

Les Gens, Les Media Et L'invisible Marin

Commandant Augusto Meriggioli,

Président de l'Association Professionnelle

des Cdts de la Marine Marchande, Gènes, Italie,

AOS Conference Davao, Philippines 24-Oct-1997

Tous ceux qui gravissent la passerelle d'un navire à quai regardent l'équipage qui est à bord, d'une manière bizarre. Pour certains ils sont le gadget du navire, une sorte de machine, un curieux appareil. Pour d'autres, ils sont une drôle de présence embarrassante, un embêtement logé sous le pont. En général une personne à bord est vue par les gens du dehors comme une non-entité. La silhouette vague et indistincte d'un individu errant sur le pont se remarque à peine. Les visiteurs ont d'habitude de s'occuper d'affaires bien plus importantes à faire à bord, que de discerner, d'identifier, et de vraiment comprendre l'homme égaré par là. Pour eux les membres d'équipage n'existent pas. C'est aussi simple que ça.

Quant aux gens ordinaires vivant à terre, les terrestres, ils voient au contraire le marin comme le personnage réel et vivant, la cause ordinaire des accidents, responsable du naufrage du Titanic ou de l'Exxon Valdez polluant massivement les eaux claires de l'Alaska. Ce qu'on appelle l'opinion publique, ce conglomerat vague et à peine discernable d'individus aisément influençables, accourant sur les lieux pour donner aux auditeurs et téléspectateurs des jugements trompeurs, elle partage avec les médias l'impression que les marins existent seulement pour être blâmés quand quelque chose va mal en mer!

Les armateurs ou opérateurs dans la marine marchande devraient être de ceux qui connaissent le mieux quelque chose de ces professionnels maniant cet outil appelé navire, connu comme chacun sait, pour être leur gagne pain et celui de beaucoup d'autres. Ils sont encore moins justes et décents dans leurs jugements. Ils regardent le marin comme l'outil malheureusement nécessaire pour faire naviguer le navire dont le talent le plus apprécié est celui de pouvoir être obtenu en grande quantité et à bas prix. Il n'est pas cet individu ordinaire avec un cerveau, un coeur, une âme: mais juste une sorte d'esclave moderne, prêt à travailler de longues heures uniquement parce qu'il en a besoin.

En conséquence, on ne regarde pas l'équipage comme un groupe composé de personnes qualifiées et bien formées exerçant une profession honnête, mais une nécessité inévitable qu'il faut rassembler de la manière la plus irrationnelle, expédier au moindre prix sur le site du travail et tôt ou tard l'oublier complètement.

En fait, les agences de recrutement qui sont les maîtres du processus de sélection, basent leur activité purement sur des facteurs économiques, le rapport coût-efficacité étant le plus important et souvent le seul facteur dans le recrutement d'un marin. Tant que le demandeur d'emploi peut montrer un certificat de compétence conforme au STCW 78 revu 95, et qu'il apparaît raisonnablement en bonne santé, il n'y a rien d'autre qui puisse interrompre le processus de recrutement, sinon le montant du salaire. Plus il est bas et mieux ça vaut.

Une fois choisi, quelque soit le navire où il est affecté, conventionnel ou de haute technologie, le marin rejoint son nouvel environnement de travail, qui lui est souvent totalement inconnu, manie des instruments compliqués qu'il n'a peut-être jamais vu avant, cohabite avec un groupe de camarades qui peut comprendre jusqu'à 26 différentes nationalités, et entreprendre, *motu impromptu*, sans guide, la familiarisation du navire, mais inévitablement non sans risque de problèmes futurs. Pour ajouter encore à la confusion, il sera confronté aux barrières de culture et de langue.

D'autres problèmes plus graves attendent le marin engagé sur un navire sous pavillon de complaisance. Il manque même des droits les plus ordinaires d'un travailleur migrant et il est seul contre le pavillon, la loi et le contrat de travail, qui n'est quelques fois que quatre pages de hiéroglyphes incompréhensibles.

