

La marine marchande frappée par la crise sanitaire

PAR LUCIE DELAPORTE
ARTICLE PUBLIÉ LE LUNDI 20 AVRIL 2020

Navires interdits d'accoster, marins bloqués en mer... La marine marchande – qui achemine 90 % des marchandises mondiales – subit de plein fouet la pandémie. Dans ce secteur sauvagement dérégulé, des milliers de marins sont aujourd'hui dans une situation critique.

Depuis la mi-mars, les images de ferries remplis de touristes, errant de port en port, faute de pouvoir accoster à cause de l'explosion de la pandémie de Covid-19, ont fait le tour du monde... Elles ne disent pourtant qu'une petite partie de ce que vivent aujourd'hui les « gens de mer », des marins dont la plupart – près de deux millions de personnes – travaillent sur des navires marchands. Le transport maritime – qui achemine près de 90 % des marchandises mondiales – est pourtant touché de plein fouet par la crise sanitaire.

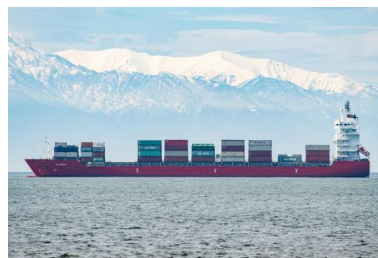
Dans ce secteur clé de la logistique mondiale, qui est aussi l'un des plus féroce ment dérégulés, la situation des marins est devenue critique sur de nombreux navires. L'apparition de la pandémie a ainsi conduit une majorité de pays à fermer leurs ports de manière unilatérale et les équipages des navires marchands se sont, de fait, retrouvés coincés à bord, faute de pouvoir débarquer.

Si quelques cas de Covid-19 ont été signalés sur des navires marchands – l'armateur danois Maersk a rapporté le premier fin mars cinq cas sur un de ses porte-conteneurs en Chine – il reste difficile d'avancer des chiffres tant la communication sur le sujet reste globalement opaque.

« Les États de port [les États dont dépendent les ports – ndlr] ont normalement intérêt à ce que les navires accostent et que le commerce se fasse mais il y a eu, début mars, une panique générale et beaucoup d'États ont interdit l'accès aux ports à tous les bateaux », explique Alina Miron professeure de droit maritime à l'Université d'Angers. « En cas de pandémie, le

règlement sanitaire de l'OMS de 2005 stipule que les États peuvent réduire les accès aux ports mais dans des limites raisonnables », rappelle-t-elle.

Aujourd'hui encore la carte des ports fermés, qui évolue d'heure en heure, est impressionnante.



Un navire bloqué en mer Egée le 7 avril 2020, dans l'attente de pouvoir rejoindre le port grec de Thessalonique, et le Mont Olympe enneigé au loin © AFP.

« Les bateaux de la CMA-CGM qui font la liaison Europe-Chine ne peuvent débarquer ni d'un côté ni de l'autre », explique ainsi Jean-Philippe Chateil, secrétaire général de la CGT des officiers de marine qui s'alarme de la situation des marins à bord. « Certains sont à bord depuis six, neuf ou douze mois », souligne-t-il.

La question de la relève des gens de mer, confinés depuis des mois sur leur navire, est devenue une priorité du secteur. Si certains marins se sentent plus protégés à bord face à la situation sanitaire mondiale et acceptent – mais ont-ils vraiment le choix ? – de rester plus longtemps à bord, d'autres veulent désormais à tout prix rentrer chez eux. D'autant que l'épuisement gagne.

« Pour les armateurs, l'essentiel reste d'assurer la continuité de l'acheminement des marchandises et donc de tenir à flot la force de travail. Mais certains marins sont dans un état de grande fatigue et on sait que la majorité des accidents du travail en mer sont dus à la fatigue, à des erreurs humaines », souligne la sociologue Claire Flécher, autrice d'une thèse sur la marine marchande.

Légalement, le temps maximal passé en mer varie en fonction du pays d'origine des marins. Si les Français peuvent cumuler quatre mois de navigation consécutifs, les Philippins ou les Ukrainiens – deux nationalités très représentées sur les navires marchands – font entre six et douze mois. Et

certain, en raison de restriction de visa, ne peuvent pratiquement pas mettre un pied à terre lors des escales.

