



La situation des gens de mer en temps de Covid-19

Malgré la crise liée à la pandémie de Covid-19 et les difficultés opérationnelles qu'elle a suscité, le poulx du transport maritime mondial n'a pas pour autant ralenti. Outre les soignants en "première ligne" de nos systèmes de santé, les marins et plus largement les gens de mer, font partie des "premiers de corvées" de l'économie globale. Ils sont une face invisible et pourtant "essentielle" de notre monde interdépendant. Derrière les marchandises, il y a des femmes et des hommes en mer et à terre qui organisent et gèrent ces flux logistiques. La pandémie est venue fragiliser un peu plus un métier par ailleurs considéré comme un des plus dangereux au monde. Au péril de l'intégrité physique et mentale inhérente au métier de marin, s'ajoutent désormais la peur de contracter à bord le Covid-19, l'incertitude sur le temps embarqué et sur la gestion des relèves d'équipages. Cette insécurité pose de nombreux problèmes tant humains, juridiques que financiers. Retour sur une année de crise sociale et humanitaire pour les marins et leurs armateurs.

Les gens de mer ou le manque de reconnaissance

En France et selon les chiffres du Ministère de la transition écologique, l'ensemble des secteurs maritimes est celui où le risque d'accident mortel est le plus important. Ils sont 14 fois plus élevés, tous secteurs confondus et six fois plus fréquents que dans le secteur du BTP, secteur pourtant réputé pour être le plus accidentogène¹. Depuis plus d'un an, un autre danger guette les équipages, celui de contracter le Covid-19 à bord, de ne pas pouvoir embarquer ou être rapatrié dans son pays d'origine, en raison des restrictions nationales pour endiguer la pandémie car dans les faits, les marins ne font pas l'objet d'un "traitement prioritaire" à la fois dans l'accès à la vaccination et en matière de liberté de circulation, notamment concernant les facilités de relèves d'équipages. Selon l'ICS (*International Chamber of Shipping*) au plus fort de la crise, près de 400 000 gens de mer étaient bloqués à bord de leur navire de commerce, alors même que leur contrat d'engagement maritime était terminé. Certains d'entre eux ont dû passer dix-sept à dix-neuf mois à bord.

¹ En France, en 2018, 50% des accidents du travail maritimes relevaient du secteur de la pêche et 34% du commerce maritime. La culture marine, les services portuaires et la plaisance professionnelle représentaient respectivement, 8%, 7% et 1%.

Un nombre similaire de marins était dans l'incapacité de rejoindre leur navire pour y travailler. C'est autant de familles impactées. La majorité des marins employés à travers le monde viennent d'Inde, de Chine, des Philippines, de Russie, d'Ukraine. Les revenus obtenus en mer servent à subvenir aux besoins de l'ensemble du foyer. Les relèves d'équipages ont été un vrai casse-tête pour les armateurs avec des règles nationales en évolution constante: difficulté d'obtention de visas ou d'autorisation de voyager, fermetures des frontières, annulations de vols, obligation de tests PCR, quarantaine imposée... Sur le plan international, la Convention Maritime du Travail, qui règlemente les conditions de vie et de travail à bord des navires. (MLC 2006)² ne prévoit pas de durée explicite maximale d'embarquement mais elle dispose, à la Règle 2.5 concernant le rapatriement, que "*la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement doit être inférieure à douze mois;(...)*". Ce délai peut être dépassé en cas de "force majeure", mais toute prolongation doit être accompagnée de garanties appropriées pour éviter les abus et protéger les droits des gens de mer.

Selon cette même convention, le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser 14h par période de 24h et 72h par période de 7 jours ou le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à 10h par période de 24h et 77h par période de 7 jours³. Des réglementations nationales ainsi que des accords collectifs peuvent venir compléter ce texte, via la clause la plus favorable. En moyenne, au sein des armements français, l'embarquement au long cours varie entre un et quatre mois (avec une compensation financière en cas de dépassement, selon le contrat d'engagement). L'article L 5542-29 du Code des transports, dispose pour les marins résidents en France, que la durée maximale d'embarquement peut être de six mois, et portée jusqu'à neuf mois par un accord collectif. Cette période peut être prolongée ou réduite d'un mois au plus pour des motifs liés à l'exploitation commerciale du navire. Les compagnies

² La Convention MLC 2006 a été ratifiée par 97 Etats membres, représentant plus de 91% de la flotte marchande mondiale en tonnage.

