

La globalisation affecte les marins d'aujourd'hui

Hon Peter Morris

Président de la Commission Internationale sur le transport Maritime

Les marins sont l'élément humain vital dans la mosaïque globale qu'est le transport maritime international.

Alors que 85 à 90 % de l'industrie est de qualité et conforme aux normes internationales pour la sécurité et le personnel, elle a un côté sombre.

Ce côté sombre c'est le secteur sous-normes, où la pression perpétuelle pour un prix de revient toujours plus faible et des profits plus grands, a conduit des milliers de marins à être trompés, abusés, exploités, vendus comme du bétail, devenant ainsi la matière première du transport maritime aujourd'hui.

Ce sont les gens qui ont le plus besoin du soutien, du réconfort et de l'assistance offerts par l'Apostolat de la Mer (A.M.), les autres organisations pour le bien-être des marins et les syndicats comme la Fédération Internationale des Travailleurs du transport maritime (I.T.F.).

Ce sont des gens dont la souffrance crie vers les gouvernements, l'industrie maritime et ses clients, afin d'extirper le transport maritime sous-normes et ses pratiques sous-normes.

Comment la globalisation affecte la vie, la carrière, la santé, la famille, la foi et le bien-être des marins est le thème des discussions de Congrès pendant les prochains jours.

Nous avons beaucoup de choses à dire à ce sujet.

Ce matin je voudrais vous parler de

- L'enquête faite par la Commission Internationale sur le Transport Maritime et notre rapport qui a pour titre : « Navires, Esclaves et Compétition. »
- Les réponses des gouvernements et de l'industrie à notre rapport et à ses recommandations.
- Le contexte de la globalisation des marins, la demande de marins et possibilités de travail
- Les registres offshore.
- Le rôle des agences recrutement.
- La perspective des marins de pays en voie de développement.
- Le rôle des propriétaires du fret dans la réforme des habitudes de travail.
- L'impact du 11 septembre. Les équipages devraient-ils en rester captifs ?
- Sont-ils le risque ou bien les risques ne viennent-ils pas des gens en costume rayé ?

Je pense qu'on a mis à votre disposition des copies de notre rapport « Navires, Esclaves et Compétition », et aussi la brochure du Résumé des Résolutions.

Si vous n'avez pas reçu de copie j'en ai encore un nombre limité avec moi. S'il en manque encore, laissez-moi votre adresse et plus tard à mon retour en Australie je vous en enverrai une copie.

La Commission Internationale sur le Transport Maritime (ICONS) a été créée à l'initiative de la Fédération Internationale des Travailleurs du transport maritime (I.T.F.) en 1999 pour :

- Enquêter sur la manière dont les gouvernements, l'industrie et les parties intéressées, cherchent à mettre en application le minimum international pour la sécurité, l'environnement et les besoins sociaux – et l'apprécier.
- Examiner si la pratique courante est en accord avec les lois internationales applicables, spécialement la Convention des Nations unies sur la Loi de la Mer.

- Recommander une stratégie appropriée pour la mise en application obligatoire à la fois des réglementations et de ce qui n'est pas réglementé.

Alors que I.T.F. a couvert nos coûts en argent, nous avons reçu un soutien considérable en nature de la part d'agences maritimes gouvernementales à travers le monde.

Nous avons présenté notre rapport «Navires, Esclaves et Compétition», au Symposium sur une Industrie maritime plus sûre, à Sidney, Australie, le 6 mars 2001.

Les réponses généralement positives au rapport nous ont encouragé, malgré que quelques personnalités aient eu de la difficulté à accepter la réalité que des milliers de marins aujourd'hui puissent souffrir d'exploitation et d'abus dans leur emploi. D'où la mention d'esclave dans le titre.

Nous avons essayé de donner une plus grande importance aux problèmes humains plutôt que de suivre les pratiques passées qui donnant la priorité de leur attention aux métaux, à la machinerie et au taux de corrosion des aciers.

Nos 43 recommandations se divisent en deux groupes principaux, l'un concernant le contrôle des états du port et l'autre concernant les marins et leur famille.

C'est la direction des réponses au rapport qui nous a encouragés plus que le détail.

Il y a eu un soutien général de la part des agences maritimes gouvernementales pour l'inspection des états du port pour s'assurer de l'application de la Convention B.I.T. 147.

Cependant nous sommes toujours déçus de l'échec du Japon, la seconde plus grande puissance économique dans le monde et hôte du M.O.U. de Tokyo sur le Contrôle des Etats du Port, pour inspecter l'application de la B.I.T. 147.

Nous notons que le Japon ratifié la 147 le 31 mai 1983, il y a déjà presque vingt ans.

L'abandon des marins a été reconnu comme un problème, mais il n'est pas vu par certains comme un problème urgent. Certains pays d'un autre côté ont déjà pris des mesures de rapatriement en faveur des équipages abandonnés.

Une organisation de l'industrie a conclu que l'information sur l'abus des membres d'équipage de navire de croisière vient de l'I.T.F., impliquant que celle-ci n'avait pas de crédibilité. Elle préférerait nier avec le Conseil International des Lignes de Croisière.

Cette organisation semblait ne pas être au courant ou ignorait le travail et l'information venue des organisations religieuses pour le bien-être des marins d'Amérique du Nord.

