



Marins oubliés à bord : qui sont les coupables ?

Sébastien d'Aurade
Rédacteur en chef

Comme chacun sait, le coronavirus a durement frappé la communauté maritime internationale, certes par ses effets dévastateurs sur certains secteurs de son économie, mais surtout par les drames humains engendrés par le chaos constaté lors des tentatives de relèves d'équipages. Si certains ont fait ce qu'ils ont pu, d'autres en ont honteusement profité pour garder à bord plus longtemps que prévu des équipages souvent originaires de pays pauvres, n'ayant pas les moyens de faire entendre leur voix.

Certains seraient à bord depuis 20 mois !

Combien sont-ils ? Difficile à savoir : selon les sites consultés, de 100 000 à 400 000, ce dernier chiffre paraissant toutefois exagéré.

Quels sont ceux qui ont la responsabilité de veiller à ce que les marins puissent rentrer chez eux au moment prévu par leur contrat et dans des conditions normales et humaines, c'est-à-dire avec en poche leur salaire et leur billet d'avion ?

- les armateurs et affréteurs
- les gestionnaires de flottes

Mais maintenant, il faut ajouter :

- Les autorités portuaires
- les autorités sanitaires
- les États

En effet, ce qui naguère était considéré comme une routine acquise ne l'est plus du tout.

Certains armateurs et affréteurs profitent de la situation pour garder à bord leurs équipages arrivés en fin de contrat sans les rapatrier, voire sans les payer, prétextant une impossibilité matérielle quelconque pour faillir à leurs obligations.

S'il est vrai que certains ports ou pays refusent ces mouvements, disant qu'ils ne sont pas matériellement équipés pour le faire, d'autres comme Singapour ont prouvé que tout était possible, en prenant les dispositions sanitaires nécessaires, finalement relativement simples.

Mais l'occasion était trop belle pour ces gérants indéliques, parfois criminels, pour se faire un peu plus d'argent, facilement gagné.

Beaucoup de chinois dans le lot ; quelle coïncidence... (on connaît leur "art" de piller les zones de pêche sur lesquelles ils n'ont aucun droit).

On sait qui ils sont, car malgré le fait qu'ils changent fréquemment de pavillon et de raison sociale, avec les moyens modernes de traçabilité, on finit toujours par y arriver.

Monsieur Xi Jinping n'en a peut-être pas entendu parler, ni les membres du gouvernement ou du parti.

Mais les armateurs du Moyen-Orient ne sont pas de reste...

Mais ne mettons pas tout le monde dans le même panier : certains armateurs, tels Louis-Dreyfus et Oldendorff, CMA CGM (et bien d'autres encore) et des ports comme Le Havre, Marseille et Singapour, ont mis en place des procédures pour ce faire. On trouve aussi parmi les bons élèves Antigua, le Brésil, les îles Cook, Chypre, la Grèce, les Philippines Saint Christophe et Niévès, l'Espagne, les Émirats et le Vanuatu.

Cela dit, il faut aussi que les gouvernements et autres intervenants y mettent du leur, ce qui semble être rarement le cas.

L'Australie, théoriquement soucieuse du bien-être des équipages, bannit maintenant de ses eaux les navires ayant des marins à bord depuis plus de onze mois ; mais dans un même temps, les ports de l'ouest du pays ont mis en place une série de restrictions sanitaires rendant les relèves quasi impossibles. Refuser le navire ne résout pas le problème, mais ne fait que le déplacer...

La seule solution valable est d'envoyer le navire faire escale dans un port ou les autorités portuaires, sanitaires et administratives, en liaison avec certaines compagnies aériennes, permettent ces mouvements. Depuis le

début de la pandémie, Qatar Airways dit avoir rapatrié plus de 150 000 marins.

Mais dérouter un navire coûte cher (selon le type et la taille, avec les jours perdus, le chiffre peut atteindre des centaines de milliers de dollars, sans compter un coût supplémentaire de 2 000 dollars par marin, rien que pour les transferts, selon une estimation faite par les armateurs.

