

Marins : toujours essentiels et toujours aussi invisibles

Par [Marie Viennot](#)

25/04/2020 (mis à jour à 12:31)

<https://www.franceculture.fr/economie/marins-toujours-essentiels-et-toujours-aussi-invisibles>

Bulle économique | Les marins étaient déjà les invisibles de la mondialisation, ils restent les travailleurs essentiels invisibles du nouveau coronavirus. Or, pour ce secteur et ses 1,6 millions de salarié.es, le désastre est déjà économique, social, et potentiellement mental.



Essentielles ou non, les marchandises continuent d’être débarquées (ici arrivée dans le Port de Hambourg le 19 avril), en revanche les équipages sont soumis à des règles très strictes, voire interdits de quitter le navire. •
Crédits : *Bodo Marks - Maxppp*

Avez-vous déjà passé onze mois sur un bateau ? Et sur un tanker rempli de pétrole brut, ou un vraquier, chargé de riz, de blé, de charbon ou un porte container comme celui d’où sont extraits les sons du podcast ?

Onze mois, c’est long. Or c’est le temps maximum possible de travail sur un bateau, et cette règle s’applique à tous les marins, quelle que soit leur nationalité, ou le pavillon de leur navire.

C’est même une exception à la globalisation qui s’est étendue sans socle commun sur le plan social : le maritime est le seul secteur où le droit du travail est régulé mondialement, et de façon (c’est surtout cela qui est exceptionnel) contraignante.

Onze mois, c’est donc le maximum défini par la Convention du Travail maritime de l’Organisation Internationale du Travail, une convention discutée à partir de 2001, adoptée à Genève (siège de l’OIT) en 2006, et entrée en vigueur en août 2013. 88 pays ont ratifié cette convention, ce qui couvre d’après Patrick Chaumette, expert en droit social maritime 90% de la flotte. Pour aller plus loin : [Gens de mer : un marché international du travail](#)

Onze mois en mer, c'est donc un maximum, ou plutôt c'était, car là encore le Covid-19 a changé la donne pour les 1 million 600 000 travailleurs de la mer. Or la brutalité du changement pour les marins est proportionnelle au silence médiatique qui les frappe.

Confinement obligatoire en mer

Dans la vidéo ci-dessous, nous sommes à bord d'un bateau naviguant au large des côtes indiennes. Il y a 600 marins à bord, explique l'un d'eux.

[@CMOMaharashtra@AUPhackeray@rautsanjay61@PawarSpeaks@supriya_sule@AjitPawarSpeaks](#)

Why indian government ignoring their civilians stuck in deep sea? Are they want those 134 indian Seafarers coffins to collect?

Please help us to take back our brothers-sisters at home alive. pic.twitter.com/kBmajrQDM

— Shishir Bhogle (@BhogleShishir) [April 21, 2020](#)

"Nous sommes 125 Indiens. Nous ne sommes pas malades et bien traités, mais nous ne pouvons pas rentrer chez nous", dit le marin en tee-shirt orange. Dans une autre vidéo, ce sont encore des Indiens au large de l'Iran qui appellent à l'aide en affirmant cette fois manquer de tout.

Ces cas ne sont pas isolés. Les organisations patronales et syndicales du secteur maritime au niveau mondial s'inquiètent de la situation [dans une déclaration commune](#), et l'OMI, l'Organisation Maritime Internationale, diffuse depuis cette semaine des messages de soutien à tous ces marins, interdits de débarquer dans la plupart des ports du monde.

