

## **Éditorial de la Revue Maritime Numéro 523 - juillet 2022**

Paris, le 1<sup>er</sup> juillet 2022

### **Les marins, des travailleurs essentiels**

La pandémie avait montré le rôle essentiel du transport maritime dans une économie globalisée et le blocage par l'*Ever-Given* du canal de Suez a illustré à quel point les chaînes logistiques mondiales peuvent être sensibles à des événements locaux, et souligné en même temps le caractère essentiel de la libre circulation des navires dans les canaux ainsi que, plus largement dans les détroits et autres points de passages majeurs.

La guerre en Ukraine rappelle maintenant, et de façon absolument dramatique, combien de nombreuses populations dépendent pour leur alimentation de la liberté, de la sécurité et de la sûreté des mers.

La relocalisation des productions, qu'on la nomme « ré-industrialisation » ou « démondialisation » ne se fera pas en un jour et ne limitera que très partiellement les besoins d'échanges : le transport maritime a encore de beaux jours devant lui et l'envolée des prix pour les conteneurs montre que la demande fléchit peu face à un tel renchérissement. Ce qui, on peut le noter, laisse aussi la place à un renchérissement des coûts liés à la décarbonation des navires, au moins de cette catégorie.

Cette décarbonation est un enjeu majeur pour les armateurs, avec aujourd'hui des choix difficiles pour renouveler leurs flottes et acquérir des navires dont la durée de vie est supérieure à 20 ans mais qui peuvent être rendus obsolètes bien avant du fait des technologies restant à développer et des réglementations en pleine évolution.

Mais les armateurs risquent de devoir faire face à une difficulté plus grande encore dans les prochaines années : celle de trouver les équipages aptes à armer leurs navires.

La réponse mondiale aux difficultés de relève d'équipage pendant la pandémie a été catastrophique. Nombre d'entre eux ont dû rester confinés à bord plus d'un an, parfois deux, alors qu'au même moment d'autres ne renouvelaient pas leurs qualifications et devaient

trouver des revenus alternatifs, faute de pouvoir embarquer : beaucoup de ces marins ont très difficilement vécu ces épreuves et en dépit salaires attractifs par rapports à ceux de leur pays de résidence, ils cherchent maintenant d'autres moyens de subsistance.

Si au risque pandémique vient s'ajouter la menace que font peser les conflits de haute intensité, le risque de voir leur navire pris pour cible ou bloqué dans une zone devenue dangereuse. Ce seront alors d'autres contingents de marins qui quitteront le métier ou ne s'y engageront pas demain.

Depuis plus de vingt ans, les Cassandre nous annoncent à un horizon plus ou moins proche une pénurie de personnels navigants : les conditions de son émergence sont peut-être cette fois réunies et ce ne sont pas les navires sans équipage de demain qui permettront de l'éviter.

La Convention internationale du droit du travail maritime signée en 2006 est entrée en vigueur en 2013. Elle a constitué une grande avancée pour la protection des gens de mer, leurs conditions d'emploi, de santé et de sécurité, de vie et de travail, leur accès aux soins médicaux et à une sécurité sociale. Elle est ratifiée aujourd'hui par 100 des 174 pays membres de l'Organisation maritime internationale, représentant 97% du tonnage mondial.

Pourtant, elle n'a pas fait des marins des travailleurs essentiels. De la formation aux conditions de travail, de la rémunération aux garanties de sécurité : le transport maritime international et l'économie mondiale dépendent de la confiance des équipages dans l'attention portée à chacun de ces enjeux. Armateurs comme Etats auraient tout intérêt à répondre collectivement à leurs nouvelles inquiétudes.

Eudes Riblier

Eudes Riblier