Sur des navires où une dizaine de nationalités peuvent se côtoyer (les officiers étant majoritairement d'Europe de l'Ouest, les personnels d'exécution souvent asiatiques, d'Europe de l'Est ou africains) les contrats de travail sont là aussi multiples. Une grande partie des marins sont désormais employés au voyage par des agences de « *manning* », des agences privées spécialisées dans le recrutement de gens de mer.

Dans certaines circonstances exceptionnelles, le droit maritime autorise une prolongation de la période de navigation, qui doit être validée par un accord collectif. Un accord trouvé fin mars entre le syndicat ITF (International Transport Workers Federation, qui regroupe une majorité des syndicats de marins) et les armateurs. Mais la question des relèves reste entière. L'OIT (Organisation internationale du travail) et l'OMI (Organisation maritime internationale) ont émis des recommandations pour permettre aux marins de pouvoir débarquer mais, comme le souligne Jean-Philippe Chateil, « *dans les faits, ce sont les boîtes qui gèrent comme elles veulent* ».

Dans le contexte actuel, organiser la relève des équipages s'avère très complexe. Comment assurer en ce moment la relève d'un équipage européen qui réussirait à débarquer en Asie, alors que les lignes aériennes sont suspendues ?

Autre épineuse question : comment éviter d'importer le virus sur les navires lors des relèves ? Pour Laure Tallonneau, inspectrice d'ITF (le corps d'inspection de la marine), « *l'enjeu principal est effectivement de garder les navires clean. Tant qu'ils restent en vase clos, ça va* », assure-t-elle. Car demander aux marins de respecter les gestes barrières sur leur navire lui paraît bien illusoire.

Les consignes sanitaires sont d'ailleurs variables d'un armateur à l'autre mais aussi selon le pavillon ou l'État de port. Côté français, la Direction des affaires maritimes a bien émis quelques recommandations mais qui paraissent difficiles à mettre en œuvre. « *Respecter les règles de "distanciation" est presque*

impossible sur un bateau. Certaines tâches se font obligatoirement à deux ou trois personnes. Beaucoup de marins partagent les douches, les cabines... », souligne Laure Tallonneau. Pour l'instant son corps d'inspection, confiné, n'a d'ailleurs pas accès aux navires pour vérifier comment ces règles sont mises en œuvre.

Les syndicats de marins demandent donc un accès privilégié aux tests. « *Nous voudrions notamment qu'on puisse tester tous ceux qui montent à bord mais pour l'instant on a compris que les gens de mer n'étaient pas prioritaires* », affirme Jean-Philippe Chateil qui a plaidé sa cause auprès de la Direction des affaires maritimes.

Faute de pouvoir tester les marins, de nombreux ports dans le monde leur imposent donc des quarantaines dans des conditions rarement satisfaisantes. « *Dans certains pays, l'équipage se retrouve quatorze jours dans un hôtel miteux à proximité du port. En terme sanitaire, ce n'est pas idéal* », relève Jean-Philippe Chateil. Il est pour lui impératif de trouver rapidement des solutions, car une certaine détresse psychologique commence à se faire sentir.

« *L'isolement sur un bateau est déjà très dur à vivre mais, normalement, il y a un terme. Là, beaucoup ne savent pas quand ils vont pouvoir rentrer chez eux. Les informations qu'ils reçoivent sur la pandémie leur arrivent sans aucun filtre et sont parfois très anxiogènes* », explique Camille Jego, psychologue spécialisée dans l'écoute des gens de mer, qui reçoit dans un centre dédié basé à Saint-Nazaire des appels de marins.

Sans compter qu'à la crise sanitaire s'ajoute une crise sociale qui, dans un secteur aussi dérégulé que la marine marchande, risque d'être très violente pour les marins.

Si, concernant le droit du travail, c'est le droit du pavillon qui s'applique, le fait que 70 % de la flotte de commerce navigue sous pavillon de complaisance donne une idée du niveau de protection sociale dont bénéficient la plupart des marins. Pour un marin français travaillant sur un navire battant pavillon aux Bahamas, impossible d'accéder à des mesures comme

le chômage partiel. « *Même lorsqu'ils ont ratifié les conventions internationales, ils ne les respectent pas. Il y a des violations en permanence du droit du travail sur ces navires, car les États de pavillon n'exercent pas de contrôle* », rappelle Alina Miron.

« *On s'attend à des abandons de navires, de marins* », prévient l'inspectrice du travail Laure Tallonneau.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Direction éditoriale : Carine Fouteau et Stéphane Alliès

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, François Vitrani. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart, Société des salariés de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.