

BROTHERHOOD OF THE SEA

SEAFARERS'
INTERNATIONAL
UNION OF CANADA

LA FRATERNITÉ DE LA MER

SYNDICAT
INTERNATIONAL DES
MARINS CANADIENS

241

P NP

DM20

Projet d'implantation du terminal méthanier
Rabaska et des infrastructures connexes

Lévis

6211-04-004

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec)
G1R 6A6

À l'attention de la coordonnatrice du secrétariat de la commission

Mémoire présenté au BAPE dans le cadre du projet Rabaska

Formation des marins, responsabilité des armateurs, qualité des infrastructures et concertation des parties sont gages de sécurité et de succès.

Par le biais de ce court mémoire, le Syndicat international des marins canadiens (SIU) souhaite informer les officiers du BAPE, que par sa longue expérience dans l'Industrie maritime et son implication constante dans son développement, le SIU est une instance de premier choix et de réputation internationale des plus apte à porter un regard objectif sur de nombreux aspects relatifs à l'Industrie maritime, et notamment sur la question de la formation et de la sécurité de la navigation dans le cadre de l'éventuel développement d'un port méthanier à Lévis.

Par le point de vue que nous souhaitons développer, nous désirons assurer les officiers du BAPE de l'excellence des qualifications des marins canadiens, en parallèle avec l'inadéquation maintes fois démontrée des qualifications des marins sur les navires de complaisance ou de leur condition d'exploités de la mer ou de la dangerosité de la plupart des navires de complaisance. Nous pouvons témoigner que pour leur part, les armateurs canadiens, de concert avec Transport Canada, ont su implanter des pratiques propre à garantir la sécurité de la navigation, alors qu'au plan de la formation de la main d'œuvre maritime québécoise, nous assistons à une évolution fulgurante des politiques de concertation entre tous les partenaires de l'industrie.

Nous soulignons d'autre part la très bonne qualité des conditions de travail qui prévalent sur les méthaniers à bord desquels sera importé le gaz naturel liquéfié qui sera déchargé aux installations de Rabaska et redistribué sur le réseau québécois. De plus, la qualité de construction et les caractéristiques architecturales des méthaniers, de quelque gabarit qu'ils soient, font que ces navires sont réputés parmi les plus sécuritaires et les plus fiables de la flotte mondiale.

Nous soumettons aux officiers du BAPE que le Syndicat international des marins canadiens (SIU) est un affilié de la première heure avec l'International Transport Workers' Federation (ITF) qui œuvre au niveau international à la défense des droits des marins du monde entier et entre autre pour ceux travaillant sur des navires de complaisance. L'ITF est une référence mondiale de premier ordre relativement à sa connaissance approfondie de l'Industrie maritime mondiale et nous ferons largement état ci après, d'un certain nombre percutant de ses analyses et conclusions.

Conditions de travail qui prévalent sur les navires battant des pavillons de complaisance

Le SIU souhaite informer les officiers du BAPE des conditions de travail inhumaines qui peuvent prévaloir sur des navires exploités par des armateurs dont les pratiques en matière d'employabilité tiennent encore de l'esclavagisme et, aussi, dénoncer les moyens qu'ils utilisent pour maintenir leurs équipages dans cet état de servilité. Ces armateurs sans scrupule utilisent souvent des navires dont la condition mécanique est pitoyable. Leur état généralisé de vétusté s'avère d'ailleurs la cause principale de la quasi totalité des accidents maritimes qui surviennent sur tous les océans du monde.

Tour d'horizon des pavillons de complaisance (FOC) (Flag of Convenience)

Un navire de complaisance est un navire qui arbore le pavillon d'un pays autre que celui du pays de propriété. Plusieurs facteurs peuvent inciter un armateur à «passer» à un autre pavillon : frais d'immatriculation réduits, peu ou pas d'impôts, et liberté totale d'employer une main-d'œuvre bon marché.

L'International Transport Workers' Federation (ITF) tient compte de la proportion de navires étrangers immatriculés au registre, ainsi que des autres critères suivants, pour déterminer s'il s'agit ou non d'un pavillon de complaisance :

- Capacité et volonté de l'État du pavillon de faire respecter les normes sociales internationales minimales sur ses navires, y compris le respect des droits humains et syndicaux fondamentaux, la liberté syndicale et le droit de négocier collectivement avec des syndicats authentiques.
- Son «bilan» social à l'égard des conventions et recommandations de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) qui furent ratifiées et mises en oeuvre.
- Son «bilan» en matière de sécurité et de respect de l'environnement à l'égard des conventions ratifiées et mise en œuvre par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et des rapports d'inspection du contrôle de l'État du port pour les défaillances et détentions.