Si on multiplie les ports d'accueil, on règle une bonne partie du problème. L'OMI a annoncé vers la mi-novembre qu'elle allait publier une liste des ports permettant les relèves ; on l'attend toujours...

Mais il y a d'autres coupables, qui pourtant vont jurer de leur bonne foi, la main sur le cœur :

- les affréteurs, souvent gros du négoce international ou géants du secteur minier.
- les courtiers
- les gestionnaires de flottes
- les ports
- les assureurs,

Bref tous les intervenants du monde de l'affrètement, sans doute irréprochables dans leur gestion, mais coupables de travailler en toute connaissance de cause avec des gens qui s'enrichissent sur le dos des plus démunis.

Après tout, les affaires sont les affaires, n'est-ce pas...

C'est le fameux "si je n'accepte pas, mes concurrents ne se gêneront pas pour en profiter", éternel cercle vicieux.

Les organisations maritimes internationales ont bien souligné qu'il fallait faire quelque chose, mais sans proposer la moindre directive ou suggestion de mise à l'index des profiteurs. Certaines en ont même appelé à Jeff Bezos, fondateur d'Amazon, sans toutefois préciser ce qu'elles attendaient exactement de lui.

Tous ceux qui ont un pouvoir de décision devraient s'unir pour le faire, laissant ainsi aux indéliques leurs navires sur les bras, sans affrètements.

Mais ne rêvons pas...

En attendant, espérons que les marins seront prioritaires pour les vaccinations ; mais qui le fera, et dans quels ports ? encore une zone d'ombre. Le fait de leur reconnaissance de "travailleurs-clés" par l'ONU aidera, du moins l'espérons nous.

Une fois de plus, la communauté maritime prouve que si elle est capable du meilleur, elle en est aussi du pire. Voilà pourquoi elle est aussi coupable. Coupable de tolérer en son sein nombre de brebis galeuses, alors qu'elle se devrait de les en exclure en refusant la moindre collaboration commerciale.

Je ne chanterai pas pour attirer
les marins dans les abysses; les
pauvres ont déjà suffisamment
d'ennuis.



Sommaire

- ✓ Marins oubliés à bord : qui sont les coupables ?
- ✓ Les cargos de bois.
- ✓ Le pilote lamaneur, la charte-partie, Cousteau, les jauges.
- ✓ D'autres marins ont, aussi, été abandonnés.

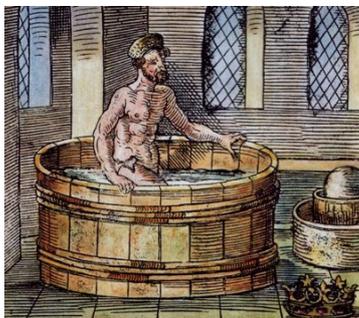
Les cargos de bois

Alain Genty

Après le retour à la marine à voile (*Marinfos Magazine* n° 20 du mois de février <https://tinyurl.com/touw5wm>), nous passons maintenant à une autre innovation technique, les cargos en bois.

On se demande comment on n'y avait pensé plus tôt...

Pourtant, la solution était là, sous nos yeux, depuis des siècles, mais nous, simples esprits, étions concentrés sur les métaux, depuis qu'on avait découvert qu'une coque en fer pouvait très bien flotter si elle était étanche et pas trop lourde par rapport à la poussée exercée. Et en avant les grands navires...et les grands moteurs, et les grandes capacités, et les grands tout !



Archimède dans son bain.

Tout comme pour la voile, la presse spécialisée a fait état récemment d'une initiative au Costa Rica pour la construction d'un cargo en bois. Les travaux ont déjà commencé. L'initiative est certes louable car l'esquif en question sera entièrement "vert" et le projet a suscité beaucoup d'enthousiasme, y compris chez la réputée sérieuse BBC.



Tout ce petit monde est plein de bonne volonté et de bonnes intentions, et nous ne voudrions pas modérer leur ardeur.

Les avantages sont nombreux : nous avons beaucoup trop d'arbres, notamment au Brésil, en Indonésie, en Afrique etc. Les efforts louables faits par les planteurs pour agrandir les terres arables sont certes méritoires, mais visiblement insuffisants. Construire des navires de charge en bois va pouvoir permettre d'en utiliser plus.

