



Gazette de la Chambre

Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comité éditorial : François Arradon - Pierre Raymond - Jean Yves Grondin

Editeur : Jean Yves Grondin

Droits du marin ?

Captain Nicholas Cooper

Commandant le "M/V Maersk Ahram" (Traduit et présenté par Jean-Yves Grondin)

Très informés de la chose maritime les lecteurs de la Gazette n'ont sans doute pas, pour beaucoup d'entre eux, une relation directe avec les marins. C'est seulement au moment d'accidents spectaculaires que le projecteur est braqué crûment, et souvent de manière injuste, sur les navigants par les médias généralistes, le plus souvent accompagné de jugements émotionnels à l'emporte-pièce, loin de la réalité du métier.

Tous les spécialistes s'accordent à dire qu'un des défis de la marine marchande mondiale des années qui viennent sera de trouver assez de jeunes gens se destinant à la profession de marin, surtout pour les officiers. Cette gageure est loin d'être accomplie car, dans le milieu des navigants, se développe un fort sentiment d'incompréhension et de rejet devant les nouvelles sujétions imposées ces dernières années, comme par exemple :

- l'augmentation incessante des mesures de criminalisation des sanctions,
- l'interdiction d'autoriser les marins à se rendre à terre durant les escales,
- l'explosion des contraintes administratives et paperassières,
- l'accroissement incessant de la réglementation venant de tous bords,
- l'exacerbations des exigences des autorités maritimes concernant l'obligation de rendre compte et les carcans documentaires,
- la diminution des standards professionnels,
- la difficulté de maintenir le bon armement des navires,
- l'hétérogénéité des équipages parfois difficile à supporter et à vivre,
- la croissance démesurée des procédures à mettre en place conformément aux systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté des code ISM et ISPS,
- le traitement agressif et hostile par les représentants des autorités maritimes et portuaires de certains pays.

Ces thèmes, fréquemment repris dans la presse spécialisée, font l'objet l'article ci-dessous par le Capitaine Cooper, commandant le navire «Maersk Ahram». Il s'agit d'un navire porte conteneurs de 155 m. de long, transportant 1100 EVP, construit en 1998 et appartenant au plus grand armateur de porte conteneurs du monde.

*Cet article a d'abord été publié dans le numéro d'août 2005 de la revue « Seaways », publication du Nautical Institute, et traduit par nos soins.
Jean-Yves Grondin*

Cet article traite de la question des droits du marin – une denrée en voie d'extinction. Il semble actuellement plus facile de faire la liste des quelques droits qui nous restent, plutôt que celle de ceux que nous n'avons pas.

Le sujet est si vaste qu'il est difficile de s'attacher à un seul élément particulier qui aurait contribué à la détérioration de la situation au cours de ces 10 dernières années.

C'est un problème général : nous sommes au bout d'une chaîne faisant l'objet d'une attaque concertée au sujet des droits de l'homme les plus basiques, et aussi au sujet de la dignité, de l'estime de soi et de l'intégrité professionnelles des navigants.

Toute la presse maritime que je peux lire ces derniers temps, tant les publications syndicales que commerciales ou techniques, contiennent des articles détaillant de nouveaux abus liés d'une manière ou d'une autre à des manquements aux droits de l'homme. Peu de marins ont accès à la Lloyd's List, mais j'ai eu la chance de pouvoir lire un article dans le numéro du 16 mai 2005 que je reproduis ci-dessous avec la permission de l'auteur, Julian Bray :

« Ceci ... inclut l'augmentation perpétuelle du fardeau réglementaire, la prééminence des solutions administratives rêvées par les bureaucrates, le simple manque de considération vis-à-vis des personnes à bord des navires par ceux qui s'invitent à bord, exigeant de n'être reçus que par le Commandant.

Il devient tout à fait apparent que l'évident manque de considération montré par les autorités partout dans le monde provoque un profond et durable ressentiment parmi les marins et ceux qui les emploient. »

Une courte citation de la lettre d'informations de l'IFSMSA (Fédération Internationale des Associations des Capitaines de navires) :

«Il est devenu évident que les marins se voient dénier les droits de l'homme les plus élémentaires, qui sont reconnus même aux criminels les plus endurcis ».

Les obligations quasi journalières de toujours plus rendre compte, les intrusions constantes et les exigences à toute heure mobilisant toutes les ressources du navire, l'envoi de préavis divers à tous et à chacun au sujet d'un nombre toujours plus élevé de sujets, ressemblent à des flocons de neige tombants sur le navire que vous chassez sans faire attention – jusqu'à ce que, soudain, vous vous trouvez recouvert de neige jusqu'au menton, sans presque plus pouvoir bouger.

Droits du marin ? (suite et fin)

L'an dernier, ce fut le code ISPS, et cette année c'est l'annexe VI de MARPOL et les rapports sur la gestion des ballasts. Peut-être vous demandez-vous en quoi ceci concerne le sujet de cet article ? C'est parce que, inhérent à toutes ces nouvelles réglementations, il y a les inévitables mesures de contrôles, amendes et sanctions qui vont avec, sans compter la possibilité croissante d'être privé de sa liberté. Tout s'ajoute pour arriver à plus d'inquiétude, plus de stress et une charge de travail plus lourde ; diminuant d'autant ce que l'on pouvait appeler, sans rire, les heures de loisir. Ce qui est très perturbant, c'est que c'est un mouvement unilatéral. Tandis que les syndicats et autres organisations défendent avec énergie, au plus haut niveau, les droits des marins, l'Union Européenne, par exemple, a complètement ignoré le problème, faisant d'une pollution, même accidentelle, un délit pénal.

