le traitement des cas de marins victimes de la mer sont les suivantes : les agences de placement, qui recrutent les marins pour le compte des armateurs ; les armateurs eux-mêmes et leurs représentants, en ce compris les gestionnaires de sinistres et avocats de leurs assureurs, qui traitent les demandes et couvrent les indemnités découlant de leur responsabilité ; et les autorités administratives et judiciaires, qui interviennent en tant qu'arbitres afin de rendre justice.

Les démarches à entreprendre par les familles des victimes passent généralement par quatre étapes : communication avec les agences de placement après l'accident ; négociation de l'indemnisation avec les représentants de l'armateur ; exploration des voies de recours ; règlement des litiges d'indemnisation et obtention du paiement de la part des armateurs. Cet article, reposant sur les récits de huit familles de marins chinois, retrace les difficultés rencontrées dans leur processus d'indemnisation.

Communication après accident

Près de la moitié des marins chinois ne disposent pas d'un contrat de travail longue durée et doivent fréquemment changer d'agence

"Notre père était tout pour nous. Pour l'entreprise, il n'était qu'un instrument, un outil de travail."

Nan Fan, fille d'un capitaine.

de placement pour obtenir un emploi. Ces agences ont le devoir d'informer les familles de victimes d'accidents en mer, mais rejettent toute responsabilité découlant de l'accident et sont peu disposées à aider les survivants.

Un survivant, Fu Zhang, se souvient : "Lorsque nous sommes arrivés à l'agence de placement, nos interlocuteurs nous ont dit qu'ils n'assumaient aucune responsabilité liée à l'accident. Nous avons demandé les coordonnées de l'armateur étranger, mais ils ont refusé de nous les communiquer et ont ajouté qu'il n'y avait rien qu'ils puissent faire et que l'armateur était trop occupé pour nous rencontrer. C'était absolument scandaleux !"

Il est également difficile de préserver la dignité du défunt. Pour minimiser leur responsabilité en termes d'indemnisation, certains armateurs refusent d'admettre que l'accident est lié au travail, comme le confirme Tian Zhu, interrogée à ce sujet : "Un conseiller juridique et deux managers ne cessaient de souligner que mon mari allait terminer son travail le matin suivant, mais qu'il était mort juste quelques heures avant. [...] Ce qu'ils insinuaient, c'est qu'il était 'pratiquement' décédé à la fin de son service. Plus tard, ils m'ont dit que mon mari pourrait s'être suicidé, afin de ne pas avoir à verser d'indemnisation, mais uniquement une aide humanitaire minime."

Ce phénomène reflète la culture qui consiste à "blâmer le travailleur" afin de placer les armateurs ou leurs intermédiaires en position de force par rapport aux familles.

Cette culture reconnaît en outre rarement le sacrifice des marins et la peine éprouvée par leurs proches. De leur point de vue, les pratiques des entreprises sont inhumaines, l'aspect financier étant leur seule préoccupation. Nan Fan, la fille d'un capitaine, témoigne : "Mon père a été tué par des pirates en Afrique. L'armateur n'a jamais reconnu son sacrifice. Pour la compagnie, c'était une question d'argent, elle ne nous considère pas comme des êtres humains. [...] Notre père était tout pour nous. [...] Pour l'entreprise, il n'était qu'un instrument, un outil de travail. Pourquoi s'en soucierait-elle donc ? Si mon

père pouvait encore travailler pour eux, elle nous accorderait peut-être un peu d'attention. Après sa mort, ils ne se sont absolument pas souciés de nous, ils ne nous ont témoigné aucun respect. L'armateur n'a jamais envoyé de représentant pour nous rendre visite. Ils nous ont simplement totalement ignorés. Notre colère était telle que nous étions absolument incapables de manger ou de dormir."