Voilà pour le service rendu à la planète. Et 12 000 arbres par an seront replantés pour compenser.

Examinons maintenant en détail les autres aspects positifs :

- Le bois est moins dense que l'acier(*), et comme nous nous acheminons vers une marine à voile, le vent pourra propulser le navire plus facilement. On ne construira plus que des petits bateaux, un retour aux géants des mers étant exclus pour des raisons techniques.

- Il suffira d'appliquer sur la coque un revêtement contre les tarets (en vente chez tous les bons avitailleurs), on équipera le bateau avec des systèmes pour capturer l'énergie sous-marine(**) et des panneaux solaires, venant en complément des voiles (mais des voiles modernes, pas de ces mauvaises pièces de tissu qui gonflent au gré du vent ou qu'on affale en cas de besoin ; pas de bords à tirer : tout est automatisé).

Le bateau pourra filer 16 nœuds (avec le vent en poupe...) contre les 20/24 des porte-conteneurs classiques avec un chargement de NEUF conteneurs de vingt pieds. Vous avez bien lu : neuf, pas sept ou huit, neuf !

- Avec le retour des calfats, on va pouvoir lutter contre le chômage de façon efficace.

Dans les ports, quelle tranquillité : comme les portefaix obtiendront le maintien des équipes nécessaires aux portiques géants employés de nos jours, une bonne partie d'entre eux pourra tranquillement taper le carton dans un endroit abrité du soleil et des intempéries.

- Et comme sur les navires de Neoline, on pourra charger du cognac, ce qui offrira, de plus, l'avantage de pouvoir le faire vieillir un peu plus longtemps. Plus besoin de soutes polluantes, empreinte carbone zéro garantie ; les verts en extase, prêts à payer leurs marchandises importées trois fois plus cher.

Confidentiel, pour nos lecteurs seulement : nos services techniques ont ouï dire qu'un chantier chinois serait sur le point de déposer un brevet pour une longue latte de bois, au bout aplati, qu'on passerait par la coque des côtés latéraux. Des membres de l'équipage les actionneraient en les plaçant dans l'eau et en exerçant une poussée de l'avant vers l'arrière. La répétition du mouvement ferait avancer le bateau. Pas besoin de combustible, ni de vent. Une véritable révolution technique !

Dix pour cent des bénéfices(***) iront aux causes écologiques et autres œuvres.

- On pourra en produire en France, car nombre de petits chantiers maîtrisent parfaitement ce type de bateaux, et, avantage supplémentaire, on portera un coup décisif aux vilains constructeurs du sud-est asiatique.

Amis lecteurs, tenez-vous prêts : le changement arrive, le changement est là. La planète est sauvée !

(*) 0,67 pour le teck, de 0,6 à 0,9 pour le chêne et 8,2 pour l'acier.

(**) en cours d'invention...

(***) il y en aura certainement beaucoup ; il faudrait être de mauvaise foi pour penser -ne serait-ce qu'un instant- le contraire.



Note de la rédaction : Il semblerait qu'un confinement prolongé ait eu des effets néfastes sur le comportement de monsieur Genty, mais ses proches des milieux maritimes nous ont suggéré -vu son état- de ne pas le heurter de front et de faire comme si son article tenait la mer. Après mûre réflexion, nous avons donc décidé de le publier.

De quoi être éplapourdi !

Amazon, pour le seul 3e trimestre 2020 a généré des revenus de 96 milliards de dollars et dépensé en transport/livraison dans le monde entier, toujours pour le seul 3e trimestre 2020, la somme faramineuse de 15 milliards de dollars....

Pour avoir un ordre de grandeur, Maersk, le plus grand armateur du monde capitaliste, n'a généré, dans la même période, des revenus QUE de 2,4 milliards de dollars... 40 fois inférieurs à ceux d'Amazon !



Le pilote lamaneur

Dès le XIVe siècle, le "Pilote lamaneur", marin qui connaissait particulièrement l'entrée d'un port et qui y résidait, était chargé de conduire les navires à l'entrée et à la sortie.