Combien d'entre nous souffrons toujours (et tolérons) d'être traité d'une manière agressive et hostile par les représentants des autorités des pays des ports d'escale, brandissant la menace d'infliger blâmes, sanctions et amendes si nous nous écartons de la ligne imposée - car c'est le résultat que l'on obtient si l'on ose s'opposer à l'un d'entre eux ?

Ayant débuté un nouveau service bimensuel entre les ports de Constantza, Odessa et Varna, la documentation requise et les procédures de rapport furent multipliées par 10 par rapport à ce qui nous était auparavant demandé.

Nous eûmes ainsi à fournir des déclarations ridicules et archaïques comme la liste des médicaments personnels de l'équipage, celle de leurs objets domestiques (rasoir électrique, poste radio etc), la liste des devises en possession de chacun, le tout en triple exemplaire avec signatures originales de tous les membres de l'équipage. Les formalités d'arrivée et de départ pour deux des ports se déroulent d'une manière courtoise et professionnelle ; mais une escale provoque un choc brutal avec des douaniers plus zélés que nécessaire ayant une attitude et un comportement peu professionnel, hostile, agressif et, parfois, insultant et menaçant.

Les marins travaillant en quart ou hors quart sont réveillés à 3 ou 4 heures du matin pour la fouille des cabines et la vérification des pièces d'identité. Une sérieuse crise survint une fois, entre les officiels accompagnés de l'officier de service et le chef mécanicien qui avait sa femme à bord. La crise fut causée par la tentative des douaniers de rentrer de force dans la cabine du chef mécanicien, et dans de nombreuses autres cabines, sans même prendre la peine de taper à la porte ou de prévenir les occupants. Les 2 officiers furent insultés pour avoir voulu empêcher cet abus d'autorité flagrant et l'atteinte à nos droits les plus élémentaires.

A une autre occasion, de nouveau en fin de nuit, une douzaine de pilules furent trouvées dans un casier de vestiaire ainsi qu'une paire non déclarée de jumelles de pacotille découverte dans une cabine, provoquant une fouille renforcées des cabines. Les marins concernés avaient simplement oublié de déclarer ces objets. Bassesse, vénalité et vilenie, tous les moyens sont bons pour exiger des marins le paiement d'un dessous-de-table.

L'autre navire identique affecté à la même ligne a subi une fouille approfondie des cabines parce qu'un marin avait mentionné 1 € de trop sur la déclaration de devises. Une autre fois, les douaniers demandèrent que tous les membres de l'équipage attendent l'inspection dans les cabines. Le Commandant refusa vigoureusement et ultérieurement l'inspection fut réduite à une poignée de cabines. Les douaniers cherchaient seulement des motifs pour réclamer des dessous-de-table au Commandant et à l'équipage.

Tout en admettant que les douaniers les agents de l'immigration et autres officiels ont le droit de procéder à leurs contrôles divers, ce que je trouve absolument condamnable dans ce domaine, c'est leur droit quasi divin de monter à bord à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, imposant au Commandant d'être à leur disposition ou astreignant l'équipage à un épuisant jeu du « Maillon faible ».

Tout cela s'additionne en une accumulation de sentiments allant de la frustration, à la colère, au stress, au découragement, à l'isolement et à la dépression. Alors que nous ne sommes aucunement responsables, des déséquilibres se manifestent, être réveillé 2 fois dans la même nuit entraîne perturbations dans le sommeil, déficit de repos, fatigue, perturbation des cycles naturels et non-satisfaction des besoins d'heures de récupération. Peu de gens travaillant ailleurs que sur des bateaux toléreraient de pareilles conditions, cependant, on attend de nous que l'on prenne cela avec philosophie et l'accepte comme étant la règle.

Je ne serais pas opposé à ce que les représentants des autorités concernées aient à notre égard la même courtoisie, les mêmes bonnes manières et le même professionnalisme que toujours nous leur réservons. Le fait que certains, mais pas tous, s'engouffrent dans le bureau des opérations au pont principal et dans la salle de réunion près de ma cabine sans même répondre à nos salutations, montre bien le profond mépris et le manque de considération qu'ils ont à notre égard. Imaginez-moi pénétrant dans un bureau des douanes ou de l'immigration ou d'un service officiel dans n'importe quel port du monde, intimant à mon interlocuteur de laisser tomber ce qu'il est en train de faire et de me consacrer son temps de manière exclusive pour les 2 ou 3 heures à venir. Je ne passerai même pas la porte principale, encore moins sans avoir prévenu de ma visite ou obtenu un rendez-vous.

Voilà donc de quoi il s'agit, il y a un tel rapport de force en faveur des autorités que nous n'osons pas les traiter de la même manière ou protester par peur de perdre nos emplois, retarder le navire, faire supporter à l'armateur des milliers de dollars d'amendes et, désormais, être enfermés et montrés du doigt comme des criminels pour des événements ou des accidents totalement hors de notre contrôle.