³ Pour en savoir plus sur le temps de travail à bord et les sous-déclarations systématiques, lire l'étude "*Culture of adjustment, evaluating the implementation of the current maritime regulatory framework on rest and work hours*", publiée en novembre 2020 par la *World Maritime University*.

maritimes ont dû parfois faire appel au volontariat afin de parer au manque de personnel.

Face aux problèmes administratifs et logistiques que posent les relèves d'équipages, les Nations Unies, au travers de l'OMI⁴ et de l'OIT (Organisation Internationale du Travail), ont exhorté les gouvernements à désigner le personnel maritime des navires, du secteur énergétique et offshore ainsi que les prestataires de services dans les ports (quelle que soit leur nationalité), comme des travailleurs clés "assurant un service essentiel". Ce statut doit permettre de lever les restrictions au voyage ou aux déplacements des gens de mer et ainsi faciliter l'arrivée ou le départ à bord. L'OMI, en partenariat avec des organismes internationaux représentant du secteur maritime⁵, avait défini dès le 27 mars 2020 des recommandations à l'attention des Etats membres, des administrations maritimes, des compagnies maritimes et des ports, afin de répondre aux contraintes imposées par le Covid-19⁶.

Ces protocoles se sont étoffés, fin de l'année dernière, en adressant également des recommandations aux autorités chargées des questions de santé, de douane, d'immigration ainsi qu'à l'aviation civile⁷. L'objectif est d'assurer un accès aux postes d'amarrage dans les ports et que des mesures de quarantaine ne soient pas imposées aux navires. L'OMI encourage la facilitation des changements d'équipages dans les ports, avec :

- La désignation de "travailleurs clés",
- La dérogation aux restrictions nationales de voyager,
- Le permis de transiter,
- Les renseignements sur les mesures de protection contre le Covid-19,
- Une souplesse sur les documents administratifs relatifs à la qualification professionnelle des marins.

Ainsi que de faciliter les opérations portuaires :

- Etendre le statut de "travailleurs clés" aux personnels des autorités et services portuaires,
- Limiter les contacts physiques navire-terre,
- Veiller au bon fonctionnement des douanes, du pilotage et du lamanage,
- Permettre les visites et inspections des sociétés de classification.

D'autres mesures ont été prises pour la santé à bord :

- Signaler tous changements dans la situation sanitaire du bord (symptômes ou cas avéré),
- Limiter les contacts physiques navire-terre hormis lors de l'exploitation et de l'approvisionnement,
- Communiquer sur les mesures à prendre pour se protéger du Covid-19,
- Fournir un équipement de protection individuel,
- Et enfin de garantir l'accès des gens de mer aux soins médicaux d'urgence à terre en cas d'urgence médicale.

Ces recommandations se sont accompagnées également d'initiatives étatiques. Les Etats mènent une politique d'assouplissement de leurs règles d'entrée et de sortie de leur territoire à géométrie variable. Singapour est l'un des premiers pays à avoir priorisé le personnel maritime dans sa politique vaccinale et a été une plaque-tournante des relèves d'équipage (120 000 relèves sur son territoire selon l'autorité maritime portuaire de Singapour). Face à la flambée des contaminations ce printemps en Inde (+400000 contaminés/jour), la Cité-Etat a décidé de limiter les transits pour les marins ayant voyagé (y compris transit) en Inde, au Bangladesh, au Népal, au Pakistan et au Sri Lanka. Certains ports chinois, n'autorisent plus l'entrée de navires ayant transité par l'Inde ou le Bangladesh depuis ces trois derniers mois. Le Canada a mis en place une demande de visas simplifiée en ligne, mais uniquement pour les marins occidentaux.