Les états du port en général ont approuvé des pénalités plus importantes pour les navires détenus avec des défauts sérieux et soutiennent fortement l'application rigoureuse de la Résolution A739 (18) et A789 (18) de l'Assemblée de l'I.M.O. concernant le suivi de leurs Organisations reconnues.

Il y a eu un fort soutien pour les recommandations sur la transparence mais quelques uns ont qualifié leur soutien en reprenant les vieilles excuses de la « confidentialité commerciale. »

Plus récemment il y a eu quelque indication que certaines sociétés de classification majeures adouciraient leur position.

Nous espérons que les déclarations de soutien de la part d'Intertanko, Intercargo et BIMCO à la qualité dans l'industrie du transport maritime sont le début d'un nouveau message que d'autres, leurs membres inclus, accepteront.

En résumé, nous sommes satisfaits des réponses que nous avons reçues de la part de l'industrie, des administrations maritimes gouvernementales et des agences internationales. Nous pensons que 85 à 90 % des armateurs gèrent une industrie de qualité et que les gouvernements devraient s'assurer que tout le transport maritime applique les normes internationales obligatoires pour un traitement décent des équipages et la sécurité du navire.

Nous sommes impatients de voir que les actions de réforme essentielles pour en finir avec l'abus et l'exploitation des marins avancent si lentement et nous sommes impatients pour l'émergence de leader dans les secteurs du fret et de l'industrie maritime qui seraient les vrais champions du meilleur traitement des marins.

Pour terminer sur le travail de la Commission, un bref aperçu des réponses et des réactions à notre rapport sera publié à la fin de cette année.

Le contexte de la globalisation des marins.

Les marins sont depuis longtemps les itinérants globaux de leurs mondes. D'abord avec leurs muscles (les rames), plus tard avec le vent (les voiles) et puis avec la combinaison des deux jusqu'au moment où la vapeur a pris l'avantage.

La vapeur a été dépassée par les moteurs à combustion, qui à leur tour ont été remplacés par des turbines.

Autrefois des petits-enfants rêvaient de grandir pour devenir capitaine, mécanicien chef de navire, de voyager les océans du monde, de visiter les pays lointains, de rencontrer des gens fascinants sur d'autres terres, de passer du bon temps dans des ports mystérieux, de commander les gros navires des mers et ramener à la maison des tonnes de biens étrangers.

Ils seraient admirés pour leur courage, respectés pour leur professionnalisme. Plus tard ils seraient appelés à des jobs importants à terre comme des membres honorés de leur communauté.

Aujourd'hui ces rêves se sont évaporés pour la plupart des petits-enfants des pays développés. Aujourd'hui ils sont bien plus intéressés à devenir des gourous de l'information ou à voler vers des destinations étrangères exotiques à bord d'un Boeing-747.

Avant les années 70, les pays qui construisaient les navires, restaient en général propriétaires des navires, enregistraient ces navires, entretenaient ces navires, composaient les équipages de navire, formaient les équipages, contrôlaient la performance des équipages et du navire, et souvent fournissaient le fret à l'exportation ou à l'importation.

Après une carrière en mer les marins qualifiés trouvaient un emploi à terre comme pilote, capitaine de remorqueur, capitaine de port, manager d'installations portuaires en lien avec les services professionnels de la loi, de l'éducation, de la réglementation, de la comptabilité ou de l'assurance.

Puis est advenu le surplus de navires qui a suivi la crise du pétrole des années 70 et la recherche acharnée de la diminution des coûts.

Ceci a amené des armateurs à enregistrer leur navire offshore afin de pouvoir diminuer le coût des équipages, avec la permission pour les armateurs d'utiliser des équipages étrangers plutôt que des nationaux plus richement payés.

La croissance des pavillons offshore a conduit à une réduction initiale dans les coûts, mais a brisé le lien commun de citoyenneté entre marins, formateurs, employeurs, administrateurs, superviseurs, armateurs et souvent propriétaires du fret.

L'expansion rapide de l'utilisation d'équipages venus de pays en voie de développement, spécialement les matelots, a eu pour résultat une diminution du niveau des salaires, une diminution de la formation, un suivi minimum du traitement des équipages et de nouveaux états du pavillon qui n'exercent qu'une supervision théorique des navires enregistrés chez eux.

Ce changement a créé un marché global pour l'offre de marins avec comme élément majeur déterminant le prix du travail. Dans le cas des officiers et mécaniciens, l'industrie a pu se contenter des ressources existantes de mécaniciens et d'officiers formés dans les pays de l'OCDE.

Au long des années, certains pays non OCDE ont établi des institutions de formation maritime pour officiers et matelots. La qualité et l'intégrité de leur opération varie beaucoup et se reflète dans la demande de ceux qui en sortent.

Dans certains cas, les compagnies maritimes ou les associations de l'industrie maritime parrainent des instituts de formation maritime sélectionnés dans la région Asie Pacifique.

La ressource en officiers formés dans les pays de l'OCDE vieillit et il n'est pas clair de façon précise d'où viendront demain les officiers et mécaniciens compétents et dévoués, malgré ce qu'en pensent certains pays sources de main-d'oeuvre.