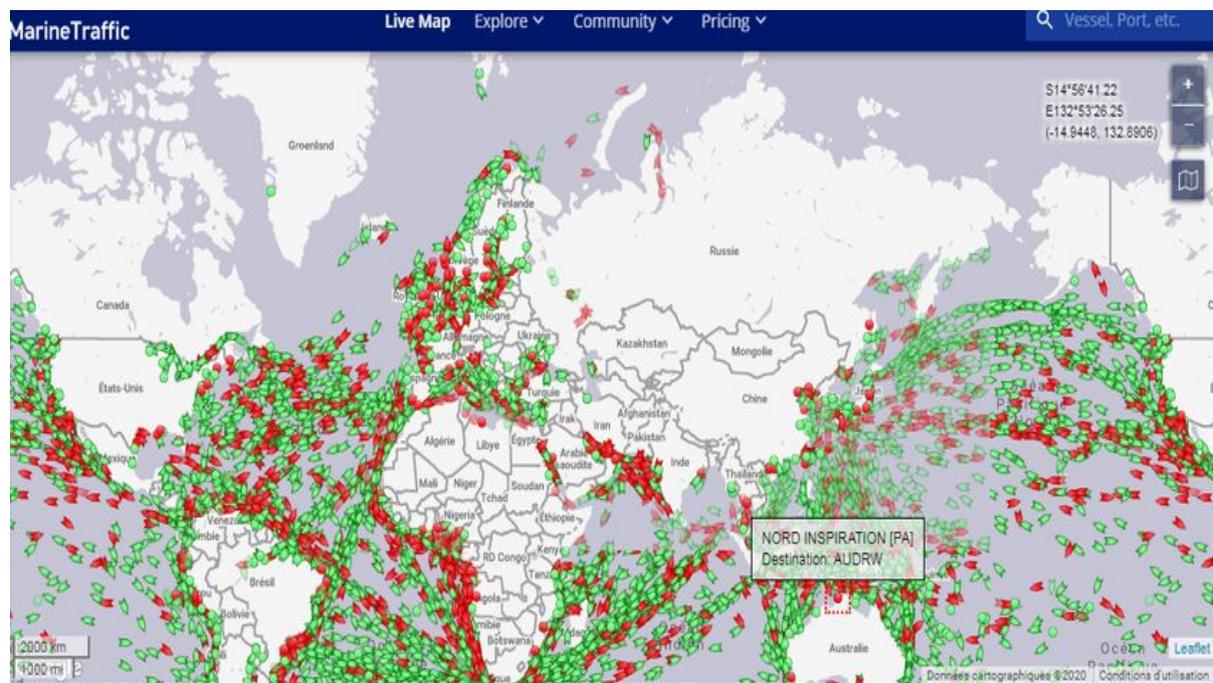
« Vous n'êtes pas seuls. Vous n'êtes pas oubliés », affirme le Secrétaire général de l'OMI dans un message personnel destiné aux gens de mer. Détails :

<https://t.co/c05oJw5D3Y#coronavirus#COVID19#travailleursessentiels#marinspic.twitter.com/F9d3aFFjHq>

— IMO (@IMOHQ) [April 21, 2020](#)

Rien n'a changé pour les marchandises dans notre monde confiné. Essentielles ou non, elles continuent d'être débarquées avec certes plus de précaution et de délais dans les ports, mais la Terre ferme les accueille toujours. En revanche, la Terre s'est en partie fermée aux hommes et femmes qui transportent ces marchandises.

Ci-dessous, une carte des navires marchands (or transports de passagers) qui circulent en ce moment sur les océans. Cette carte est consultable [en direct ici](#), c'est impressionnant !