C'est pourquoi le marin aujourd'hui a l'impression d'être une personne sous-estimée, non essentielle, dont on se débarrasse facilement après usage. Motivation, ambition, estime, satisfaction dans le travail, loyauté, engagement, sont des mots irrationnels qui ne sont plus dans son bagage culturel. Il rejoint un navire avec un objectif, faire assez d'argent pour, au retour chez lui, pouvoir investir ses économies dans une activité plus digne.

Il sait que des managers de navires, poussés par des armateurs avides lui demandent d'être *flexible*, ce qui veut dire qu'il doit travailler beaucoup plus pour beaucoup moins, travailler sans se plaindre dans un environnement hostile, accepter de vivre dans des conditions misérables et accomplir son devoir sous la pression et l'effort dicté par des raisons économiques pour le profit de quelqu'un d'autre et tout cela bien sûr dans le plus grand silence!

On devrait pouvoir chasser de la surface des océans les opérateurs de navire sous-standard grâce au poids d'une opinion publique soucieuse et désireuse d'aider. Mais les marins et l'industrie maritime ne sont guère aidés en cela. D'autres industries sont en meilleure position. Les désastres aériens sont décrits en détail par la presse mondiale, et si la cause de l'accident est un boulon en mauvais état là où le moteur est accroché à l'aile, c'est expliqué en détail. De même si c'est le pilote qui a dépassé la piste d'atterrissage. Accidents mécaniques ou erreurs humaines, l'opinion publique considère les deux comme une conséquence normale quand on travaille, et les gens continuent à voler.

On a dit à l'opinion publique, souvent et sans détours, que l'industrie maritime est conduite de façon professionnelle par des marins compétents et bien formés qui conduisent chaque jour de façon experte des milliers de navires, que leur contribution au commerce mondial est essentielle et qu'ils ne constituent pas un risque. Mais cette vérité incontestable est contre balancée de façon massive et mal informée par la couverture que font les médias des accidents en mer comme ceux des Scandinavian Star, Herald of Free Enterprise, Sea Empress, Haven, Moby Prince, Exxon Valdez et d'autres. Cela conduit les gens à voir partout la fameuse "erreur humaine". Si l'erreur est humaine, c'est donc la faute du marin! Et s'il est difficile d'expliquer à l'opinion publique que c'est "l'élément humain", non l'erreur humaine qui le coupable majeur du grand nombre d'accidents en mer, il est aussi difficile de le faire comprendre même à des professionnels.

Le fait que la majorité des voyages de tankers et de ferries traversant la Manche se passe sans mettre en danger l'environnement ou des vies n'est pas perçu avec l'admiration que mérite une telle performance. L'opinion publique est influencée largement par ce que les médias montrent et les images d'un oiseau de mer englué dans le goudron sont présentées jour après jour jusqu'à ce que cela devienne synonyme d'une tragédie provoquée par des marins. On se souvient moins aujourd'hui des 900 victimes de l'Estonia coulant dans la Baltique que de ce *pauvre* oiseau.

Lloyd's List, le quotidien maritime le mieux connu et le plus lu, imprime 17.000 exemplaires chaque jour et est lu sans doute par une audience de 100.000 lecteurs qui se le passent les uns les autres. Fairplay, Trade Winds, Seatrade, Tecnologia del Mare, Uomini e Navi, Avvisatore Marittimo et d'autres atteignent quelques milliers de plus. On ne peut pas comparer avec les 4 millions de copies du Sun, avec les 1.800.000 exemplaires du Wall Street Journal, ou le million du Daily Telegraph, du New York Times ou du Washington Post.