Le mot pilote, entré dans l'usage vers 1484, serait emprunté de l'italien *piloto* venant du grec byzantin *pedôtês* qui signifie "gouvernail".

L'activité est dûment réglementée, le commentaire sur l'article VIII de l'ordonnance de marine de 1681, à l'époque de la marine à voile donc, évoque l'attitude que le capitaine doit avoir envers un lamaneur se présentant en état d'ivresse pour piloter son navire. "Dans le vrai, si cet article était pris à la lettre, les interdictions seraient si fréquentes et si multipliées, qu'il n'y aurait presque jamais de pilotes en exercice... ce qu'il y a de singulier, c'est qu'il est des pilotes et autres mariniens, qui ne montrent jamais plus d'habileté, de courage et de prévoyance tout à la fois, que lorsqu'ils sont ivres à un certain point..."

ARTICLE VIII.

Le lamaneur qui entreprendra étant yvre, de piloter un vaisseau; sera condamné en cent fols d'amende, & interdit pour un mois du pilotage.

Dans le vrai, si cet article étoit pris à la lettre, les interdictions seroient si fréquentes & si multipliées, qu'il n'y auroit presque jamais de pilotes en exercice, tant les hommes de mer sur les ports, sont sujets à s'enivrer. Mais il est différents degrés d'yvresse; & ce qu'il y a de singulier, c'est qu'il est des pilotes & autres mariniens, qui ne montrent jamais plus d'habileté, de courage & de prévoyance tout à la fois, que lorsqu'ils sont yvres à un certain point.

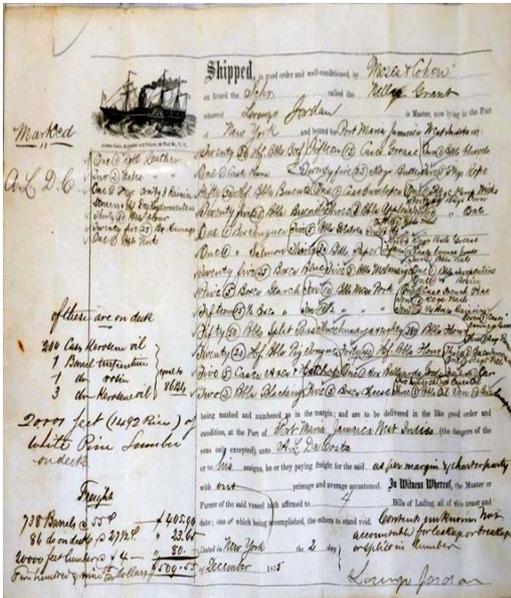
Le meilleur est néanmoins de ne pas s'y fier; ne fût-ce qu'à cause de la difficulté de distinguer le degré d'yvresse qui ne feroit pas dangereux; & à cela le remède est facile, le maître ayant la liberté de refuser tout pilote qui fera reconnu yvre. Si en suite il le laisse enivrer à son bord, ce sera uniquement sa faute.

La charte-partie

La Charte-partie est un contrat d'affrètement par lequel le propriétaire d'un navire loue celui-ci à d'autres personnes en vue du transport d'une cargaison. On différencie l'affrètement à temps, l'affrètement loue le navire pour une période donnée, et l'affrètement au voyage, le navire est loué pour un voyage donné. Il y a, bien sûr, d'autres subtilités que nous ne développerons pas ici, des ouvrages entiers y sont consacrés.

Le terme "Charte partie" vient des marchands italiens : on rédigeait un contrat sur une page, on le déchirait, et chacun partait avec un morceau. À l'arrivée, s'il y avait un litige, on réunissait les deux parties pour reconstituer le contrat. C'est la "carta partita". Pour vérifier l'authenticité des exemplaires, il suffisait de vérifier qu'ils s'assemblaient facilement.

Per medium charta incidebatur, et sic fiebat partita (la carte était coupée par le milieu et devenait ainsi partagée).