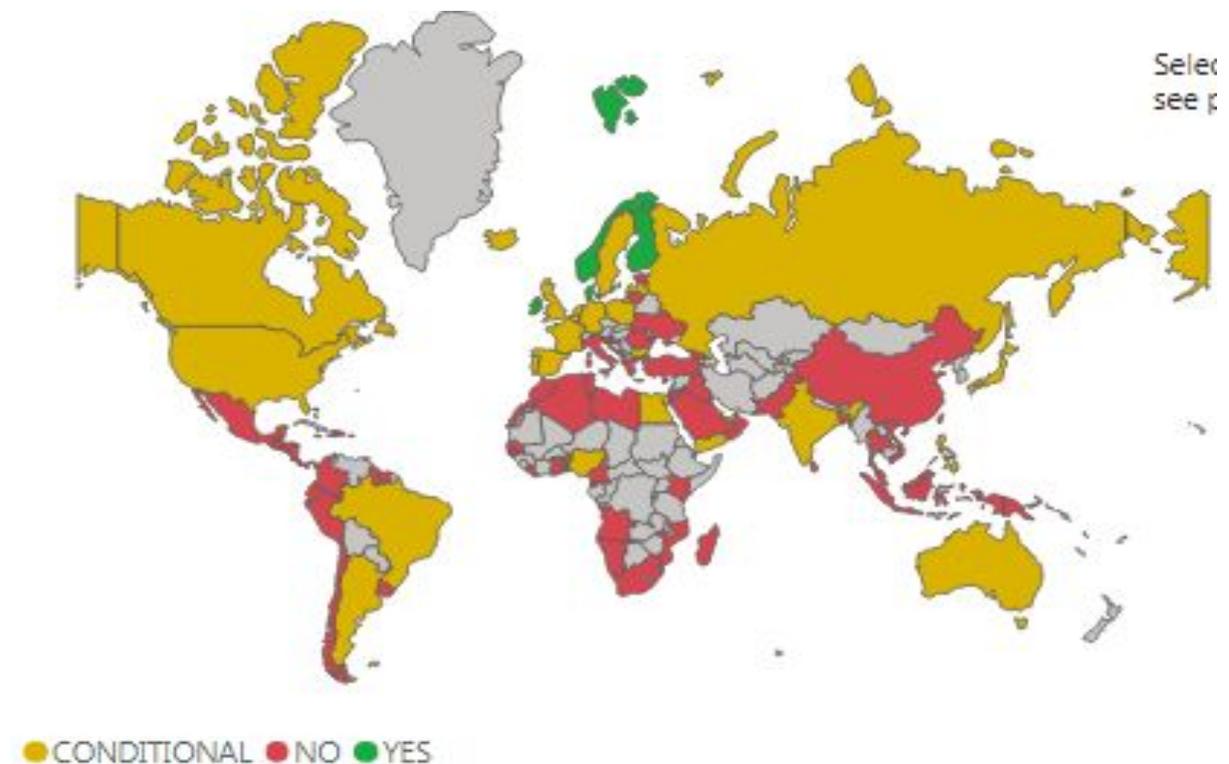


Copie d'écran prise le 23 avril à 16h. En rouge les tankers qui transportent le pétrole, en vert les cargo (pour le vrac et les containers). • Crédits : AIS (copie d'écran)

Or chaque mois, et c'est le seul chiffre qui permet de mesurer l'ampleur du problème, 100 000 marins descendent de navires pour rentrer chez eux ou embarquent pour de longs mois de travail. Ceux qui sont à quai et empêchés d'embaucher n'ont plus de revenus, ceux qui sont à bord sont épuisés, physiquement et mentalement. Combien d'entre eux en étaient à leur 6e, 7e, 8e mois de travail ou plus ? Nul ne sait.

L'Organisation Maritime Internationale (qui donne ce chiffre de 100 000 marins relevés chaque mois) ne sait pas combien sont en souffrance actuellement. Elle ne tient pas elle-même les comptes du nombre de ports qui refusent aujourd'hui le renouvellement des équipages, et renvoie sur deux sites internet. [Ici](#) et [là](#).

Stupeur, quand on les consulte : la majorité des pays interdisent ce renouvellement, en premier lieu les pays d'Asie, où se trouvent 15 des 20 plus grands ports mondiaux.



En rouge, les pays où le renouvellement d'équipage est interdit, en jaune conditionnel, en vert autorisé. • Crédits : S5 (Copie d'écran le 21 avril 2020)

100 000 marins concernés au moins

Le secrétaire général de l'OMI, le Sud Coréen Kitack Lim, [a beau lancer des appels vibrants par vidéo interposée](#), rappeler que sans la marine marchande des denrées essentielles y compris des médicaments ne pourraient plus être acheminées, plaider à l'ONU pour que les marins acquièrent le statut de travailleurs essentiels, dire qu'ils sont plus que jamais utiles, nécessaires, héroïques même, las... il ne peut rien imposer aux Etats, qui restent seuls maîtres à bord pour la circulation des personnes sur leur territoire.

Les marins sont loin de leur maison et de leur famille. Leur santé et leur bien être est aussi important que celui de quiconque. Encore une fois, je lance un appel urgent à une approche pragmatique de cette situation exceptionnelle, notamment pour la question des changements d'équipage, mais aussi du contrôle et de la certification.

Le secrétaire général de l'OMI, Kitack Lim.

L'OMI n'est pas la seule à demander a minima, de la coordination dans cette crise sociale débutante, la [CNUCED le fait aussi](#).

En Europe, l'[association européenne des armateurs presse l'Union européenne](#) de coordonner a minima les règles de débarquement. La Commission européenne a bien émis des "guidelines", des lignes directrices, qui invitent les Etats membres à désigner des ports où les changements d'équipages rapides pourraient être faits. Mais l'usage du conditionnel est de mise dans ces lignes directrices.

À l'heure actuelle, les États membres de l'UE appliquent des règles différentes en ce qui concerne les changements d'équipage dans leurs ports (...). Dans un souci de clarté pour tous les acteurs concernés, les États membres devraient suivre les [orientations](#) de la Commission concernant la facilitation du régime de transit (...). Les lignes directrices publiées aujourd'hui invitent les États membres, en coordination avec la Commission, à désigner des ports situés le long des côtes européennes où des changements rapides d'équipage peuvent être effectués et qui sont dotés d'installations adéquates permettant de soumettre les gens de mer à des contrôles médicaux, de les placer en quarantaine si le pays en question le requiert, et de leur proposer des liaisons de transport vers leur pays d'origine. [Commission Européenne, le 8 avril 2020.](#)

Or les règles varient beaucoup d'un pays européen à l'autre. Le plus souvent l'autorisation de débarquer est conditionnelle et limitée aux seuls ressortissants européens. [Ici un glossaire des différentes mesures prises par les pays de l'UE par l'ESMA](#) (European Maritime Safety Agency)

A lire : [Transport maritime : une mondialisation conteneurisée qui rime encore avec pollution](#)

Une coordination mondiale lacunaire

Le sujet ne fait pas la une des journaux, il n'a pas suscité, mais c'est loin d'être le seul, un élan de coordination internationale, cependant, il serait faux de dire qu'il ne préoccupe pas les autorités nationales chargées du maritime net les armateurs.