Opportunités pour les marins.

Les statistiques de BIMCO mises à jour en 2000 ont identifié un manque de 16.000 officiers et mécaniciens compétents, qui pourrait atteindre 46.000 en 2010.

La même étude a estimé que l'offre mondiale de marins en l'an 2000 était de 1.227.000, dont 480.000 officiers et 823.000 matelots.

Les matelots disponibles, 823.000, sont plus nombreux que la demande de 264.000. Les auteurs de ces statistiques de BIMCO disent clairement qu'il y a un manque de données précises fiables sur le nombre de marins employés ou disponibles en provenance des pays qui fournissent cette main-d'oeuvre.

La conclusion générale a été qu'il y a une diminution croissante de mécaniciens et d'officiers compétents mais un surplus toujours plus lourd de matelots.

Dans notre rapport nous donnons en page 41 un tableau de BIMCO mis à jour 2000 qui montre les dix pays majeur fournisseurs de main-d'oeuvre.

Ce tableau montre l'Indonésie comme le second plus gros fournisseurs de main-d'oeuvre en 2000, remplissant 12 % de la demande, ou 83.500 marins.

Un document récent présenté à Singapour donne 75.000 Indonésiens comme enregistrés et possesseurs d'un livre de marin, dont 32.000 Indonésiens employé sur des navires non Indonésiens.

Le professeur Tony Lane de l'institut de Recherche sur les Marins de l'Université de Cardiff, dans une récente étude, n'inclut pas l'Indonésie dans les dix premiers pays fournisseurs de main-d'oeuvre de tous grades.

De la même manière, le travail du Professeur décrit les Philippines comme la source de 28,5 % de tous les marins, comparés aux 33 % pour tous grades dans la liste de BIMCO pour l'année 2000. Ces variations en comparaison illustrent le vague de l'information disponible.

Le Professeur donne les dix premières nations fournisseurs de main-d'oeuvre pour tous rangs de marins dans l'ordre suivant : Philippines 28,5 %, Russie 7,3 %, Ukraine 6,2 %, Pologne 5,9 %, Chine 5,4 %, Inde 5,0 %, Grèce 3,1 %, Corée du sud de 2,5 %, Croatie 2,3 %, Roumanie 2,0 %. L'image devient plus confuse lorsque nous considérons les rapports récents sur la Chine, l'Inde et les Philippines, présentés à Singapour en juillet dernier par le Professeur James McConville et le Dr Heather Leggate.

Ils pensent qu'il y a apparemment une situation de surplus énorme dans les emplois qui seront à pourvoir chaque année. Ajouté à ces chiffres, il y a la prétention de certaines agences de recrutement disant que 50 à 70 % des gens qu'elles placent à bord des navires sont des personnels hôteliers, par exemple sur des navires de croisière.

Étant employé voyage après voyage crée de l'incertitude et de l'insécurité chez les marins. Cela crée pour beaucoup la peur de ne pas être réengagé et cela les rend ainsi vulnérables aux pressions, à l'intimidation et aux abus de la part de certaines agences de recrutement.

La durée de l'emploi sur la base du voyage peut être de trois à douze mois ou plus. Ceci amène souvent à des comparaisons abusives sur l'emploi annuel.

La demande dans le marché des marins peut être colorée par des préférences de culture, de compétence, de fiabilité, ou de géographie de la part des armateurs et des opérateurs de navire.

Les préférences de marins peuvent être liées aux traditions des propriétaires de navire. Au 1er janvier 2000, selon la Revue du transport maritime de l'UNCTAD, 2000, les deux plus grands utilisateurs de registres offshore ont été les armateurs grecs avec 88.173 millions de tonnes et les armateurs japonais avec 76.717 millions de tonnes. Les États-Unis viennent comme troisièmes, avec 37.980 millions de tonnes.

Les armateurs grecs font 12,4 % du registre du Liberia, 72,3 % du registre de Chypre, 11,4 % du registre de Panama, 19,1 % du registre des Bahamas, 54,7 % du registre de Malte, et 5 % du registre du Vanuatu.

Les armateurs japonais détiennent 40,1 % du registre de Panama, 30,0 % du registre du Vanuatu, 6,1 % du registre du Liberia et 1,8 % du registre des Bahamas

Les armateurs japonais sont connus pour avoir une forte préférence pour officiers et matelots des Philippines.

Ici encore le Professeur Lane m'a averti qu'en ce qui concerne les préférences des opérateurs de navire, les armateurs grecs veulent toujours des officiers supérieurs grecs. Leur second choix porte

sur des officiers de la même région, qui comprend la Roumanie, la Bulgarie, l'Ukraine et l'Égypte. Les Européens du Nord préfèrent généralement d'autres Européens du Nord, l'Europe de l'Est incluse, spécialement la Pologne et les pays Baltique. De plus les officiers Indiens, spécialement comme officiers supérieurs, ont une excellente réputation.

Les Européens du Sud, d'Espagne, du Portugal ou d'Italie cherchent eux en Amérique Latine s'ils ne peuvent pas recruter leurs propres nationaux, et un nombre de plus en plus important est recruté à Cuba.

Il y a peu de données officielles sur les niveaux comparatifs de qualité professionnelle, mais je crois qu'il y a un élément de mesure de ces qualités dans les préférences des armateurs pour le choix de leur main-d'oeuvre.