L'ITF estime qu'il devrait y avoir un «lien véritable» entre le propriétaire réel d'un navire et le pavillon arboré par le navire, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). Ce «lien véritable» n'existe pas dans le cas des registres de complaisance.

Ces registres pèchent également par leurs normes déplorables de sécurité et de formation. De plus, la nationalité de l'équipage ne fait l'objet d'aucune restriction. De ce fait, des marins ne peuvent communiquer adéquatement entre eux car ils ne parlent pas une langue commune, comprise par chacun. À chaque année, la plupart des accidents qui surviennent sur les mers du monde impliquent des navires qui battent des pavillons de complaisance. L'une des principales raisons de ces accidents s'avère le manque de communication et si cette lacune était corrigée, cela pourrait effectivement faire toute la différence entre un navire sauvé ou perdu.

Dans bien des cas, ces registres ne sont même pas gérés dans le pays concerné. Le registre libérien en est un bon exemple : tout le travail administratif est effectué aux États-Unis. Dans le cas du pavillon cambodgien, le registre est basé à Singapour.

Une fois que son navire bat pavillon de complaisance, l'armateur peut recruter l'équipage le moins cher possible, payer des salaires de misère et réduire ses coûts en abaissant les conditions de vie et de travail de l'équipage.

Pays «de complaisance»

Les registres des 21 pays suivants ont été déclarés pavillons de complaisance par le Comité d'action de l'ITF contre les pratiques déloyales (un comité paritaire composé des syndicats de gens de mer et dockers de l'ITF) qui dirige la campagne de l'ITF contre les pavillons de complaisance :

Antigua-et-Barbuda	Îles Cook (Nouvelle-Zélande)
Antilles néerlandaises	Îles Marshall (États-Unis)
Aruba (Pays-Bas)	Liban
Bahamas	Liberia
Barbade	Luxembourg
Belize	Malte
Bermudes (Royaume-Uni)	Maurice
Birmanie	Panama
Cambodge	Registre international allemand (GIS)
Chypre	Saint-Vincent
Gibraltar (Royaume-Uni)	Sri Lanka
Honduras	Tuvalu
Îles Canaries (Espagne)	Vanuatu
Îles Caïmans (Royaume-Uni)	

Que représentent les pavillons de complaisance pour les gens de mer ?

Les gens de mer employés sur des navires qui battent des pavillons de complaisance se voient privés de leurs droits humains et syndicaux fondamentaux dans la mesure où les registres de complaisance n'appliquent pas les normes sociales minimales reconnues en pays civilisé. S'ils le faisaient, les armateurs iraient très vite voir ailleurs.

Les pays d'origine des équipages sont impuissants à les protéger, car les règles appliquées à bord sont celles du pays d'immatriculation. En conséquence, presque tous les marins employés sur des navires battant des pavillons de complaisance ne sont pas syndiqués. Ceux qui le sont n'obtiennent que très peu de support de la part de leur syndicat qui n'a pas la possibilité d'influer ou d'améliorer ce qui se passe à bord de ces navires poubelles.

Les gens de mer jouent un rôle vital, car ils sillonnent les mers pour transporter tout ce dont nous avons besoin. Toutefois cette main-d'œuvre est quasi invisible. Ce qui se passe en mer échappe la plupart du temps aux régulateurs et par conséquent les armateurs peuvent violer les droits des gens de mer en toute impunité.

Depuis plus de cinquante ans, l'ITF fait campagne contre les pavillons de complaisance et a mis en place un réseau d'inspecteurs qui montent à bord des navires suspects. Leurs rapports font état de nombreux abus :

- salaires dérisoires, payés en retard et non acheminés à la famille ;
- mauvaises conditions à bord des navires;
- longues périodes de travail sans repos adéquat ce qui entraîne stress et fatigue;
- peu ou pas de permissions à terre;
- suivi médical insuffisant;
- formation inadéquate en matière de sécurité;
- navires mal entretenus;
- marins abandonnés qui doivent se débrouiller par leurs propres moyens ou faire appel aux organismes caritatifs (la Maison du Marin de Québec en est un exemple).

SÉCURITÉ DÉFAILLANTE

Peu enclins à respecter les règles de sécurité, beaucoup de navires qui battent des pavillons de complaisance sont plus âgés que la moyenne de la flotte mondiale. Des dizaines de milliers de marins vivent dans des conditions misérables, voire dangereuses à bord de navires sous normes. Beaucoup de détentions imposées par les autorités du contrôle de l'État du port concernent des navires qui battent des pavillons de complaisance âgés ou mal entretenus qui n'auraient jamais dû prendre la mer. Beaucoup de ces navires sont qualifiés de «cercueils flottants».