En France, le plus grand armateur français CMA-CGM a suspendu les relèves d'équipages, mais dit-il (en réponse à mes questions) pour des raisons sanitaires et éviter les risques de contagion. En revanche, le registre international français recueille bien en ce moment *"les difficultés de relèves que rencontrent les armateurs et fait l'interface avec les services de l'Etat compétents, notamment ceux du réseau diplomatique"*.

La France dispose d'une géographie avantageuse notamment grâce aux Outremer qui permettent de proposer des solutions de relèves en métropole, aux Caraïbes, dans l'océan Indien mais également à Nouméa. Les relèves en Afrique de l'Ouest étant aujourd'hui impossibles, nous travaillons actuellement avec nos collègues espagnols afin de mettre en place un 'hub' à Las Palmas aux Canaries.

Ministère du transport, le 23 avril, en réponse à mes questions.

Mesures sanitaires et de distanciation sociale obligent, les contrôles à bord des navires accostant en France ont été suspendus. Or ces contrôles sont justement la garantie que les règles internationales que j'évoquais au début sont bien appliquées et sanctionnées si elles ne le sont pas.

Dans le respect des dispositions gouvernementales de lutte contre la propagation du virus Covid-19, la durée de validité des certificats médicaux d'aptitude des gens de mer indispensables à la conduite des navires arrivant à échéance pendant la période de l'état d'urgence sanitaire sont prorogées de la fin de leur validité jusqu'à trois mois après la fin de l'état d'urgence sanitaire.

[Communication de la représentante française à l'OMI le 23 mars 2020.](#)

Cas de force majeure sanitaire diront certains... mais désormais, il n'y a plus personne, à part les armateurs et quelques marins via les réseaux sociaux, pour témoigner de ce qui se passe dans les 50 000 gros cargos qui continuent de sillonner les mers.

3. What are [#shipping](#) companies doing with all the money they are saving from crew change suspensions? Would be nice to hear they are donating to the maritime Charities who are looking after unpaid colleagues ashore desperate to get back to work. [#coronavirus](#)
— SecretCaptain (@TheSecretCapt) [April 22, 2020](#)

A lire / écouter : [Et si on reparlait des pavillons de complaisance ?](#)

Dans une période d'enfermement national et de paranoïa, comme en ce moment, l'international ne compte pas, l'europeen ne compte plus, et une fois de plus, les marins continuent de ne pas être considérés comme des travailleurs essentiels. En ce moment on parle des soignants, des caissières, des éboueurs, des postiers, des transporteurs routiers, mais les marins restent invisibles. Les marchandises on les veut bien, mais ceux qui les transportent de si loin, tout le monde s'en moque.

Patrick Chaumette, professeur de droit social maritime.

On parle des soignants, des caissières... jamais des marins

On a parlé dans les médias des passagers des croisières empêchés de débarquer, et on en parle encore, on parle aussi du millier de marins militaires contaminés sur le Charles de Gaulle, mais du marin lambda depuis des mois en mer, peut être malade, loin de sa famille, beaucoup moins. [Ici, un article de Mediapart](#) à ce sujet.

Or le problème des marins peut devenir le nôtre, un jour. Du personnel navigant exténué, fatigué, c'est du personnel moins vigilant, et de potentiels accidents.

C'est d'ailleurs à la suite de plusieurs catastrophes maritimes que la nécessité de contrôler les navires et les heures de travail des marins a fait son chemin dans les années 70, et de façon déterminante après les années 80. Les marées noires de l'Amoco Cadiz, l'Erika, puis le Prestige, auront fait plus pour la cause des marins que les discours sur la place de l'humain dans la mondialisation.

Cependant, comme le dit Patrick Chaumette à ses étudiants, "*A travail égal, salaire égal se dissout dans l'eau salée*". Autrement dit, la convention de l'OIT sur le travail maritime est un socle minimal de droit, mais des législations nationales ou des conventions collectives améliorent ce socle minimal.