Les préoccupations liées aux coûts expliquent en grande partie pourquoi les armateurs se montrent réticents à aider les familles dans la recherche de marins disparus en mer. Les intérêts des armateurs et les besoins des proches endeuillés sont intrinsèquement opposés et ces derniers sont souvent impuissants, comme l'explique Fu Zhang : "Le corps de mon frère n'a pas été retrouvé. L'agence de placement nous a dit que la recherche de corps n'était pas de son ressort et nous a ensuite renvoyés vers l'assureur de l'armateur. Nous avons exigé que tous les corps soient retrouvés, mais il nous a été répondu que cela coûtait cher et qu'il était très difficile de retrouver un corps en haute mer. Si nous insistions pour qu'il soit retrouvé, tous les frais seraient déduits de notre indemnisation finale. Comme vous le savez, celle-ci est plafonnée à 800 000 CNY¹ ; nous avons donc dû renoncer à nos exigences."

Étant en position de faiblesse, les membres de la famille ne sont pas en mesure d'imposer leurs exigences. Confrontés à la menace de déduction des frais des indemnités qui leur seront accordées, ils sont incités à renoncer à leurs droits. Celui de connaître les circonstances de l'accident leur est souvent refusé.

Négociation de l'indemnisation

La négociation de l'indemnisation est au cœur de la lutte opposant les familles des victimes et les armateurs, le résultat pouvant déterminer le niveau de vie futur de ces familles. Celles-ci s'efforcent de défendre fermement leurs droits à une indemnisation, mais les organisations tentent quant à elles de contrôler les pertes générées par des accidents. Il est par conséquent

1. Un peu plus de 100 000 euros. Pour convertir les yuans chinois en euros, divisez par huit.

inévitables que les proches endeuillés et les armateurs ne puissent s'entendre sur les niveaux et montants des indemnités. Cependant, compte tenu de leur méconnaissance de la loi, de leurs droits, des techniques de négociation, de leurs ressources sociales et de leur pouvoir politique, les familles des marins sont en position de faiblesse.

Dans un premier temps, les connaissances juridiques des familles déterminent la hauteur de leurs prétentions lors des négociations. Par conséquent, mieux elles maîtrisent leurs droits, plus l'indemnité pouvant être réclamée est élevée.

Les plaignants en mesure d'effectuer des recherches sur le plan juridique sont plus susceptibles d'obtenir une indemnité supérieure, comme l'explique Tian Zhu, l'épouse d'un ingénieur en chef: "J'ai vérifié la loi nuit et jour en ligne. Il existait une réglementation du ministère des Transports établissant que les marins dépêchés bénéficiaient de trois protections: une assurance accident du travail, une assurance de garanties complémentaires des armateurs et une assurance-vie. Je me suis appuyée sur ce règlement pour réclamer l'application de l'assurance accidents du travail et l'assurance-vie à l'agence de manning. [...] J'ai exigé un certain montant et elle a finalement accepté. En combinant les trois, j'ai pu prétendre à une indemnité de 1 770 000 CNY."

Cependant, si les familles ne sont pas capables d'identifier les instruments juridiques adéquats, l'indemnité obtenue sera très limitée. Les entreprises sont en position de prendre l'initiative et de décider du montant de l'indemnité.

Fu Zhang décrit la façon dont lui et sa famille ont été traités par les agences de placement alors qu'elles ne disposaient pas de connaissances juridiques suffisantes: "L'agence de placement a insisté pour que l'indemnité de décès soit calculée en fonction du niveau de revenu rural, soit le niveau le plus bas. Notre famille devait se contenter de 200 000 à 300 000 CNY. Quelqu'un nous a rappelé que nous devrions utiliser des normes juridiques étrangères afin d'obtenir un montant plus élevé. Je ne connaissais pas ce droit maritime spécifique lié à l'étranger, mais l'agence de placement n'aurait pas dû nous tromper. Pourquoi a-t-elle seulement insisté pour utiliser les standards nationaux inférieurs?"