Beaucoup de bons opérateurs de navire choisissent et accréditent des écoles de formation particulières en Asie et, plus récemment, en Europe de l'Est.

Revenant sur l'opinion générale qu'il y a un surplus croissant de matelots, le Professeur remarque que, dans son opinion, il n'y a pas de surplus de matelots bien formés et certifiés, mais plutôt des tas de gens qui se font passer pour matelot. Et tout au fond du marché maritime, il y a trop de managers de navires prêts à recruter n'importe qui, du moment qu'ils ont deux mains et deux pieds.

Il ajoute aussi qu'il y a de bonnes compagnies de management de navires qui regardent les normes courantes comme encore insuffisantes et elles créent leurs propres écoles de formation pour leurs nouvelles recrues.

Un autre facteur qui s'ajoute à la complexité du marché global des marins c'est le contrat de services en mer à vie pour les marins. L'enquête de BIMCO 2000 parle d'une perte de 30 % parmi ceux qui sont formés comme officiers dans la marine marchande.

Ceci est aggravé du fait que beaucoup d'officiers asiatiques prennent un emploi à terre à 55 ans, et qu'en général le profil d'âge des marins devient de plus en plus jeune. On nous a dit à Manille qu'à 40 ans on est trop vieux pour un job en mer.

Le Docteur Leggate et le Professeur McConville rapportent que 76 % des marins Philippins ont entre 25 et 44 ans. Peu d'opportunités existent pour les Philippins au-delà de 45 ans.

Ils rapportent aussi que le marin chinois navigue en moyenne de cinq à 8 ans.

La diminution du temps de navigation signifie qu'on use un plus grand nombre de marins et que cela augmente les coûts de formation. Cependant la plupart du temps, les frais de formation sont payés par le marin lui-même.

Finalement, le contexte de la globalisation des marins et de leur emploi est une image mélangée où quelques uns pourront gagner en mer de meilleurs revenus comparés au pays d'origine, mais où beaucoup de tromperie, de mensonge, d'abus et d'exploitation est pratiqué sur d'autres qui veulent gagner leur vie à tout prix.

Quelquefois je compare dans mon esprit le mauvais traitement, le mensonge et l'exploitation des marins, spécialement des pays en voie de développement, au spectacle d'une baleine blessée, qui se débat dans l'eau, attaquée qu'elle est de toute parts par des requins, des barracudas et des piranhas...

Registres offshore .

Le choix des armateurs en faveur des registres offshore depuis le début des années 70 avait eu d'abord pour but de réduire les coûts de main-d'oeuvre en employant des équipages de pays en voie de développement avec des salaires bien moindres. L'utilisation du registre du Liberia par les armateurs des États-Unis leur a permis d'éviter les provisions du Jones Act.

L'état du pavillon porte la responsabilité de s'assurer que les navires sont gérés en toute sécurité avec un personnel qualifié et que les marins obtiennent des conditions de vie et de travail sûrs et décents. Il est responsable du certificat de recrutement pour le navire et doit s'assurer que les certificats de qualification sont vrais et authentiques.

Sous le large chapeau de la Loi de la Mer l'article 94 de la Convention demande que les états du pavillon exercent une juridiction effective et un contrôle administratif et technique concernant les

questions sociales et de main-d'oeuvre sur les navires de son pavillon. En faisant cela, l'état du pavillon doit se conformer aux règles, procédures et habitudes internationales généralement acceptées et prendre toutes les mesures qui peuvent être nécessaires pour garantir qu'elles soient observées.

Malheureusement pour plusieurs milliers de marins quelques registres offshore portent bien peu d'attention à leurs obligations envers les marins. Ceci est l'attraction majeure que certains armateurs trouvent à utiliser ces registres.

Nous connaissons les difficultés de l'éloignement, d'accessibilité, du manque d'administration effective, de langage, de culture et de retard que les malheureux marins peuvent rencontrer s'ils veulent obtenir une juste compensation pour leurs blessures ou pour leur salaire dans les pays du pavillon offshore éloignés du navire.

La barrière que créent ces difficultés est une raison de plus pour beaucoup d'armateurs de mettre leurs navires sur des registres offshore.

Cela les aide à éviter leurs obligations dans les questions sociales et de main-d'oeuvre. Le désir d'échapper à la responsabilité, d'éviter ou de minimiser les taxes et la facilité de cacher l'identité d'un navire ajoute, pour les armateurs qui en bénéficient, à l'attraction de ces registres offshore. D'autres armateurs voient un registre offshore comme l'endroit où exploiter le surplus de main-d'oeuvre en matelot des pays en voie de développement, qui sont déjà prêts à tout pour gagner leur vie et sont vulnérables aux mensonges qui fleurissent dans un des secteurs de l'industrie maritime, auxquels participent souvent des fonctionnaires qui les couvrent.

Les propriétaires connaissent les registres où, s'il y a un accident, un incident, une collision, un naufrage ou de la violence entraînant la mort ou des blessures sérieuses concernant leurs navires, il y a peu de chances que la question soit investiguée ou même rapportée.

