

Pandémie et relèves d'équipages

Alain Coudray

Administrateur général des affaires maritimes (2S)

Institut français de la mer – Comité de Toulon-Provence-Corse

Dans une enquête récente de Mission to Seafarers (l'organisme anglican d'aide aux marins du commerce sur leurs conditions de vie) en cette période de pandémie, un marin philippin déclare : « Life during Covid is hell ! ». C'est que pour ces centaines de milliers de gens de mer qui continuent à approvisionner les ports mondiaux en produits alimentaires, d'équipement ou de santé, se pose un problème humanitaire grave : la quasi impossibilité de retourner chez eux à l'issue de leur contrat ou de se faire remplacer à bord. Un problème que les medias ignorent.

Quelques chiffres

80 à 90% du commerce mondial se font par la voie maritime. La flotte marchande mondiale représente 48 000 navires (54 000 avec l'offshore). À leur bord 774 000 officiers et 873 000 membres d'équipage dont, hors le personnel en congé, environ 1 million de navigants. À l'issue de leur temps d'embarquement (4 mois pour les officiers, 8 à 9 mois pour les marins) ils sont rapatriés à leur domicile et remplacés par du personnel de même compétence sur le navire qui –hors période d'entretien– poursuit sa navigation commerciale. Ces relèves d'équipages concernent 100 000 personnes par mois.



Pourquoi ces relèves ?

Les marins durant leur embarquement, accomplissent sept jours sur sept des tâches qui requièrent une attention professionnelle constante. La prolongation de leur embarquement pendant plusieurs mois les exposerait à une fatigue, et donc à un risque d'accident, et serait préjudiciable à la sécurité du navire. S'y ajoutent, en ces temps de pandémie, l'anxiété et le stress psychologique concernant la santé de leur famille à plusieurs milliers de kilomètres et l'incertitude sur la possibilité de leur rapatriement. En ce qui concerne les remplaçants, c'est un problème financier qui peut se poser, le marin n'étant plus rémunéré à la fin de son congé.

La relève est de plus obligatoire car la Convention sur le Travail Maritime (CTM2006) limite à 11 mois la période maximale continue d'embarquement du marin, dont le rapatriement à son domicile est à la charge de son armateur.

Pourquoi ces relèves ne s'effectuent elles pas normalement ?

Les raisons, liées à la pandémie, sont nombreuses :

- Au départ de la crise sanitaire, la réticence des capitaines (et de leurs armateurs) à voir arriver sur un navire épargné par le Covid des marins en provenance de pays contaminés (Chine notamment), quitte à demander une dérogation à la limite des 11 mois ;
- Refus des ports, sur consigne des États, de débarquement des marins ;
- Fermetures des frontières ou refus de visas ;
- Difficultés à faire venir les remplaçants (transports, quarantaines) ;
- Suppression des vols internationaux.

En mars plus de 300 000 marins attendaient la relève.

Les réactions

C'est le syndicat international des gens de mer, la *Fédération Internationale des Transports* (ITF) qui lance la première alerte, accusant les États du pavillon « *de ne pas protéger la santé des gens de mer pendant cette crise sanitaire* ». Début mars, elle s'associe aux représentants des armateurs, l'*International Chamber of Shipping* (ICS) –plus soucieuse, elle, du maintien des escales commerciales de ses navires– pour demander aux Nations Unies que les marins soient reconnus comme personnel nécessaire aux approvisionnements mondiaux, et, comme tels, ne se voient pas opposer dans les ports des restrictions de circulation, liées à la pandémie, afin de permettre les relèves d'équipages.

L'*Organisation Maritime Internationale* (OMI), qui s'était déjà

préoccupée du difficile rapatriement des passagers des navires de croisière (Déclaration du 13 février demandant la coopération des États du pavillon et des armateurs), met en place en avril une équipe de gestion de crise pour les gens de mer. Elle a pour rôle de suivre l'évolution de la situation, de coordonner les efforts et de fournir un soutien dans des situations les plus urgentes. En partenariat avec l'OIT, l'ICS et l'ITF, elle réussit à régler quelques cas individuels. Le Secrétaire Général a plusieurs fois exhorté les gouvernements à désigner les gens de mer comme « travailleurs clés » et à les exempter des restrictions imposées aux déplacements. À ce titre l'OMI participe à la manifestation des navires en escale dans tous les ports, organisée le 1^{er} mai. Parallèlement elle organise en détail (Circulaire de 50 pages du 5 mai) les protocoles sanitaires des relèves, du domicile de marin au navire et *vice versa* (avec masques, tests, prises de température, hébergements temporaires...) dont les mesures s'imposent aux armateurs avec des recommandations pour les autorités locales des ports et aéroports par lesquels transitent les marins.