Les armateurs, affrêteurs, gestionnaires et opérateurs de navires de mer peuvent aussi chercher à limiter leur responsabilité en cas d'accident impliquant un de leurs bâtiments. Entre 1992 et 2013, le droit chinois permettait aux armateurs de limiter leur responsabilité à 800 000 CNY en cas de blessures/décès accidentels survenus en mer.

Ce régime juridique a engendré d'importants obstacles, empêchant les familles de marins de prétendre à des indemnités satisfaisantes, comme l'explique Nan Fan: "Nous avons demandé 400 000 USD, en fonction du niveau de revenus de mon père. Mais ils ont

affirmé que la responsabilité de l'armateur se limitait à 800 000 CNY. Ils ont insisté sur le fait que l'indemnité ne devait pas dépasser ce montant. Grâce aux nombreux efforts fournis par les amis de mon père, nous avons obtenu 1 500 000 CNY. Sans leur aide et leurs encouragements, nous n'y serions pas parvenus. Le plafond de 800 000 CNY a été fixé en 1992 et est obsolète, mais les armateurs ont continué à en tirer avantage."

Cette limitation de la responsabilité à 800 000 CNY était devenue un obstacle de taille pour les familles des marins, les armateurs étant protégés par ce "bouclier" juridique en cas d'accidents mortels entre 1992 et 2013. Depuis l'affaire du *Spring Merchant*² en 1999, cette règle a été critiquée pour son caractère anachronique, la perte réelle pouvant être nettement plus élevée que 800 000 CNY en raison de l'inflation.

La famille de Nan Fan a obtenu une indemnité supérieure grâce à l'influence politique du réseau social de son père. Comme l'indiquent les dossiers, un fonctionnaire influent du ministère des Transports a appelé la société de manning afin d'inciter les armateurs à régler le litige relatif à l'indemnité de manière responsable. Parallèlement, l'avocat a informé l'armateur du risque politique potentiel pour ses futures opérations dans les ports chinois s'il continuait à abuser les familles des marins de cette façon. La politique a donc joué un rôle clé dans la résolution de ce conflit particulier.

Cependant, de nombreuses familles endeuillées ne disposent pas de liens sociaux et politiques aussi solides que celle de Nan Fan. Elles n'ont d'autres solutions que d'accepter l'indemnité proposée par les sociétés. Nan Chen, interrogé à ce sujet, témoigne de son expérience. Il a été incapable de contester la limitation de la responsabilité de l'armateur: "Nous réclamions un montant de 1 300 000 CNY. Malheureusement, ils avaient de meilleurs avocats. Le nôtre n'était pas aussi dévoué et loyal. Durant la négociation, nous avons atteint nos limites. Nous voulions simplement en finir rapidement et ne souhaitions pas nous laisser submerger par cette affaire, ainsi que par la douleur. Nous avons finalement accepté l'indemnité d'environ 800 000 CNY proposée par l'entreprise."

Autre moyen de pression: les proches du défunt peuvent être victimes d'attaques menées par les sociétés pendant les négociations. Celles-ci impliquent des "techniques de négociation", utilisées afin d'accroître la pression psychologique exercée sur les parties adverses. Ces actions visent à stigmatiser les plaignants et consistent notamment à recourir aux forces de police pour les obliger à renoncer à leur demande. Les effets de ces attaques dépendent largement du pouvoir social et politique dont dispose la compagnie.

En plus d'être communément montrées du doigt comme étant cupides, les familles chinoises de marins décédés peuvent être

confrontées à une stigmatisation de nature politique. L'exemple suivant en atteste: "J'ai communiqué le montant réclamé [au directeur de la société de manning] et il a répondu: 'Vous extorquez tel un lion affamé' avant de raccrocher brutalement. [...] Les négociations ont été interrompues pendant un moment. Quelques jours plus tard, un officier de police est venu me rendre visite avant le 18^e Congrès national du Parti. À ce moment, les négociations étaient dans l'impasse". En sourcillant, le policier a déclaré: "J'ai entendu dire que vous étiez impliqué dans un litige en justice. [...] Il m'a ensuite indiqué que la société avait signalé à la police que j'étais un agitateur."