On cite le cas honteux du M/V Glory Cape, enregistré à Panama, où l'opérateur radio indonésien Budi Santosi est mort en mer, près du navire, plusieurs heures après avoir été battu avec une barre de fer par des officiers, avant que lui-même et ses cinq compagnons aient pu sauter à la mer vers 1h30 du matin, le 1er novembre 1995 à quelques 10 milles de Port Dampier, au nord-ouest de l'Australie.

À ma connaissance, la mort de Budi Santosi n'a pas été investiguée, personne n'a été accusé, le navire a été vendu, a changé de nom, changé de pavillon et a continué à naviguer sans problème.

Le cas du M/V Glory Cape est un scandale international et c'est même un plus grand scandale que le plus grand registre de navires au monde soit considéré par ces armateurs comme un havre pour des pratiques illégales et éviter leurs obligations envers les marins qu'ils recrutent.

Les armateurs savent aussi que s'ils ne désirent pas trop s'intéresser aux qualifications de leur équipage, alors les certificats du Panama ne sont pas difficiles à obtenir : un exemple, le Commandant en second David Cockroft, un terrien qui a obtenu un certificat de Commandant panaméen par courrier, avec de l'argent.

La question qu'il faut se poser est qui sont les armateurs des navires enregistrés dans des registres comme Panama et qui les utilisent ?

L'échec de la plupart des états du pavillon d'honorer leurs obligations concernant les marins abandonnés est un autre sujet de préoccupation. J'ai vu qu'un d'autre intervenant parlera plus tard de cette question.

Quelques registres considèrent leur business comme offrant un service commercial plus efficace et de meilleure valeur commerciale à l'industrie maritime que leurs concurrents et, dans certains cas, c'est vrai. On peut le voir comme simplement une questions de commerce. Mais pourquoi est-ce que, étant donnée la responsabilité que portent les états du pavillon envers les marins et leurs certificats, aucun état du pavillon ne se vante qu'il offre le meilleur service aux marins ?

Aucun état du pavillon ne donne la priorité à l'offre de marins mieux formés et à la garantie que les marins naviguant sous leur pavillon reçoivent tout ce à quoi ils ont droit et toute protection.

Les choses étant ce qu'elles sont aujourd'hui dans beaucoup d'états du pavillon, pour les marins, les dés sont pipés.

Le rôle des Agences de Recrutement.

Le déclin de l'époque où les gens qui étaient propriétaires des navires géraient ces navires et recrutaient leurs propres équipages a vu le développement des firmes de gestion de navires et des Agences de Recrutement.

Comme la ressource en marins s'est déplacée des nations traditionnellement maritimes vers l'Inde, l'Extrême-Orient et l'Asie, les services des agences de recrutement se sont petit à petit intégrés dans le système.

La grande disparité dans la qualité des services assurés par les agences de recrutement a amené certaines compagnies préoccupées de qualité, à avoir leur propre programme de recrutement d'équipages, de services de gestion ou à établir des relations préférentielles avec des agences de recrutement choisies.

Dans les pays source de main-d'oeuvre avec un surplus de marins potentiels, les agences de recrutement peuvent exercer un contrôle très puissant sur ceux qui cherchent un travail.

Certaines agences de recrutement sont les premières à traiter les marins comme une marchandise.

Durant l'enquête de ICONS, les activités de certaines agences de recrutement ont été le sujet fréquent de plaintes de la part des marins.

On nous a parlé de relations douteuses entre des écoles de formation et des agences de recrutement ; la vente d'emplois, le non-paiement ou le sous-paiement des salaires, des marins forcés à signer des doubles contrats, l'intimidation, le mensonge, forcer les marins à payer leurs frais de voyage vers le navire et leur retour, la manipulation des allocations pour les familles afin de profiter des taux de change ou des intérêts, les listes noires de marins qui ont demandé de l'aide aux syndicats.

Les listes noires auront longtemps été la malédiction des marins aux Philippines où elles sont publiées actuellement sur des feuilles A4 avec pour titre «Listes de Veille » qui sont semblables aux affiches de la police sur les criminels qui sont recherchés.

Ces feuilles donnent les noms, la classification et la photographie des marins avec ces mots imprimés en bas de page :

« Le marin ci-dessus doit être considéré indésirable car il peut détruire l'intégrité de votre compagnie et de l'industrie du recrutement en général. »

L' « offense » la plus fréquemment citée contre le marin est d'avoir des contacts avec l'I.T.F..

Je sais que beaucoup parmi vous ont entendu parler de pratiques similaires dans vos ports, mais il faut en reparler officiellement ici encore.

Il n'y a pas de doute que certaines agences de recrutement sont secrètement engagées dans le recrutement illégal et le transfert de personnes vers d'autres pays, ce qui, dans pas mal de cas, implique l'utilisation de certificats de qualification frauduleux, forgés ou non gagnés.

Il n'y a pas de doute non plus que les procédures établies de certaines agences de recrutement pour transférer secrètement les gens d'un pays à un autre, en cachant leur identité et leur donnant des faux documents, devraient être considérées dans le contexte de la sécurité du navire et des mesures pour authentifier l'identité des marins.

Espérons que cela aidera à l'adoption de réformes.