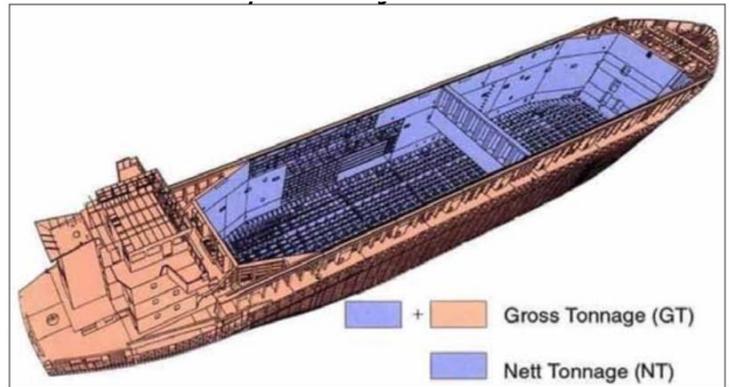
Pourquoi le commandant Cousteau portait-il un bonnet rouge ?

Le commandant Jacques-Yves Cousteau portait constamment son fameux bonnet rouge. Ce choix n'était pas dû au hasard, c'était un hommage aux bagnards qui avaient été choisis comme cobayes pour tester les tout premiers scaphandres. Ces bagnards portaient un bonnet rouge qui permettait de les distinguer des autres hommes.



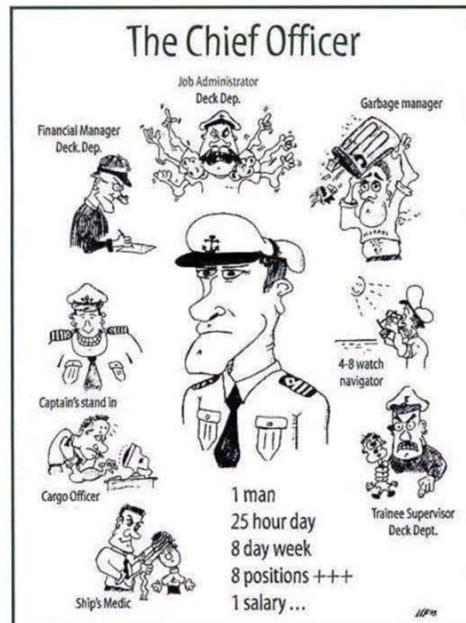
La différence entre Jauge brute et Jauge nette

Un bon croquis vaut mieux qu'un long discours
(Napoléon Bonaparte)



GRT = Gross Register Tonnage (Jauge brute). Volume de la coque en tonneaux de 100 cbf (2,8317 m3).

NRT = Net Registered Tonnage (Jauge nette). Volume de la coque, amputé des espaces occupés par la machine, les cabines et les soutes, en "tonneaux" de 100 pieds cubes (2,8317 m3).



Le second capitaine

- 1 homme,
- 25 heures par jour,
- 8 jours par semaine,
- 8 fonctions
- 1 seul salaire.

D'autres marins ont, aussi, été abandonnés

En 1967, la guerre éclate entre l'Égypte et Israël qui a annexé la péninsule du Sinaï voisine. En représailles, l'Égypte veut paralyser l'économie israélienne en bloquant le canal de Suez avec des navires coulés, des mines et autres décombres, emprisonnant de ce fait dans le canal, 14 navires étrangers malchanceux.

Les navires, britanniques, français, américains, allemands, suédois, bulgares, polonais et tchécoslovaques se sont regroupés dans le Grand Lac Amer.

Israël contrôlait la rive est du canal, l'Égypte, la rive ouest. Les marins regardaient, impuissants, les deux camps échanger des coups de feu et des roquettes au-dessus de leurs têtes.

Le premier mois a été comme des vacances, le deuxième mois a été très dur. A la fin du troisième mois, c'était terrible.

N'ayant rien d'autre à faire que d'assurer l'entretien de leurs prisons flottantes, les bateaux se sont mis à tourner sans but autour du Grand lac amer pour essayer de maintenir les moteurs en bon état.

