



Comité Toulon Provence Corse

Décembre 2020

Pandémie et relèves d'équipages

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). A leur bord 774 000 officiers et 873 000 membres d'équipage dont, hors le personnel en congé, environ 1 million de navigants. A 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 Etats, 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 Etats 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 Etats 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. A 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 200000. Une quarantaine d'Etats 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, de tient un **Sommet International Virtuel** regroupant 13 pays (Allemagne, Arabie Saoudite, Danemark, Emirats Arabes Unis, Etats 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. A 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 Etats : « *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 Etats 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 Etats à signer cette déclaration. On remarque notamment que ni la Chine, ni l'Inde, pays grand 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 Etats, comme l'Australie, Singapour et plusieurs Etats 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 chartes-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 regrippe fortement à environ 400000. 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 400000 marins bloqués en mer, elle lui suggère d'exercer une pression sur les chefs d'Etats, 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 mesure 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 1^{er} décembre, les 193 Etats, membres des **Nations Unies**, ont adopté une **Résolution**, proposée par l'Indonésie et soutenue par une coalition de 71 pays. Elle « *demande instamment aux Etats 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 Etrangères 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 16000 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 Etats du pavillon et Etats 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’Etat 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 Etats 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 Covid19, 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 Etats 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.

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.