Avec l'été et le ralentissement de la pandémie, le nombre de marins bloqués baisse à 200 000. Une quarantaine d'États ont reconnu de statut de « travailleurs clés » mais beaucoup ne l'appliquent qu'à leurs nationaux, ce qui ne facilite pas les relèves. Le 9 juillet, à l'initiative du Royaume-Uni, se tient un Sommet International Virtuel regroupant 13 pays (Allemagne, Arabie Saoudite, Danemark, Émirats Arabes Unis, États-Unis, France, Grèce, Indonésie, Norvège, Pays Bas, Philippines, Royaume-Uni et Singapour) auxquels s'associent des représentants de l'OMI, de l'OIT, de l'ICS et d'ITF.

Une Déclaration commune est signée qui désigne les marins comme des « travailleurs clés » et indique que l'impossibilité des relèves d'équipages constitue « *le défi opérationnel maritime le plus urgent à relever pour assurer la sécurité et l'efficacité du commerce mondial* ». Depuis le mois de mars, seuls 25% des changements d'équipages prévus ont eu lieu. Les signataires sont conscients des risques importants pour la santé physique et mentale des marins et sur la sécurité de la navigation maritime. Dans leur Déclaration, ils affirment que la crise sanitaire a montré « *le besoin drastique de prioriser la chaîne d'approvisionnement pour assurer la résistance de nos économies* » et l'importance d'assurer un transport maritime « *sûr et efficace* ». Pour y parvenir, ils proposent d'autoriser des exemptions de quarantaines ou autres restrictions similaires pour les déplacements des marins et des dérogations ou autres assouplissements pour les visas ou documents habituellement demandés aux marins. À ce sommet, la position des armateurs a été très claire. Guy Platten, le secrétaire général de l'ICS, qui regroupe 80% de la flotte marchande mondiale, a fustigé l'immobilisme de certains États : « *La paperasserie et la bureaucratie ne doivent pas pouvoir piéger nos marins et causer des problèmes économiques à vos propres pays* ». L'engagement pris par les 13 de mener avec les autres États des discussions pour faire avancer cette



question des relèves « *doit se traduire en action* ».

Le Secrétaire Général de l'OMI salue cet engagement et incite les autres États à signer cette déclaration. On remarque notamment que ni la Chine, ni l'Inde, pays grands pourvoyeurs de marins, ne l'ont signé. Le Secrétaire Général des Nations Unies Antonio Guterres exprime lui aussi son inquiétude face à cette crise humanitaire et demande à tous les pays, en reconnaissant ce statut des marins, de s'assurer que les relèves puissent avoir lieu en toute sécurité.

Avec le recul estival de la pandémie et des restrictions de déplacement qui lui sont liées, avec notamment la reprise de certains vols internationaux, le nombre de marins bloqués, soit à bord, soit dans les ports où ils ont été débarqués parce qu'ils ont atteint les onze mois d'embarquement, n'atteint plus que 200 000.

Certains États, comme l'Australie, Singapour et plusieurs États européens, dont la France, dépensent beaucoup d'énergie pour la relève des équipages de leurs navires ou de ceux en escale dans leurs ports.

Les armateurs élèvent aussi la voix en fustigeant les affréteurs de leurs navires qui refusent les relèves, même quand ils proposent d'en régler le supplément de coût, ou qui font de la discrimination sur la nationalité des marins embauchés en privilégiant les pays « médicalement plus sûrs ». C'est le cas d'INTERCARGOS réunissant les armements de minéraliers, qui demande qu'une clause concernant les relèves soit incluse dans les charte-parties.