Les gens de mer sont parmi les travailleurs les plus internationalisés au monde, traversant les frontières plusieurs fois au cours d'une période contractuelle, avec jusqu'à 30 nationalités à bord à la fois. La facilitation des changements d'équipages revêt un intérêt financier. Selon le cabinet britannique Drewry, le coût des équipages va augmenter de 10 à 15% cette année. La prolongation de la durée d'embarquement, l'assignation à terre et le maintien en poste pour d'autres, ont eu pour conséquence une hausse de la masse salariale sans compter les frais liés aux tests médicaux, à l'hôtellerie lors des quarantaines, à l'affrètement de vols dédiés pour le rapatriement, au déroutement de navires, ou encore à une maintenance plus complexe à organiser et donc plus coûteuse pour l'armement. L'obligation vaccinale constitue une crainte financière et juridique pour les armateurs. La non vaccination d'un équipage dans un port occasionnera des retards, source de coût, ce qui laissera la question de la responsabilité. Dans les faits, la gestion des relèves d'équipages a été très complexe. Les prolongations des contrats d'engagement maritime au-delà de leurs durées légales et la lourdeur des protocoles ont eu des conséquences sur la santé et le bien-être des gens de mer, et a fortiori, pour la sécurité du navire.

⁴ En date du 23 avril 2021, 58 Etats membres de l'OMI et deux membres associés ont désigné les gens de mer comme « travailleurs clés ». A noter l'absence de la Chine et de la Russie, dont est pourtant originaire une grande partie des navigants. L'OMI compte 174 Etats membres.

⁵ ICS, BIMCO, CLIA, FONASBA, IACS, IMCA, IMEC, INTERCARGO, INTERFERRY, INTERMANAGER, INTERTANKO, IPTA, ITF, les P&I Clubs et le WSC.

⁶ Lettre circulaire n° 4204/Add.6 du 27 mars 2020. Coronavirus (COVID-19) - Liste préliminaire de recommandations à l'intention des Gouvernements et des autorités nationales compétentes sur la facilitation du commerce maritime pendant la pandémie de COVID-19

⁷ MSC.1/Circ.1636 2 décembre 2020 Cadre de protocole recommandé par le secteur en vue de garantir la sécurité de la relève et du voyage des équipages pendant la pandémie de coronavirus (Covid-19).

L'intégrité physique et mentale mise à rude épreuve

Un peu plus d'un an après l'avènement du Covid-19, on comptabilisait près de 200 000 marins à travers le monde (donnée OMI de mars 2021) dans l'incapacité d'être rapatriés, malgré l'expiration de leurs contrats d'engagement maritime. 1,65 M gens de mer, travaillent aujourd'hui sur 60 000 navires au commerce. Chaque mois, environ 150 000 changements d'équipages ont lieu pour l'embarquement et/ou le rapatriement des marins dans leurs pays d'origine.

Les marins constituent bien souvent des équipages hétérogènes composés de nationalités des quatre coins du monde, qui ne cessent de se renouveler. L'accès aux soins ainsi qu'à des centres médicaux pour la navigation au long cours et la pêche hauturière peut s'avérer très complexe.

La MLC 2006 dispose que, "tout navire ayant à son bord 100 personnes ou plus et effectuant normalement des voyages internationaux de plus de trois jours doit disposer d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux". Les navires à passagers semblent ici être la cible. La législation nationale et les accords collectifs peuvent compléter ce texte. La Convention mentionne qu'en l'absence d'un médecin à bord, un marin qui a suivi préalablement une formation aux soins médicaux (conformément à la Convention internationale de 1978 STCW), doit être désigné comme chargé des soins médicaux et de l'administration de médicaments. Il doit aussi être apte à donner les premiers secours.

Malgré la présence d'un médecin à bord, ou tout du moins d'un marin habilité, les accidents ou maladies à bord peuvent rapidement relever d'un caractère d'urgence, d'autant plus en période de pandémie. Comme en témoigne la mort des suites du Covid-19, fin mars, de deux marins ayant embarqué à bord d'un thonier de la Sapmer, armement réunionnais basé aux Seychelles. En raison de l'éloignement des côtes, de l'exiguïté d'un navire qui rend difficile le maintien des gestes barrières, les professionnels ont demandé à bénéficier de toute urgence de la vaccination.