N'ayant nulle part où aller, les équipages ont fini par mettre de côté leurs différences, et ont formé une sorte de micro-nation, se faisant appeler la "Flotte jaune", en référence au sable balayé par le vent qui s'amoncelait sur les ponts.

Chaque navire s'était assigné une fonction différente. Le cargo polonais servait de bureau de poste. Les Britanniques organisaient des matchs de football. Un navire servait d'hôpital, un autre de cinéma. Le dimanche, le navire allemand organisait des services "religieux" ; en fait, les allemands, qui recevaient de la bière gratuite des brasseries de leur pays, organisaient plutôt régulièrement des fêtes de la bière.

C'était comme un camp d'été pour adultes. Les hommes (et une femme) passaient le temps en participant à des régates à la voile, en faisant du ski nautique sur une planche de surf tirée par un canot de sauvetage. Ils jouaient au bingo et au cricket et organisaient des compétitions de natation.

Pendant les Jeux olympiques de Tokyo de 1968, ils ont organisé les "mini-olympiques du Lac amer", avec des compétitions d'haltérophilie, de water-polo, de tir au fusil à air comprimé, de saut en hauteur et, bien sûr, de natation.

À Noël, ils ont installé un sapin de Noël flottant et ont fait descendre un piano sur un petit radeau, qui a fait le tour du lac et a donné la sérénade à chaque bateau. La flotte jaune s'est baptisée "Great Bitter Lake Association", l'Association du Grand Lac Amer.

Au milieu des années 1970, une grande partie des cargaisons que les navires transportaient était pourrie. La "Flotte jaune" ressemblait maintenant à une ville fantôme, habitée par des équipages squelettiques épuisés.

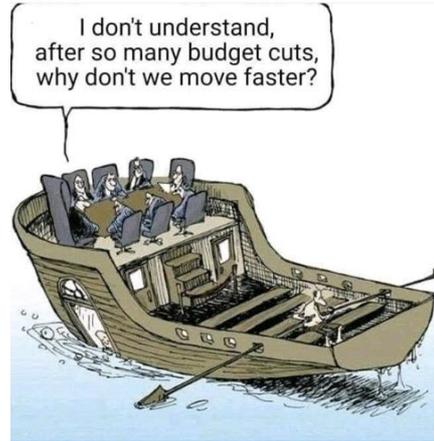
En 1975, environ 750 000 explosifs avaient été retirés du canal de Suez, rendant ainsi à nouveau possible la navigation. L'Association du Grand Lac Amer se dissout, et les navires de la Flotte jaune purent enfin reprendre leurs voyages interrompus 8 ans auparavant.



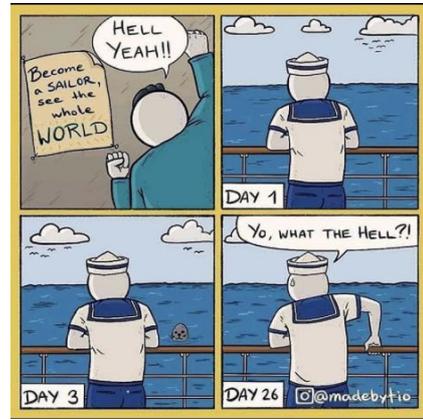
L'arbre de Noël flottant fabriqué par les marins polonais du cargo "Djakarta", un des navires de la Flotte jaune comme s'étaient surnommés les équipages des 14 navires bloqués dans le canal de Suez pendant 8 ans, après que le canal ait été bloqué pendant la guerre des Six Jours. Entre 1967 et 1975.

L'équipage Marinfos vous souhaite une bonne fête de Noël malgré le virus chinois qui nous empoisonne

Humour



"Je ne comprends pas pourquoi, après tant de coupes budgétaires nous n'avancons pas plus vite ?"



"Engagez-vous dans la marine, vous verrez du pays"...



Pour s'abonner au bulletin quotidien de Marinfos

gentyco1@gmail.com

Marinfos Magazine est strictement privé, envoyé à un nombre limité de destinataires et ne saurait en aucun cas être assimilé à une quelconque entreprise de presse.

Les envois et dossiers de Marinfos : <http://marinfos.e-monsite.com>