Il faut reconnaître que les équipages ne jouent pas toujours le respect des protocoles sanitaires (tests falsifiés ou non-respect intégral de la quarantaine) pour assurer leur embarquement rapide, mais ces cas sont apparemment peu nombreux. Par contre, on a décelé plusieurs cas de trafic de migrants, sous couvert de fausses relèves d'équipages.

En novembre, avec la reprise de la pandémie, le nombre de marins en attente de relève regrimpe fortement à environ 400 000. Et, bien que ces faits ne soient pas médiatisés, on note plusieurs cas de suicides de marins, d'accidents du travail, ou de mouvements de protestation de certains équipages lors d'escales dans un port.

Les armateurs se tournent vers le géant du commerce mondial : le Président d'Amazon, Jeff Bezos ! La *Round Table of International Shipping Associations*, qui regroupe avec ICS, BIMCO, INTERCARGO et INTERTANKO, lui demande d'user de son influence comme leader mondial de commerce dont le *business* repose sur le transport maritime. En prenant en considération les 400 000 marins bloqués en mer, elle lui suggère d'exercer une pression sur les chefs d'États, dont le futur Président des USA, pour que les marins soient reconnus comme « *key workers* », et ainsi faciliter leurs déplacements.

Mais, c'est à l'initiative de la France (voir plus loin) qu'une première me-

sure concrète est prise pour faciliter ces changements d'équipages. A savoir la mise en place par le Comité de la Sécurité maritime de l'OMI d'une base de données actualisée, permettant à chaque capitaine ou armateur de connaître pour chaque port les possibilités, les contraintes ou les impossibilités pour les marins d'embarquer ou de débarquer.

Enfin, le 1er décembre, les 193 États, membres des Nations Unies, ont adopté une Résolution, proposée par l'Indonésie et soutenue par une coalition de 71 pays. Elle « *demande instamment aux États membres de désigner les marins comme des travailleurs- clés* » et encourage les gouvernements à permettre aux « *marins bloqués en mer d'être rapatriés et que d'autres les remplacent* ». L'ICS, qui salue cette initiative, espère que cette qualification permettra aux marins d'être prioritaires pour bénéficier des futurs vaccins.

L'action de la France

Dès le mois de mars, le ministère de la Mer met en place une cellule de crise gérée par le guichet unique du Registre International Français (RIF) dépendant de la Direction des Affaires Maritimes. Son objectif : appuyer les demandes de relèves des armateurs français et permettre aux marins de rentrer chez eux au titre de travailleurs prioritaires, tout en respectant les protocoles sanitaires. Sous pavillon français, la durée d'embarquement maximale est de 6 mois pour un français et de 9 mois pour un étranger. Cette cellule travaille de façon étroite avec les ministères des Affaires Étrangères et de l'Intérieur et, pour les demandes de relève à l'étranger, avec les autorités consulaires.

Depuis le début de la crise, la France a également mis en œuvre une procédure pour faciliter les relèves sur navires étrangers en métropole et dans les territoires ultramarins, en publiant une liste des ports où les relèves, quel que soit le pavillon, sont garanties et en facilitant le déplacement des marins, quelle que soit leur nationalité, depuis ou vers les ports français métropolitains ou ultramarins. Le port de La Réunion est ainsi devenu un « *hub* » pour les marins riverains de l'Océan Indien. Plus de 16 000 marins étrangers ont pu ainsi être rapatriés à partir de nos ports.

Au plan international la ministre de la Mer, Annick Girardin, s'est exprimée devant l'Assemblée Générale de l'ONU, le 24 septembre, Journée Internationale de la Mer. Après avoir salué les marins « *acteurs essentiels mais invisibles de la mondialisation* » qui ont permis l'approvisionnement de nos économies, elle appelle, pour permettre les relèves indispensables d'équipages, à plus de coopération entre États du pavillon et États du port d'accueil. Elle fait deux propositions :

- L'identification dans chaque zone géographique des ports sécurisés ;



- Le dépôt auprès du BIT d'un projet d'amendement à la CTM 2006 obligeant l'État du pavillon à déclarer au BIT tout dépassement du temps d'embarquement maximal de 11 mois.