Selon le secrétaire général de l'OMI, Kitack Lim, "la vaccination étant déployée dans de nombreux pays, j'exhorte les gouvernements à donner la priorité aux gens de mer dans leurs programmes nationaux de vaccinations contre le Covid-19." Pour la France, après avoir inclus "les conducteurs de ferries et de navettes fluviales", de plus de 55 ans dans la liste des personnes prioritaires pour se faire vacciner le 20 avril 2021, c'est désormais (7 mai 2021) l'ensemble des marins français au commerce, à la pêche et à la croisière opérant à l'international, sans condition d'âge qui ont accès à la vaccination. Cela représente environ 11 300 marins. Mais quid des marins étrangers travaillant sous pavillon français, ainsi que du personnel

des autorités et services portuaires? Autre interrogation qui demeure, celle de considérer le Covid-19 contracté à bord, comme une maladie professionnelle. Ce qui dans l'hypothèse d'un "covid long", garantirait une meilleure prise en charge en matière d'invalidité.

Marins en opérations



Certains Etats prennent leur responsabilité, c'est notamment le cas des Seychelles. Suite à la tragédie de la Sapmer, les autorités sanitaires seychelloises ont décidé de vacciner les marins étrangers sur les navires de pêche opérant dans leurs eaux. La pêche hauturière est vitale pour le pays et fait intervenir des marins venant de Madagascar, d'Indonésie, de Côte d'Ivoire, du Sénégal... Ces pays n'ont malheureusement pas accès aux vaccins. Selon l'ICS, environ 60% des gens de mer sont originaires de pays où la vaccination n'est actuellement pas disponible. Autre exemple, celui des Etats-Unis, dont seize Etats, ont eux aussi lancé un programme de vaccination pour les équipages étrangers faisant escale dans leurs ports. Les Pays-Bas devraient suivre cette initiative à partir de la mi-juin. L'intérêt général, commence à transcender l'intérêt national. Il serait intéressant de s'en inspirer⁸, avec la création de "hubs portuaires de vaccination", là où des politiques vaccinales sont déjà à l'œuvre car sans une vision universaliste, certains craignent que la couverture vaccinale ne soit atteinte au mieux qu'en 2024. L'ICS évoque une autre option, celle d'un partenariat public/privé. Les laboratoires pharmaceutiques fourniraient directement en vaccins les compagnies maritimes, qui devront ensuite les faire administrer à leurs marins. Mais une autre interrogation survient, celle du consentement. Les armateurs pourront-ils faire de la vaccination contre le covid-19, une condition d'embauche au même titre que si l'on souhaite se rendre dans certains pays d'Afrique de l'Ouest, où il est obligatoire d'être vacciné contre la fièvre jaune ? Pour le moment, seule la compagnie Ponant impose la vaccination à ses passagers comme à ses

⁸ A noter un rebond épidémique aux Seychelles et de forts soupçons sur l'efficacité du vaccin chinois Sinopharm, contre le variant sud-africain.

employés. MSC l'impose uniquement aux membres d'équipage. L'autre option, est de suspendre l'embauche d'équipage provenant de pays où la pandémie flambe (Inde, Afrique du Sud, Brésil, Argentine, Chili). Selon l'Union Norvégienne des gens de mer, 15% des équipages et du personnel viennent d'Inde, 30% des Philippines et 11% d'Indonésie. Si la pandémie ne recule pas à court terme dans ces pays, certaines agences de recrutement craignent une pénurie de main d'œuvre.