Quelques uns des directeurs, armateurs/opérateurs, assureurs, charterers, hommes d'affaires, experts en sauvetage, contrôleurs, pilotes et marins lisent Lloyd's List et un ou deux autres quotidiens. Les gens qui appliquent les lois qui affectent directement et concrètement la structure maritime, eux, le lisent rarement alors qu'ils regardent chaque jour au moins trois ou quatre des grands journaux dont j'ai parlé plus haut. Cela peut expliquer pourquoi, sous la forte pression de l'opinion publique influencée par des rapports souvent écrits par des journalistes incompetents sur l'échouage de l'Exxon Valdez, le Congrès des Etats Unis ait très vite approuvé à l'unanimité en 1990 la Loi Anti Pollution (OPA), une décision inutile et qui coûte cher. Le tanker s'est échoué à cause d'une erreur

de navigation. La Loi ne corrige aucun système de navigation, et légifère qu'il faut un double fond à ces navires.

Et cependant l'industrie maritime n'est pas sans contrôles en ce qui concerne la sécurité des navires et la prévention de désastres polluants pour l'environnement. La classification des navires est la fonction première et traditionnelle des Sociétés de Classification. Le concept de "classe" a son origine dans le besoin qu'ont les assureurs de savoir, quand ils acceptent de couvrir l'assurance, quels risques sont acceptables dans l'opération normale du navire en mer. Il n'y avait d'abord qu'une seule Société de Classification reconnue, la Lloyd's Register of Shipping, puis d'autres sont entrées dans ce marché. Aujourd'hui les 11 sociétés les plus importantes et de bonne réputation sont groupées dans la IACS, l'Association Internationale des Sociétés de Classification. D'autres aimeraient bien entrer dans ce club select.

En Italie, la RINA, Registro Italiano Navale, est la branche technique de l'Administration Maritime qui effectue les contrôles requis par les Conventions Internationales et accordent les certificats correspondants. RINA est déjà reconnue et utilisée par les Administrations Nationales de 70 pays maritimes pour leur procurer ce service. Comme les autres 10 membres de l'IACS, RINA aide les compagnies maritimes à se conformer à la législation concernant la sécurité en mer et la prévention de la pollution marine. Grâce à ses qualités techniques et son expérience la RINA a certifié 650 compagnies pour les standards ISO 9000, et depuis 1995 coopère activement à l'inspection des navires avec les Administrations Nationales Portuaires comme US Coast Guards, Australia Maritime Safety Authority (AMSA), UK Marine Safety Agency, Netherlands Shipping Inspectorate, France Affaires Maritimes, et beaucoup d'autres. Jusqu'au 31 mars 97, la Rina a ordonné 170 détentions de 130 navires pour un total de 1.672 infractions. D'autres Agences ont fait mieux, celles qui ont participé plus tôt au Mémoire de Paris sur le Contrôle des Etats dans les Ports. Les membres de l'IACS sont activement engagés dans l'application du STCW 78/95, les standards de formation des marins, qui a été amendé en février 1997. Son objectif est d'améliorer l'éducation, les techniques, la charge de travail, et d'autres aspects de la qualification des navigateurs.

Les journaux donnent souvent beaucoup plus de visibilité aux Pavillons de Complaisance (FOC), Il y a des sujets plus épicés, avec ce régime d'inscription maritime regroupant la majorité des 76.000 navires sillonnant les océans du monde. Les relations entre presse et FOC sont généralement doubles, désagréables en cas d'accident en mer, et troublement sensibles quand il s'agit d'écrire des éditoriaux bien payés!

Mais les Pavillons de Complaisance ont beaucoup plus d'attrait pour les armateurs peu scrupuleux. Et donc pour contrebalancer leur influence malsaine et arrêter la perte d'inscription au registre national, quelques Administrations Maritimes ont décidé d'instituer des registres d'inscription parallèles, connus comme "Second Registre", ou "Registre Bis". La Norvège (NIS), l'Allemagne (DIS) et d'autres - l'Italie les joindra sans doute bientôt - offrent désormais aux armateurs la possibilité de choisir des équipages de toutes nationalités, généralement celles qui sont les moins chères sur le marché du travail, ils offrent aussi un bonus fiscal et d'autres bénéfices marginaux: tout cela pour les décourager de quitter le registre national. Cette option, bien qu'elle résolve certains problèmes, n'est pas sans en créer d'autres.

