

# ► Note sectorielle de l'OIT

Date: 17 avril 2020

## Le COVID-19 et la navigation maritime et la pêche

Le secteur de la navigation, qui représente 90 pour cent du commerce mondial, est la principale artère des chaînes d'approvisionnement internationales. Depuis la mi-avril, le volume du commerce mondial de marchandises chute de 13 pour cent, et selon certaines estimations, un déclin de 32 pour cent, voire plus, serait à prévoir <sup>1</sup>. Avec 384 navigations annulées, la première moitié de 2020 a connu une réduction de 25 pour cent de la navigation, la chute annuelle étant à 10 pour cent pour 2020 <sup>2</sup>. Les répercussions du COVID-19 sur l'emploi dans le secteur de la navigation, qui emploie 2 millions de marins, sont donc importantes. Le secteur du transport maritime de croisière, qui compte 250.000 marins, a été particulièrement touché, certains pays ayant déconseillé tout voyage en navire de croisière <sup>3</sup>, et les principales compagnies de croisière ayant suspendu leurs activités <sup>4</sup>.

Le secteur de la pêche maritime, qui emploie des dizaines de millions de pêcheurs, est un important fournisseur de denrées alimentaires, en particulier de protéines animales. Les navires de pêche sont nombreux à ne pas pouvoir quitter les ports et, pour de nombreux produits de la mer, la demande a considérablement diminué <sup>5</sup>.

La crise du COVID-19 affecte la sécurité et la santé personnelles des gens de mer et des pêcheurs, leurs conditions de travail et leur aptitude à rejoindre et à quitter leurs navires, ce qui nuit considérablement à leur capacité à jouer leur rôle clé dans le domaine du transport maritime, en desservant les passagers et en récoltant les fruits de mer.



© ILO/ITLU

Syndicat des travailleurs du transport maritime d'Ukraine

<sup>1</sup> OMC: Remarques du Directeur-Général, M. R. Azevêdo, 8 avril 2020.

<sup>2</sup> Bowler, T.: [Seafarers in limbo as coronavirus hits shipping](#), (Le coronavirus frappant le transport maritime laisse les gens de mer dans l'incertitude), BBC News, 16 avril 2020.

<sup>3</sup> Département d'Etat des Etats-Unis d'Amérique: [Cruise ship passengers](#), (Les passagers de bateaux de croisière), mis à jour le 8 mars 2020.

<sup>4</sup> CLIA: [CLIA announces voluntary suspension in U.S. cruise operations](#), (LA CLIA annonce une suspension volontaire des activités de croisière aux Etats-Unis), Association internationale des compagnies de croisières, 13 mars 2020.

<sup>5</sup> FAO: [Effets de la covid-19 sur les systèmes alimentaires halieutiques et aquacoles](#), Rome, 10 avril 2020. Les passagers des bateaux de croisière.

## ► 1. Conséquences du COVID-19

Outre des possibilités d'emploi potentiellement réduites, les gens de mer doivent faire face à :

- des problèmes considérables pour rejoindre ou quitter leur navire au port, sachant que, tous les mois, les changements d'équipage affectent quelque 100.000 marins;
- des restrictions de voyage et de quarantaine pour les gens de mer travaillant à l'international, même après dépistage médical;
- l'interdiction de rentrer chez soi, ou, pour le moins, des retards dans l'autorisation de rentrer chez soi;
- des restrictions sur la capacité de descendre à terre pour traitement médical;
- des restrictions sur la livraison aux navires de fournitures médicales essentielles, de carburant, d'eau, de pièces de rechange et de provisions, y compris dans les cas où les navires se voient refuser l'entrée aux ports;
- un manque d'accès aux masques, aux salopettes et autres équipements de protection individuelle (EPI), souvent dû aux restrictions imposées pour ce qui est des livraisons;
- un prolongement des durées d'affectation au-delà de la durée spécifiée dans les contrats de travail ou dans la législation nationale, ce qui est source de fatigue;
- des difficultés pour suivre une formation ou des cours de recyclage en vue de la certification de compétences;
- l'expiration de la validité des certificats de compétences et des certificats médicaux, dont la durée est limitée;
- l'augmentation du stress, de l'isolement et des pressions sociales pour les gens de mer et leurs familles;
- des restrictions à l'accès aux services de bien-être dans les ports.

Ces problèmes, ainsi que d'autres questions relatives au COVID-19, ont affecté également les opérations de transport maritime, en empêchant par exemple le personnel spécialisé, notamment les enquêteurs et les techniciens, d'accomplir les tâches qui leur sont confiées, telles que l'inspection de la sécurité des navires et la réparation des équipements. L'harmonisation entre les différents Etats du port, et même entre les différents ports d'un même pays, fait défaut. De plus, le contrôle des personnes se rendant sur les navires (par exemple les pilotes et les dockers) n'est pas suffisant pour assurer qu'ils ont bien les équipements de protection individuelle nécessaires pour limiter la propagation de l'infection. Sans compter les retards pris dans le règlement des cas d'abandon, et la crainte que de tels cas n'augmentent si les armateurs n'ont plus la capacité financière de soutenir les opérations de leur flotte.