Il est répugnant que, dans le débat sur la globalisation, les économistes, les propriétaires de fret, les fonctionnaires de gouvernement et les politiciens s'apitoient sur les marins opprimés qui sont victimes de ces agences de recrutement, comme des éléments dans une industrie maritime compétitive.

Malgré ces pratiques dont j'ai parlé qui sont en contravention avec les Conventions du B.I.T., nous avons été incapables de trouver quelque évidence d'actions disciplinaires prises contre des agences de recrutement criminelles.

Les Services de Soutien au Bien-être des Marins.

Les services de soutien offerts aux marins internationaux par l'Apostolat de la Mer, Stella maris, Casa del Marino, Mission to Seafarers, British and International Sailors Society, Centre des droits du Marin, sont une partie constitutive importante de l'industrie maritime internationale.

Alors que la plupart de ces organisations voient leur premier rôle comme aumônerie, elles s'occupent fréquemment du contact avec les familles et les amis des marins à la maison, de les conseiller, de leur obtenir l'accès aux soins médicaux, des avis légaux, des conseils sur des problèmes personnels, financiers ou de sécurité. Dans certains cas elles doivent même leur procurer de la nourriture et des objets de toilette indispensables.

Souvent elles sont le premier pied-à-terre pour les marins qui sont stressés, qui ont peur, se sentent seuls, mal payés, intimidés, trompés et peut-être abusés. Je suis sûr que beaucoup d'entre vous pourraient parler de ce sujet à partir de leur expérience propre.

Les services offerts par les organisations de bien-être sont essentiels à l'opération de l'industrie maritime internationale et donc la question se pose de savoir qui devrait couvrir le coût de tous ces services essentiels ?

Nous connaissons le travail merveilleux accompli par les organisations volontaires et leur personnel à travers le monde pour offrir bienvenue, confort et aide aux marins qui les visitent, eux qui constituent la force de travail de l'industrie maritime internationale. Leurs frais de fonctionnement sont couverts par des programmes locaux de recherche de fonds, des contributions de communautés locales, d'autorités portuaires, de compagnies en lien avec le monde maritime et de compagnies maritimes elle-même.

Les bénéficiaires de leurs efforts sont les propriétaires de fret, les autorités portuaires ou les compagnies et les armateurs. En fait tout ceux qui profitent de l'industrie maritime internationale.

Lorsque la Commission Internationale rassemblait des informations durant l'année 2000, on nous a dit que des méthodes semblables étaient utilisées dans presque tous les ports.

On nous a dit aussi les difficultés que les marins en peine confiaient à leur personnel ou aumônier, leurs appels à l'aide, et les demandes de garder secret par peur d'avoir à le payer. Lorsque que nous avons discuté du besoin de s'assurer qu'on avait fait suivre l'information promptement aux autorités concernées, certaines personnes nous ont dit alors que ce n'était pas le rôle de leur organisation.

Ils disaient que s'ils faisaient quoi que ce soit dans ce sens, quelques-uns des membres de leur Comité et faisant partie de l'industrie maritime pourraient s'en offenser et arrêter leurs dons.

Cette expérience nous a amené dans le sens de nos recommandations de 31,32 et 33.

Nous déclarions dans le paragraphe 3.119 de Navires, Esclaves et Compétition que nous croyons que « l'état du port et les autorités du port ont la responsabilité de s'assurer que les Missions ont les ressources financières nécessaires pour assister les marins internationaux en visite lorsque qu'ils en ont besoin.

« Une petite taxe seulement sur le fret au port ou sur les mouvements internationaux serait un moyen simple et peu coûteux d'obtenir de tels fonds ».

Notre recommandation 31 disait ceci : « les autorités de l'état du port doivent créer service téléphonique gratuit (numéro vert) pour permettre aux équipages de navire et autres d'alerter de façon confidentielle les autorités de contrôle de l'état du port sur les défauts de sécurité et les problèmes concernant les équipages. »

Notre recommandation 32 déclarait ceci : « les autorités de contrôle de l'état du port doivent établir un système permanent de consultation avec les pilotes, les autorités du port, les syndicats et les Missions de marins qui pourraient se trouver en possession de l'information dès le début de l'arrivée de navire sous-norme.

La recommandation 33 disait : « l'état du port et les autorités du port doivent introduire des mesures pour fournir une proportion significative des dépenses des Missions pour marins, en faveur des marins internationaux. »

Je comprends bien la réticence de certains membres d'organisations de bien-être pour faire suivre

une information sur les abus ou sur les navires sans sécurité.

Je comprends aussi le rôle que les organisations responsables des services de bien-être peuvent jouer afin de faire connaître au public l'exploitation des équipages dans les navires sous-normes.

Cependant je voudrais que l'importance et la valeur de vos services soit beaucoup mieux reconnue et reçoive un soutien financier de la part des gouvernements, de l'industrie maritime et de ses clients.

Les propriétaires de fret et les armateurs profitent des services des groupes volontaires qui s'occupent du bien-être des marins

Disons-le franchement, s'ils ne contribuent rien, alors ce sont des profiteurs de façon indue, de la bonne volonté des bénévoles charitables locaux qui s'occupent des équipages des navires transportant leur fret.