Le bien-être, la protection nationale et les avantages sociaux spécialement étudiés pour les marins sont certainement un héritage venu de pays traditionnellement orientés vers la marine dans le passé, mais qui souffrent maintenant du déclin de leur flotte à cause du départ des navires vers les FOC. Ces nations traditionnellement maritimes avaient mis en place des structures comme le Shipping Office en Grande Bretagne ou le Contenzioso (contentieux) Ufficio en Italie, garantissant que les marins étaient nourris et payés selon les contrats de travail et les lois du pays, et aussi qu'ils seraient logés à bord de façon adéquate et propre. Le devoir de cette structure publique était de contrôler et de rectifier les mauvais traitements et les abus, mettre fin à l'exploitation des marins. Mais l'industrie maritime aujourd'hui avec sa compétitivité globale ne veut pas d'obstacles sur sa route.

En conséquence ces acquis ont été abandonnés, même si la législation demeure encore. les Pavillons de Complaisance veulent opérer avec une liberté sans contrainte, pas de ceintures de sécurité!

Avec leur organisation minimum et inutile, les administrations de FOC savent très peu de choses sur les gens à bord de leurs navires et ne voient pas l'utilité de s'engager dans des activités sans profit comme de concevoir et appliquer de bonnes lois sur l'emploi ou les garanties du bien-être des marins. Les règles maritimes simples et naïves des Registres FOC, quand ils en ont, accordent peu de cas aux gens travaillant sous leur pavillon et leur organisation incompétente et inefficace serait incapable d'en assurer l'application.

Le Registre de St Vincent & Grenadines se trouve dans un modeste bureau en Suisse, inscrit plusieurs milliers de navires et contrôle le tout avec trois inspecteurs. Cyprus a un plus grand bureau à Limassol, 3000 navires sur le registre et 9 inspecteurs. Ces deux administrations, ainsi que Malta, Roumanie et d'autres, accumulent chaque mois sans exception, le maximum d'accidents et de saisies de navires effectuées selon le Memorandum d'Accord de Paris, à cause de déficiences pour la sécurité et la santé. Disons le crûment, les Pavillons de Complaisance offrent au service d'armateurs peu recommandables un environnement sans lois où toute l'autorité est dans leurs mains égoïstes.

En conséquence la charge de travail à bord devient insupportablement stressante et lourde, à cause du manque de contrôle et la pression commerciale imposée par des règles économiques irréalistes, dictées par la compétition. La routine quotidienne à bord est de 14/15 heures de travail, et lors de visites aux ports, on peut facilement atteindre les 16 à 18 heures, avec de courts moments de repos pour dormir un peu, ce qui est bien nécessaire en particulier sur un petit navire toujours sensible aux mauvais temps et aux vibrations de la coque. C'est vraiment très dur. La fatigue peut tuer!

De longues heures de quart, un travail excessif, et le manque de repos mènent à une grande variété de conditions comme dépression, problèmes cardiaques, désordres digestifs, et un risque accru de blessures. La fatigue peut causer des troubles psychologiques et physiologiques accompagnées de stress émotionnel, de chute d'attention, d'anxiété qui augmentent aussi, accroissant le risque d'accidents. Le STCW révisé et les Conventions de l'ILO imposent une limite maximum de travail à bord de 14 heures par jour et de 72h par semaine avec un minimum de 10 heures de repos par jour et de 77h par semaine. Les heures de travail et de repos effectuées doivent être inscrites dans un dossier. Les horaires traditionnels en mer sont de 4 heures de travail suivi de 8 heures de repos, le 4/8, à bord de navires de haute mer, et les 4/4 ou 6/6 ont été adopté quasi universellement dans le cabotage. Ces rythmes ne créent pas nécessairement de stress *per se*, mais ils ne sont pas ajustés au cycle de sommeil de l'homme et ont un effet secondaire qui détériore les rythmes circadiens et diminue l'efficacité du travail humain tout en accroissant les temps de réaction en situations d'urgences.