Cette stigmatisation est liée au système de maintien de la stabilité sociale (appelé *Weiwen*). Lorsqu'une personne défend ses droits civils pendant un certain temps et tente d'attirer l'attention de l'opinion publique afin d'obtenir justice, elle peut être taxée d'élément socialement instable, menaçant la stabilité politique du pays. En l'occurrence, l'entreprise a donc eu recours à la stigmatisation politique pour accroître la pression exercée sur le plaignant. Grâce à cette stratégie, la famille du marin peut être contrainte à renoncer à de nouvelles demandes, ou simplement à accepter l'indemnité proposée par la compagnie pour ne plus être montrée du doigt.

2. Dans cette affaire, un capitaine a été grièvement blessé suite à la rupture inopinée d'une échelle du navire *Spring Merchant*. Il a perdu 90% de sa capacité de travail et les frais médicaux étaient supérieurs à 800 000 CNY. Le tribunal maritime de Ningbo lui a accordé une indemnité de 3 685 581 CNY, couvrant notamment les frais médicaux passés et futurs, les soins infirmiers et la perte de revenus.

3. Créée en 1951, "l'administration des Lettres et visites" (*xinfang*) est "chargée de recevoir, classer et d'acheminer vers qui de droit des témoignages et des requêtes" provenant de la population. Unique canal d'expression du mécontentement de la population jusqu'aux années 1980, elle reste encore aujourd'hui un moyen essentiel pour beaucoup d'individus et de groupes de révéler une injustice, une malversation ou l'application incomplète d'une procédure.

Mieux les familles maîtrisent leurs droits, plus l'indemnité pouvant être réclamée durant la négociation est élevée.

Réclamer justice

Le processus d'indemnisation relègue les droits des membres de la famille au second plan, derrière les intérêts des armateurs. Certains proches choisissent de présenter leurs griefs aux autorités (auprès d'un poste de police local ou d'un bureau des plaintes du gouvernement local).

Fu Zhang raconte son expérience du "système des pétitions": "Au début, la société de manning a tout bonnement ignoré nos demandes. Nous avons donc appelé la police. C'était inutile. Elle a déclaré que les accidents en mer ne relevaient pas de ses compétences. Nous nous sommes ensuite rendus au bureau des plaintes de notre gouvernement provincial. Il a envoyé un message à la société, laquelle a accepté de négocier avec nous, mais cela n'a pas été très utile car elle le faisait pour la forme. Toutes ces démarches ont été vaines."

Récemment, de nombreux plaignants ont commencé à défendre leurs droits sur internet. Les membres des familles peuvent poster leurs expériences sur des communautés en ligne et des réseaux sociaux tels que Tianya, Sina Blog et Weibo (équivalent chinois de Twitter). En utilisant les médias sociaux, les plaignants espèrent que le gouvernement prendra leurs revendications au sérieux. Tian Zhu a rédigé des posts sur la communauté en ligne Tianya et sur Sina Blog. Mais ils ont été supprimés à trois reprises par l'administrateur du site. Elle commente: "La société de manning avait de l'argent pour soudoyer l'administrateur du site, afin qu'il supprime mes posts en ligne, dans lesquels je défendais mes droits, mais elle n'était pas disposée à faire le moindre effort concernant notre indemnisation."

Nan Yang a également essayé de poster des commentaires sur une page d'actualités afin d'attirer l'attention du public sur la mort de son neveu à bord d'un navire: "Il y avait, sur ce site consacré à la navigation, un article concernant les conflits opposant les armateurs et leurs compagnies d'assurances. J'ai ajouté l'histoire de mon neveu en commentaire de cet article, espérant attirer l'attention d'un plus grand nombre de personnes."

Nan Chen a également rédigé un post sur une communauté en ligne de marins dans l'espoir de trouver de l'aide suite à la disparition de son cousin. Malheureusement, ces efforts ont été vains.