J'aimerais vous voir repartir après ce congrès, déterminés à exposer les maux de l'industrie maritime sous-norme, en colère contre l'inhumanité infligée aux marins au nom d'une industrie maritime compétitive, et déterminés à obtenir le soutien de la communauté pour extirper l'industrie maritime sous-normes et ses clients.

L'emploi des marins et leurs conditions de travail.

Il y a quelque 35 Conventions et plus de 20 Recommandations de l'Organisation Internationale du Travail concernant le transport maritime. Parmi celles-ci, la Convention B.I.T.147 de 1976 gouvernant l'emploi et les conditions de logement à bord des navires est la Convention principale.

À la date du 22 juillet 2002, un total de 43 pays couvrant 50,25 % de la flotte mondiale avait ratifié la Convention.

Un Protocole à cette Convention a été adopté en 1996. Cela concerne l'âge minimum, les examens médicaux, le rapatriement, les articles de contrats, la nourriture et la cuisine, le logement, le recrutement et le placement, la maladie et les accidents, prévention d'accidents de travail, le bien-être, la sécurité sociale et les horaires de travail. Il faut noter que le registre le plus important du monde, Panama, ne l'a pas ratifié et comme je le mentionnais plus haut, le Japon, un pays qui possède 40 % des tonnages sous pavillon de Panama, ne fait pas l'inspection concernant l'application de la B.I.T. 147.

Dans un monde parfait, le Code International de Gestion de la Sécurité (I.S.M.) devrait résoudre effectivement presque tous les problèmes humains liés à l'opération de navires. Il y a des signes que le C ISM a un effet bénéfique mais la Phase II n'ayant commencé que le 1er juillet 2002, c'est trop tôt encore pour voir des améliorations.

Cela a pris cependant 26 ans pour obtenir la ratification de BIT 147 par moins du quart des pays membres à qui appartient la moitié de la flotte du monde.

La Fédération Internationale des Armateurs, (I.S.F.) dans ses dernières Directives pour la Pratique du Bon Emploi, déclare ceci en page 4 :

« Pour la plus grande majorité des marins, les conditions d'emploi en mer sont comparables ou très souvent sont plus avantageuses que celles qu'ils pourraient obtenir pour un emploi à travailler chez eux. De bonnes conditions d'emploi sont cruciales pour la capacité de l'industrie maritime à attirer ou conserver des marins compétents et bien qualifiés. »

Il poursuit : « à part les conditions générales de travail, le niveau des salaires, pour la plupart des officiers et des matelots, est généreux en comparaison avec le niveau des rétribution pour des occupations semblables à terre. »

Cette situation n'est pas ce que nous rencontrons dans le secteur de l'industrie sous-normes et cela ne semble pas s'appliquer à une partie significative de l'industrie maritime internationale.

Permettez-moi de dire que la quantité de dollars ne tient pas compte des longues périodes d'isolation, de la nature de plus en plus onéreuse des charges des officiers, de la réduction de la durée d'une carrière de services en mer pour les marins, pas plus que des responsabilités supplémentaires qui incombent aux officiers.

Le manque croissant d'officiers et la plainte souvent répétée des armateurs qu'il est difficile de recruter des jeunes de la qualité requise, ne semble pas très bien aller avec les déclarations de ces Directives.

Alors que les Directives donnent un excellent conseil sur des pratiques convenables d'emploi des marins, le défi, pour la Fédération, est de persuader tous les armateurs de suivre ses Directives.

Contrairement à l'opinion répandue dans les secteurs de l'industrie, les directives ont ceci de positif que : « l'industrie maritime internationale n'a pas grandement souffert de disputes industrielles majeures entre employeurs et marins, et que beaucoup d'employeurs maintiennent un contact étroit avec le syndicat qui représente leurs marins. Dans ces contacts, ils ont observé un nombre de principes généraux qui se sont trouvés être bénéfiques dans l'établissement de bonnes relations de travail. (Il en donne la liste).

L'Apostolat de la Mer s'occupe des accidents dans le monde imparfait de l'industrie maritime.

Le mensonge, l'exploitation, l'intimidation et la coercition pratiqués par certaines agences de recrutement et des armateurs contre des marins en détresse qui cherchent l'assistance d'un syndicat pour obtenir leurs droits, sont en conflit total avec les conventions du B.I.T.

Il y a presque 60 ans, 1944, une Conférence Internationale sur la main-d'oeuvre à Philadelphie déclarait ceci :

- La main-d'oeuvre n'est pas une marchandise
- La liberté d'expression et d'association est essentielle à un progrès soutenu
- N'importe où, la pauvreté constitue un danger à la prospérité partout
- Tout être humain, quel que soit sa race, croyance ou sexe, a le droit de rechercher à la fois le bien-être matériel et le développement spirituel, dans des conditions de liberté et de dignité, de sécurité économique et d'opportunités égales.

La déclaration de Philadelphie a été confirmée par l'adoption en 1999 de la Déclaration sur les Principes Fondamentaux et les Droits au Travail.

En termes de mise en oeuvre cependant, il y a encore un long chemin à faire.

Les multiples conséquences de la non-application de la BIT 147 et les pratiques abusives au détriment des équipages, sont à l'origine de l'initiative tripartite des gouvernements, des armateurs et des marins, à simplifier, intégrer et consolider les Conventions maritimes existantes dans une Convention unique qui pourrait être prête à l'adoption par une Conférence Maritime Internationale en 2005.