Malheureusement les équipages sont, chaque jour, appelés à travailler beaucoup plus d'heures que le temps de base de 8 heures. Une étude récente a constaté qu'à bord de navires de l'UE, 38% des Commandants et 23% des Commandants en second travaillent chaque jour une moyenne de 5,3 heures de plus que le cycle de 8 heures par jour, et les autres officiers de quart plus de 4 heures,. Les hommes travaillent d'un minimum de 4 à un maximum de 10 heures de plus par jour que le contrat de 8 heures par jour.

Les chauffeurs de camions calculent leurs heures de travail et leurs heures de repos et ils sont souvent contrôlés par la police de la route. Les conducteurs de train ont un programme de travail très organisé, n'excédant pas normalement les six heures par jour et se reposent jusqu'au lendemain. Les pilotes d'Alitalia volent 40 heures par mois.

Mais Les Marins, Quel Que Soit L'endroit Ou Ils Sont Nes Travaillent 24 Heures Sur 24.

Le contrôle de la part de l'Autorité Maritime dans les ports n'est pas encore assez efficace pour veiller à cela convenablement. Cela s'améliore vite et on verra éventuellement de bons résultats. L'esclavage n'a été banni que depuis deux siècles environ!

La réduction impitoyable du nombre dans les équipages qui s'est produite durant deux décennies à la suite de l'automatisation, est reconnue et blâmée comme la cause la plus commune de l'apparition de la fatigue à bord des navires. Des navires conteneurs de 6000 boîtes pleines de cargo précieux, aux Ultra Large tankers pleins de 500.000 tonnes de liquides dangereux, ils ont comme équipage un paquet d'âmes solitaires. Un niveau minimum de sécurité ne correspond pas aux réalités des buts du commerce et de la distribution du travail, mais tout essai d'arrêter la réduction des équipages est anéanti et neutralisé par la tendance à construire des bateaux de haute technologie dont le maniement demande de moins en moins d'opérateurs.

Tous ceux qui participent à la rapide expansion de la révolution technologique portent un élément de responsabilité collective dans la recherche de solution des conflits de l'interface homme/machine.

C'est une situation qu'il faut absolument empêcher, pour changer le cap vers la dignité humaine à bord, tout en réduisant le maniement des navires. Pour distribuer équitablement la charge de travail sans perdre d'efficacité même avec un équipage réduit, il faudrait que l'on accepte un nouveau concept de *modus operandi* où **chaque marin est un navigateur** C'est un profond changement dans la tradition qui implique que chaque membre d'équipage, des mécaniciens aux hommes de pont, soient tous entraînés à tenir un quart de façon aussi sûre qu'un officier de pont, et soient payés en conséquence. Il est malheureux que tant les syndicats que les armateurs soient unanimes à refuser une telle approche du problème.

Les Aumôniers qui visitent les navires à quai connaissent bien les salaires et conditions de vie des marins. Ils sont les premiers à voir que la majorité des marins gagnent difficilement leur vie. On ne demande pas qu'un navire soit un hôtel quatre étoiles, mais il faudrait que ce soit plus qu'un camping. Un navire est une entreprise qui fait du profit, dont le bénéfice doit à juste titre revenir aux armateurs dans la mesure de l'investissement financier, mais c'est encore plus juste qu'une proportion honnête de ce profit aille aux marins de façon proportionnée à leur labeur.

Mais ce qui arrive c'est que les aumôniers rencontrent souvent la colère et le ressentiment des marins que l'on trompe sur le peu de chose qu'on leur doit. Il arrive même que la distribution du courrier soit retardée. Le moral touche le fond de façon persistante. Ce que les aumôniers voient, les journalistes ne le voient pas et donc les lecteurs non plus. Pour l'opinion publique, le marin est pratiquement invisible.

Les navires du futur pourront bien avoir un équipage de deux, mais **le futur du marin dépendra non de solutions techniques, mais de solutions éthiques.** Et je vous en prie, si vous pouvez faire quelque chose pour aider tous ceux qui sont concernés par ce recentrage sur la dignité du marin - je vous en remercie.