On constate également que les sinistres sont plus nombreux chez les navires battant des pavillons de complaisance. En 1997, 46 % des pertes en tonnage absolu étaient attribués à seulement huit pavillons de complaisance. Parmi les dix registres qui détiennent la palme des tonnages perdus, on trouve cinq pavillons de complaisance : Cambodge (1^{er}), Saint-Vincent (2^{ème}), Antigua (8^{ème}), Chypre (9^{ème}) et Belize (10^{ème}).

Toutefois, l'état des navires n'explique pas à lui seul ces pourcentages élevés. L'industrie reconnaît que 80 % des accidents en mer sont dus aux erreurs humaines. Cela n'est guère surprenant quand on sait que les équipages sont surchargés de travail, sous-payés et incapables de prendre suffisamment de repos. Il ne faut pas non plus oublier que les armateurs peuvent se dispenser d'assurer la formation des équipages en matière de sécurité et sont libres de recruter des marins qui ne peuvent communiquer entre eux. Les inspections ITF et celles effectuées par les autorités du contrôle de l'État du port, confirment que beaucoup de marins sont mal nourris et manquent d'eau potable. Nombreux sont les cas de malnutrition, que la nourriture soit insuffisante, mal diversifiée ou, même, avariée.

MANQUE DE PROTECTION

Les consignes de sécurité mal respectées et des navires peu sûrs font du métier de marin la profession la plus dangereuse de toutes. On évalue le nombre de morts en mer à 2 000 par an. Les accidents sont nombreux - chutes dans les écoutilles, membres sectionnés, brûlures, etc. Mais cela ne semble pas préoccuper outre mesure les propriétaires des navires de complaisance qui se soucient avant tout de leurs cargaisons et du coût de tout retard éventuel dans les livraisons.

L'ITF traite chaque année de nombreux dossiers de marins qui n'ont pas reçu les soins médicaux nécessaires. Certains marins blessés ont été abandonnés à terre ou retirés d'hôpitaux coûteux pour être rapatriés à leur domicile où ils recevront souvent des soins inadéquats. Au Québec l'an dernier, quatre marins d'un navire battant pavillon de l'île de Malte, le cargo Imbat, lequel employait un équipage turc ont plongés dans les eaux du St-Laurent, car ils ne pouvaient plus supporter les conditions de vie qui prévalaient à bord. Bien que peu médiatisées, ces situations sont fréquentes. Nous joignons au présent mémoire quelques articles de journaux relatant ces tristes événements.

Ainsi, sans aide extérieure provenant d'organismes responsables, les marins ont très peu de chance d'obtenir une indemnisation. L'amputation d'une main peut mettre un terme à la carrière de marin, et priver ainsi une famille nombreuse de revenus réguliers. L'ITF défend ces dossiers devant les tribunaux. Très souvent, il faut démêler le labyrinthe de structures très complexes des compagnies avant d'identifier celles qui sont responsables du navire et de son équipage. Le système des pavillons de complaisance facilite la tâche des armateurs qui souhaitent échapper à leurs responsabilités.

SALAIRES IMPAYÉS

Chaque jour, l'ITF est alertée par des équipages à qui l'on doit d'importantes sommes d'argent. Fréquemment l'équipage n'est tout simplement pas payé et les marins qui le sont ont du mal à envoyer de l'argent à leur famille car leur salaire est très inférieur aux

normes internationales établies. Souvent les mois passent sans que l'argent promis leur soit versé. Dans une situation de plus en plus désespérée, les marins ne voient pas comment s'en sortir. Sans argent, ils ne peuvent même pas rentrer chez eux. C'est chez les navires battant pavillon de complaisance que l'on trouve le plus de marins abandonnés. Ils sont coincés sur le navire sans soutien syndical et sans aucun moyen de prendre contact avec leur armateur.

Les interventions des inspecteurs ITF ont été particulièrement efficaces pour récupérer les salaires dus aux gens de mer. En 1997, l'ITF a pu récolter 37 millions de dollars US d'arriérés de salaires pour des marins employés sur des navires battant pavillon de complaisance ou autres navires sous normes. Plus de 25 % des navires qui battent des pavillons de complaisance sont maintenant couverts par des accords ITF qui offrent une protection directe à plus de 80 000 marins.

VULNÉRABILITÉ

En dépit de toutes ces épreuves, beaucoup de marins employés sur des navires qui battent des pavillons de complaisance ont trop peur pour se plaindre. À Manille, aux Philippines, premier pays fournisseur de main-d'œuvre pour la flotte mondiale, les agences d'embauche mettent à l'index les gens de mer qui «font des histoires».