Mais étant donné les procédures internationales, cela prendra de six à neuf ans avant que celle-ci ne puisse améliorer les conditions de travail des marins.

D'ici là, la plupart des marins qui naviguent actuellement seront morts ou revenus à terre.

La lenteur des efforts avec lesquels la réforme de l'industrie et la réforme des pratiques de l'industrie avance avec des processus internationaux comme le B.I.T., condamne littéralement les marins en service à la mauvaise pratique existante, et leurs employeurs le savent très bien.

Une mesure du mépris dans lequel les opérateurs et utilisateurs de navire sous-normes tiennent la sécurité des marins, et leur foi aveugle dans la possibilité pour leur navire sous-normes de naviguer sans fin, est visible sur les statistiques de contrôle des états du port concernant les navires retenus.

44 % des défauts sur les navires retenus par le M.O.U de Tokyo en 2000-2001, étaient liés à la sécurité des personnes. Ces défauts incluaient le logement de l'équipage, la nourriture, les équipements de sécurité, les mesures contre l'incendie, SOLAS et MARPOL, ainsi que des défauts opérationnels ou défauts liés à l'ISM. Le pourcentage comparé avec l'activité de l'Autorité Australienne pour la Sécurité Maritime à la même période était de 42 % et les chiffres pour le M.O.U. de Paris étaient assez similaires.

Le Code I.S.M. devait éliminer les questions de compétences et le mauvais traitement des marins. De nouveau les chiffres montrent l'échec d'un secteur significatif de l'industrie maritime pour assurer la sécurité du travail, au détriment des membres d'équipage.

On a beaucoup fait pour rendre le transport maritime plus transparent et responsable grâce à la

publication d'informations sur les navires détenus.

On a fait bien moins d'efforts pour la publication d'informations concernant les maladies et les accidents du travail ou les mauvais traitements de l'équipage.

Les industries à terre utilisent ce genre d'information comme instrument de gestion pour en réduire les conséquences en temps perdu et blessures. Dans l'industrie maritime, à part chez quelques P&I Clubs, l'information reste secrète.

Ici encore des mesures qui pourraient aider à éviter des accidents et des maladies liées au travail sont bloquées au détriment des marins. Nous savons que les opérateurs de qualité savent la valeur de bons marins et veulent voir leurs marins traités décentement. Ils les forment bien, ils les paient bien et ils obtiennent en retour loyauté et service.

Dans le monde globalisé de demain, les armateurs devront offrir aux jeunes une carrière plus attrayante que celles qui sont disponibles à terre, s'ils veulent réussir à recruter les gens du calibre dont l'industrie a besoin. Ce sera davantage une question de carotte que de bâton.

Permettez-moi de me résumer, ce matin j'ai essayé de vous dire quelque chose sur :

- l'enquête ICONS et notre rapport « Navires, Esclaves et Compétition. »
- les réactions au rapport
- le contexte de la globalisation des marins
- les registres offshore
- le rôle des agences de recrutement
- les services de soutien au bien-être des marins
- les conditions d'emploi et de travail des marins

Le temps me manque qui me permettrait de parler des pratiques horribles associées au secteur de l'industrie internationale de la pêche. Qu'il me suffise de dire que les pires abus dont la Commission a entendu parler étaient associés à la pêche.

Il semble que les agences gouvernementales et les groupes de conservation portent plus d'attention à protéger les stocks de poissons que la vie des pêcheurs.

Je voudrais conclure avec quelques réflexions sur les conséquences du 11 septembre.

La tragédie du 11 septembre a augmenté les pressions pour identifier l'origine et la propriété du fret et des navires destinés aux ports des États-Unis. L'Organisation Maritime Internationale et l'Organisation Internationale du Travail sont directement concernées dans le développement de procédures appropriées.

Il y a des processus sophistiqués établis de longue date, dans le côté sombre de l'industrie maritime et de la pêche internationale, pour le transfert secret de personnes, de documents frauduleux, et d'argent entre pays qu'il faut investiguer pour que l'industrie maritime redevienne sûre.

Le terrorisme a été facilité par la tolérance du secret dans l'industrie maritime. Une cible-clé doit être choisie : les agences de recrutement et les systèmes de propriété des états du pavillon offshore, dont les performances ne sont pas bien connues des gouvernements.

En même temps, je crois qu'il faut penser à diminuer ce qu'on impose aux membres d'équipage confinés dans leur navire lorsqu'ils sont dans un port des États-Unis. Beaucoup de marins sont forcés de passer de longue période d'isolation et de solitude, loin de leur maison et de leur famille.

Ils ont un besoin absolu de quelques heures à terre pour prendre contact avec leur famille ou simplement être à terre pour faire quelques emplettes ou visiter le centre de l'Apostolat de la Mer le plus proche.

Je souhaite sincèrement que les mesures pour identifier qui est propriétaire d'un navire et qui en contrôle l'opération et pour authentifier l'identité des marins puissent être utilisées pour se débarrasser du secret du côté sombre de l'industrie maritime et mettre fin à l'exploitation des marins. J'essaierai de répondre aux questions que vous pourrez me poser