La première proposition a abouti, en novembre, après débats au Comité de la Sécurité Maritime, à la mise en place de la base de données mondiale des ports tenue à jour par le CSM. Elle sera opérationnelle fin 2020. En donnant un accès unique aux informations officielles des États sur les ports, elle facilitera les relèves.

Pour conclure

La situation dramatique des centaines de milliers de marins des flottes marchandes mondiales, empêchés, suite aux restrictions de déplacement consécutives à la pandémie de la Covid-19, d'être rapatriés chez eux après leur temps d'embarquement ou de rallier leur navire pour remplacer les précédents, a été peu à peu pris en compte par les États du pavillon. Cette prise en compte est effective depuis la Déclaration Commune –mais minoritaire– de juillet jusqu'à la Résolution de décembre de tous les membres de l'ONU qui reconnaissent aux marins un statut particulier de « travailleurs clés » pour la marche de leurs économies et en acceptant de ce fait de faciliter leurs déplacements à l'occasion des relèves d'équipages. Mais il paraît indispensable, sur la base des propositions de l'OMI, que le même protocole sanitaire soit appliqué pour ces relèves et notamment que soit adoptée la même position sur l'opportunité des quarantaines qui fait encore polémique. Mais la suppression des vols internationaux liée à ces mesures sanitaires reste un obstacle majeur aux déplacements des équipages, originaires pour beaucoup de pays asiatiques.

En mars 2021 on comptait encore 200 000 marins bloqués sur leurs navires. Depuis cette date ce chiffre a baissé compte tenu de l'évolution favorable de la pandémie dans les pays européens et américains du Nord entraînant le rétablissement de nombreux vols internationaux et l'ouverture de beaucoup de ports aux relèves d'équipages. Mais la situation sanitaire de plusieurs pays africains ou asiatiques d'où proviennent de nombreux marins reste préoccupante et entraîne fermeture des frontières et arrêt des vols internationaux¹ sans exception pour les marins.

Sur le plan juridique, une avancée remarquable avec la prise de position de l'Organisation Internationale du Travail (O.I.T.) qui a rappelé aux gouvernements qu'il était « *juridiquement et moralement incorrect que des pays continuent à attendre des marins qu'ils travaillent indéfiniment, tout en les privant de leurs droits*

1. C'est notamment le cas pour les équipages malgaches d'Orange Marine affrontés aux fermetures périodiques des frontières de leur île.

fondamentaux en tant que marins². Dans un communiqué commun, I.T.F. et I.C.S. ont indiqué que « *cela signifiait concrètement que les États sont tenus désormais de laisser les marins débarquer pour se rendre dans un aéroport pour se rendre chez eux, lorsque leur contrat est terminé et de laisser les équipages traverser les frontières pour rejoindre leur navire sans avoir à affronter une montagne bureaucratique* ».

Cette crise a eu aussi des conséquences heureuses par une meilleure prise en compte des marins aux niveaux national et international. L'O.M.I. a fait de 2021 une année « d'action pour les gens de mer et leurs difficultés malgré leur rôle essentiel ». Un séminaire en ligne a été organisé à l'occasion du *World Maritime Day* le 20 septembre sur le thème « *les gens de mer au cœur du transport maritime de demain* ». En France, Armateurs de France a fait signer à ses membres la Charte bleue qui comporte un volet social « *car le dialogue social et l'amélioration des conditions de travail sont la préoccupation primordiale de nos entreprises* ». À ce titre l'armateur doit « assurer la protection des équipages contre les menaces externes » comme le terrorisme ou les pandémies. AdF a financé pour le 20 septembre une distribution gratuite de cartes téléphoniques aux marins *via* les « *seamen's clubs* ». À noter que ces derniers s'adaptent au refus de la plupart des commandants de descente à terre de leurs équipages par un « *click and collect* » au pied des coupées.

Notons enfin que les marins demandent à être prioritaires dans les pays où les vaccins sont encore limités.

Mais, puisque vient le temps des vaccins, il importe, là encore pour le bon déroulement des relèves, que les marins jouissent d'une priorité pour en bénéficier au plus tôt.

2. À La Réunion les Affaires Maritimes ont fait débarquer d'un P.C. indonésien deux marins comptant plus de deux ans de bord.

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08 - association.assifm@sfr.fr

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».