Il est fréquent que des capitaines inscrivent la mention «agent provocateur de l'ITF» dans leur livret de débarquement. Certains marins ont même été emprisonnés à leur retour chez eux. Alors que des milliers d'autres marins attendent pour prendre leur travail, ils sont impuissants à se protéger. En vertu des nouvelles sources de main-d'œuvre toujours meilleur marché, notamment en Chine, les conditions et salaires ne peuvent qu'empirer.

La campagne de l'ITF contre les pavillons de complaisance a permis d'obtenir de meilleures conditions de vie et de travail pour des gens de mer de toute nationalité. Si l'ITF n'imposait pas des réglementations aux navires qui battent des pavillons de complaisance dans le cadre de conventions collectives, des milliers de marins seraient aujourd'hui dépourvus de protection et de droits. Même s'il ne fait aucun doute que l'exploitation des gens de mer va se poursuivre, nous avons la ferme conviction que l'ITF maintiendra le cap et continuera à protéger la qualité de vie des marins en dénonçant les pratiques illégales des armateurs sans scrupule.

La standardisation des conditions de travail est l'ultime objectif et les syndicats jouent un rôle crucial dans ce domaine. Lorsque les réglementations nationales peuvent être aussi facilement détournées par n'importe quelle grande compagnie qui dispose de filiales dans d'autres pays, le syndicalisme international joue un rôle essentiel. Sans lui, il est inévitable que les conditions de travail continuent à se dégrader.

Depuis plus de cinquante ans, la campagne contre les pavillons de complaisance s'est donné les objectifs suivants :

- o l'élimination des systèmes de pavillon de complaisance et l'établissement d'un cadre de régulation pour les transports maritimes qui s'inspire du concept du lien véritable entre le pavillon arboré par un navire et le lieu de la propriété réelle et du contrôle ;
- o la lutte contre les navires sous normes et l'application d'accords agréés par l'ITF pour tous les navires, quel que soit leur pavillon, en utilisant tous les moyens politiques, industriels et légaux à la disposition de l'ITF ;
- o la protection et l'amélioration des conditions d'emploi des travailleurs maritimes, en veillant à ce que tous les travailleurs maritimes, sans distinction de couleur, nationalité, sexe, race ou croyance, ne soient pas victimes de l'exploitation de leur employeur ou de ceux qui agissent en leur nom ;
- o le renforcement des syndicats affiliés au plan individuel, pour tous les aspects organisationnels, afin d'obtenir un meilleur degré de solidarité au niveau de la campagne orchestrée par l'ITF.

Conclusions

Considérant le rôle primordial du Saint-Laurent dans l'approvisionnement en eau potable des Québécois, la valeur et la qualité des ressources halieutiques qu'il recèle, l'importance de la population concentrée sur ses rives et sur celles de ses affluents, la proportion des terres arables qui y sont contiguës et ses politiques philanthropiques et humanistes, le Québec devrait se faire l'ardent défenseur des droits des marins à des conditions de travail convenables et devrait s'opposer à toute forme d'exploitation rappelant l'esclavagisme et l'asservissement.

De plus, considérant que l'état physique des navires où prévalent ces conditions de travail condamnables est le plus souvent pitoyable et que le Québec peut être particulièrement vulnérable à une déficience de leur part, le gouvernement fédéral à qui incombe la responsabilité réglementaire en matière maritime, devrait défendre l'accès aux navires qui battent quelque pavillon de complaisance que ce soit.

Heureusement, considérant l'extraordinaire qualité de construction des méthaniers et des équipements de haute technologie dont ils sont dotés (à tonnage égal, leur coût de construction est plus du double de celui d'un pétrolier), aucun de ces navires ultra modernes à double coque n'est exploité sous pavillon de complaisance. Ce simple fait nous rassure quant à la sécurité des opérations de transport et de transbordement du gaz naturel destiné au terminal de Rabaska, car elles relèvent de marins expérimentés, hautement qualifiés et bien traités.

La compétence des effectifs et le professionnalisme des armateurs propriétaires des méthaniers expliquent aussi pourquoi aucun incident impliquant des blessures ou des décès n'est survenu au cours des 40 dernières années.

Nous souhaitons en terminant faire remarquer que les mêmes notions de compétence des effectifs et de professionnalisme des armateurs canadiens sont largement reconnus internationalement. Nous sommes convaincus que la création de Rabaska contribuera favorablement à la rinouance et à l'expansion de l'esprit de concertation québécois et canadien quant aux enjeux environnementaux, sociaux et de sécurité maritime.

Le Syndicat international des marins canadiens appuie sans réserve le projet Rabaska.



Michel Galarneau

Vice-président
Syndicat international des marins canadiens.

2^e étage / 2nd floor – 240 Chemin Ste-Foy, Québec, Qc, G1R 1T3
Tél.: (418) 529-6801 – Fax : (418) 529-3024
quebec@seafarers.ca