Face aux offres d'indemnisation inéquitable et aux mauvais traitements subis pendant la négociation, les manifestations, sit-in et autres occupations de bâtiments constituent des formes de résistance. Après une première série de négociations, Tian Zhu a revêtu ses habits de deuil et a déployé une banderole devant l'agence de manning afin d'attirer l'attention sur la façon injuste dont elle traitait sa famille. Elle s'est procuré des billets en papier et les a brûlés devant ses



locaux à la mémoire de son mari. La société a appelé la police pour mettre fin à son action.

Pour sa part, Nan Chen a commencé un sit-in dans les locaux de l'entreprise. Vêtus de leurs habits de deuil, elle et ses parents se sont assis calmement. Elle déclare: "Nous sommes restés tranquillement assis là pendant plusieurs jours. Sans recours à la force, sans plaintes et sans bruit. Nous n'avons pas perturbé leurs activités de manière violente; ils ne pouvaient donc pas appeler la police. Nous voulions que tous les marins se présentant à la société connaissent nos griefs. Nous avons ainsi exercé de fortes pressions sur le directeur."

Si l'on en croit les témoignages des familles, chercher à obtenir l'aide des gouvernements et des compagnies pour rétablir la justice n'engendrerait que déceptions et frustrations. Les difficultés rencontrées par les proches des marins chinois reflètent l'absence de surveillance gouvernementale des sociétés de manning et des armateurs. En revanche, la loi permet à ces derniers de limiter leur responsabilité pour les sinistres maritimes. Par conséquent, le déséquilibre des forces entre les armateurs et les familles survivantes s'est aggravé.

Règlement des demandes d'indemnisation

Fractionner le paiement des indemnisations constitue un autre moyen de réduire les risques financiers pour les armateurs, comme l'explique Qing Wu: "Ma tante avait droit à une indemnisation totale de 600 000 CNY et le premier versement de 150 000 CNY a été exécuté immédiatement. Deux années se sont à présent écoulées et, pourtant, l'indemnité n'a pas encore été payée entièrement."

En cas de fractionnement du paiement, le versement de l'intégralité des sommes dues devient très aléatoire. Par conséquent, certaines victimes vont jusqu'à renoncer à une partie de l'indemnité en échange d'un versement unique immédiat, comme l'indique Nan You: "Il est difficile de faire confiance à la compagnie maritime et un retard excessif peut devenir problématique. C'est pourquoi, même s'ils me promettaient une indemnisation plus importante en plusieurs versements, je leur ai demandé de me payer comptant immédiatement."

Les termes des accords de règlement sont définitifs, mais ils sont généralement rédigés dans l'intérêt des armateurs, en vue de limiter leur responsabilité. Nan Chen exprime sa colère concernant l'accord de règlement: "Les termes et conditions étaient inéquitables. Ils les ont entièrement rédigés en leur faveur, au détriment de nos intérêts. J'étais tellement furieuse que je ne voulais même pas signer." Fu Zhang explique le sentiment d'impuissance qu'il a ressenti lorsqu'il a signé l'accord: "J'ai été contraint de signer cet accord. Si je ne signais pas, nous ne recevions pas l'indemnisation. Je n'avais donc pas le choix."

En déduisant des frais occasionnés par la procédure d'indemnisation, les sociétés de manning leur causent un préjudice supplémentaire. Il est devenu monnaie courante pour ces sociétés de soustraire les frais liés à l'hébergement des familles, en ce compris le transport et le logement, du montant dû à titre d'indemnisation de décès. Fu Zhang déclare: "Après déduction par la société de manning, l'indemnisation est passée de 800 000 CNY à 650 000 CNY. Nous ne connaissions pas la ventilation de cette déduction. Cela sera-t-il suffisant pour élever l'enfant de mon frère? Il sera impossible de payer les études de mon neveu et de prendre en charge mes parents à l'avenir." ●