La vaccination deviendra probablement une condition impérative d'entrée dans certains pays (passeport vaccinal). Le secrétaire général de l'OMI mettait en garde les Etats dans l'élaboration de protocoles nationaux pour la certification des vaccins. La validité de ces certifications ne doit pas à l'avenir constituer un obstacle dans la relève d'équipage. Il existe actuellement plus de 50 vaccins, chacun à des stades différents de tests et d'approbations, et seulement certains d'entre eux ont été reconnus par l'OMS. De plus, des interrogations demeurent sur la durée de protection qu'offrent les vaccins et la réponse immunitaire face aux différents variants. Cette précarité dans l'accès aux soins, aux vaccins et à l'information renforce un sentiment d'impuissance et peut accroître un malaise psychologique chez les marins, qui constituaient déjà une population à risque

En 2019 l'*International Maritime Charity Sailors' Society*, un organisme de bienfaisance à l'égard des gens de mer estimait qu'un quart de gens de mer souffrait de dépression et que près de 6% des décès en mer seraient imputables à des suicides. L'association souhaitait rendre obligatoire la formation au bien-être des gens de mer prévue par la Convention MLC 2006. Les longues heures de travail, une augmentation de la "paperasserie administrative" et des responsabilités, des contraintes commerciales plus fortes, la difficulté de "faire société", le multilinguisme, l'isolement du marin moderne pourtant connecté mais impuissant face aux affres de la vie quotidienne terrestre et l'absence familiale exposent les marins à des problèmes de santé mentale voire à des pensées suicidaires. Le Covid-19 a été pour certains un vrai catalyseur⁹. D'où la nécessité d'une meilleure prise en compte de l'état psychologique des marins. La "résilience mentale" avait déjà fait l'objet de conseils de la part des Clubs P&I, des agences de protection sociale, des syndicats et des associations caritatives¹⁰, des centres de formation.

La mise en place d'un référent pour le bien-être de l'équipage / psychologue à bord pourrait être une piste, même si ce rôle est généralement occupé par le médecin à bord. Un dispositif d'écoute a vu le jour en mars 2020, via le Centre Ressource d'Aide Psychologique en Mer (CRAPEM) de l'hôpital de Saint-Nazaire. Il s'adresse à la fois aux gens de mer français et étrangers, aux équipes à terre ainsi qu'aux services de secours en mer. L'objectif du Centre est d'évaluer l'état de stress et d'anxiété, d'épuisement professionnel, de crise suicidaire et de venir en aide aux personnes grâce à des consultations de suivis. La CRAPEM travaille en collaboration avec les CCMM (Centres de consultations médicales maritimes), qui sont le SAMU téléphonique en mer, les centres médicaux psychologiques, les SSM (Services sociaux maritimes) et les médecins des gens de mer et peut, à la demande du marin en lien avec les CCMM et dans des circonstances graves, solliciter son armateur en vue d'un rapatriement.

Que ce soit sur terre comme en mer l'accès à des soins psychologiques en France est encore très stigmatisant. La crise du covid-19 a exacerbé l'épuisement psychique qui était déjà présent au sein des équipages. L'augmentation des états anxieux et/ou dépressifs liés aux confinements, aux conséquences psychosociales et économiques, à la perception du virus, de la maladie, de la mort, que ce soit au sein de la population en général comme au sein des équipages, pointe la nécessité de décomplexer l'accès au soin psychologique. Très concrètement, la santé mentale influence de manière prépondérante sur la santé physique. Le stress chronique peut contribuer à un déficit immunitaire, au développement de maladies cardiovasculaires, à l'hypertension, au diabète, à des maladies psychosomatiques (fatigue chronique, migraine, psoriasis...), à des problèmes de santé mentale (troubles alimentaires, à des crises de panique, ou être source de dépression, de dépendance...). C'est à la fois un enjeu de santé publique et un enjeu économique à long terme. Récemment, la société de classification DNV (*Det Norske Veritas*), a déclaré vouloir intégrer l'état de santé mentale des marins dans ses contrôles, au titre du management de la sécurité des navires.

Reconnaître les gens de mer, comme des travailleurs essentiels et à fortiori leur permettre d'avoir un accès prioritaire aux vaccins, c'est protéger une population à risque et c'est contribuer collectivement au maintien des chaînes d'approvisionnement mondiales, si fondamentales à l'heure d'une pandémie.

Camille VALERO

⁹ World Maritime University, *Seafarer's experience during the Covid-19 pandemic*, décembre 2020

¹⁰ Les Seamen's Club, structures d'accueil des marins, présents dans 450 ports à travers le monde, ont permis dans la mesure du possible, de maintenir un lien social et de livrer des produits divers.