Dans un même navire, immatriculé en France, on peut donc avoir un lieutenant français ou roumain embarqué pour 6 mois, et un lieutenant malgache ou philippin, embarqué lui pour 9 mois, avec un salaire inférieur, et surtout, c'est ce qui est clef dans la crise actuelle, [un droit au rapatriement moins favorable](#).

"A travail égal, salaire égal" se dissout dans l'eau salée

Bonne nouvelle cependant, ce droit au rapatriement existe pour tous les marins dans le socle minimal de la Convention Maritime. Est-il applicable quand les liaisons routières et aériennes sont limitées ? C'est le côté insoluble du problème actuel.

Estimated five largest seafarer supply countries

	FOR ALL SEAFARERS	FOR OFFICERS	FOR RATINGS
1	China	China	Philippines
2	Philippines	Philippines	China
3	Indonesia	India	Indonesia
4	Russian Federation	Indonesia	Russian Federation
5	Ukraine	Russian Federation	Ukraine

*Source: Country Questionnaire, 2015

The top five countries indicated by companies were China, the Philippines and the Russian Federation, followed by Ukraine and then India. This closely resembles the countries estimated to supply the largest number of seafarers, with the exception of Indonesia.

RANK	TOP FIVE SEAFARER SUPPLY COUNTRIES REPORTED BY COMPANIES
1	China
1	Philippines
1	Russian Federation
4	Ukraine
5	India

Les principales nationalités des marins selon un graphique transmis par l'Organisation Maritime Internationale • Crédits : OMI

A chaque marin, une situation différente, en fonction de son contrat. Ce qui est à peu près sûr, dans les grandes lignes, c'est que si le moment est difficile pour tous et toutes, il l'est davantage pour les Philippines, Chinois, Russes, Ukrainiens et Indiens qui fournissent le plus gros des bataillons de marin de base, et moins pour les officiers occidentaux et les marins français.

Sir, what about indian Seafarers on foreign ships and foreign ports which are not under lockdown? Like Singapore for e.g. pic.twitter.com/BHxcmiwVmK

— Aj (@Life_around_AJ) [April 23, 2020](#)

Quoi de neuf finalement ? Les inégalités d'avant, se retrouvent dans le monde sous Covid-19 d'aujourd'hui.

A lire : [Lucas Chancel : "Les crises ont un effet très fort en bas et en haut de la pyramide sociale"](#)

Passée cette "crise des relèves", le monde d'après ne se présente pas bien pour la navigation marchande. Les volumes transportés ont déjà baissé et l'Organisation Mondiale du Commerce prévoit (dans son scénario pessimiste) une chute de 30% des échanges mondiaux en 2020.

La démondialisation, si elle a lieu, fera des perdants, et les marins et leur famille seront de ceux là.

Puisse cette crise du coronavirus braquer pour quelques moments le projecteur sur ces travailleurs de la mer. Comme on applaudit les soignants et soignantes à 20 h en France, en Grande-Bretagne, les salariés du transport, maritime compris, ont entrepris aussi de s'auto-applaudir de temps en temps.

Glad to see that [#seafarers](#) are including in this great initiative to pay tribute to [#keyworkers](#).
<https://t.co/BHJOHIP1io>

— IMO (@IMOHQ) [April 16, 2020](#)

La [chambre internationale de la Marine Marchande lance un appel](#) pour que le 1er mai à midi tous les bateaux du monde donnent du klaxon pour remercier les marins qui travaillent dans des conditions délicates en ce moment.

[#HeroesAtSeaShoutout](#) We are asking ships to sound their horns in port around the world @ noon on 1 May [#LabourDay](#).

Remember the 1.6 million seafarers who are working hard to deliver the food, fuel, goods & vital medical supplies we all need. [#COVID19#HeroesAtSea#Shippingpic.twitter.com/e2AEK52PEf](#)

— ICS shipping (@shippingics) [April 22, 2020](#)

Déjà des navires ont répondu à cet appel.

With more Ports around the world joining our call, show your support for our medical and maritime professionals by sharing our [#HornsOfHope](#) campaign. [#PortsForPeoplepic.twitter.com/LkGxFRAINZ](#)

— Abu Dhabi Ports (@AbuDhabiPorts) [April 23, 2020](#)

Vous ne les entendrez peut-être pas le 1er mai, mais vous saurez dorénavant, que quelque part, à des milliers de miles marins, ces transporteurs de la mer rendent, sirènes à l'appui, eux mêmes honneur à leur labeur.

Marie Viennot

Et pour ceux et celles qui veulent rester à bord...

A lire : [A la recherche du conteneur perdu](#)