Les navires de croisière, qui peuvent employer des centaines de marins, ont été mis en quarantaine le long des côtes des Etats du port après que des passagers aient été testés positifs au virus<sup>6</sup>. Ils sont interdits d'entrée dans les ports de plusieurs pays<sup>7</sup>. Les gens de mer à bord de ces navires sont confrontés à des problèmes bien spécifiques. Après que les passagers aient été débarqués, les navires de croisière ont reçu l'instruction de mouiller ou de se placer à des postes d'amarrage éloignés, de sorte que les marins restent confinés à bord et se voient refuser toute assistance médicale ou tout rapatriement. Bon nombre d'entre eux restent en mer. Même s'il est possible de traiter des cas bénins à bord, les marins atteints d'infections plus graves peuvent se voir refuser l'accès à des soins médicaux à terre.

De nombreux pêcheurs et propriétaires de navires de pêche doivent faire face à des problèmes similaires, notamment: incapacité de procéder aux changements d'équipage, expiration des certificats médicaux et de compétence, absence d'équipements de protection individuelle, restrictions des possibilités de monter sur un navire, de le quitter et de se déplacer, soins médicaux à bord insuffisants et manque d'accès aux soins médicaux à terre. L'incapacité de changer d'équipage, qui suppose des périodes prolongées à bord, pose particulièrement problème dans le cas des pêcheurs en raison de la nature physique et fatigante de leur travail<sup>8</sup>.

6 Berti, A: [The impact of Covid-19 on the global shipping sector: Part 2, silver linings](#), Ship Technology, 2 April 2020.

7 Doherty, B., and Phillips, D.: [Coronavirus: Cruise passengers stranded as countries turn them away](#), The Guardian, 16 March 2020.

8 EUROPECHE/COGECA/ETF: [Social partners in the fisheries sector urgently calls for special regulatory measures and actions to secure the free circulation of fishermen](#) (Les partenaires sociaux du secteur de la pêche réclament d'urgence des mesures réglementaires et des actions spéciales pour garantir la libre circulation des pêcheurs), Lettre à V. Veits, Directeur de DG MARE, 27 mars 2020.

## ► 2. Réponses des mandants et des partenaires sociales

Les mandants et autres partenaires de l'OIT ont effectué un travail considérable à tous les niveaux pour remédier aux répercussions du COVID-19 sur les secteurs de la navigation et de la pêche, y compris les membres du Bureau du Comité tripartite spécial de la Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), comme indiqué ci-après.

### Réponses des organisations des armateurs et des gens de mer

Les armateurs et les gens de mer ont uni leurs efforts, par l'intermédiaire du dialogue social, pour traiter avec efficacité et efficacie les problèmes liés au COVID-19.

La Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), dans une [Lettre ouverte conjointe aux agences des Nations Unies de l'industrie mondiale des transports maritimes](#), ont mis l'accent sur l'importance vitale que revêt pour tous les gouvernements le fait de maintenir en action le commerce maritime, en continuant à autoriser dans le monde entier l'accès aux ports aux navires commerciaux, tout en facilitant le mouvement et le changement rapide des équipages de navires. Ils ont lancé un appel d'urgence pour que ce point soit ajouté à l'ordre du jour des réunions de haut niveau concernées, et pour que les autorités nationales collaborent immédiatement avec les associations d'armateurs et les syndicats de gens de mer nationaux.

L'ICS et l'ITF, en collaboration avec d'autres parties prenantes, ainsi qu'avec les institutions spécialisées des Nations Unies, cherchent à faciliter le transfert et le transit des marins, grâce à la fourniture, par exemple, de documents qui mettent en valeur le caractère essentiel de leur rôle.

Pour ce qui est des navires de croisière, l'ICS et l'ITF ont conjointement demandé à l'OIT de:

- faire prendre conscience à tous les gouvernements de l'importance de traiter les travailleurs des navires de croisière avec égalité et dignité et de respecter les droits humains envers eux, conformément aux principes de la MLC, 2006, et d'autres instruments appropriés de l'OIT;

- mettre l'accent sur le fait qu'il est important que les Etats permettent/facilitent l'accès des gens de mer à l'assistance consulaire;
- appeler les États à assurer le rapatriement en toute sécurité de milliers de marins sur les navires de croisière;
- pour les marins qui ne sont pas rapatriés, appeler les Etats Membres à assurer l'efficacité et la sécurité des navires, en mettant notamment à disposition tous les équipements, la nourriture et l'assistance nécessaires, et en assurant un accès sans entraves aux soins médicaux à terre.

### Organisations internationales des armateurs

L'ICS a produit plusieurs publications au sujet de la crise, y compris : *Coronavirus (COVID-19): Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers*<sup>9</sup> (COVID-19: Directives à l'intention des exploitants de navires en vue de la protection de la santé des gens de mer), dont l'objectif est d'aider les compagnies maritimes à suivre les conseils fournis par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'OIT, ainsi que le Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC). Elle a également organisé un «groupe chargé de la stratégie de lutte contre le coronavirus», qui comprend la participation des organisations représentatives des gens de mer. Le groupe se réunit en ligne toutes les semaines pour déterminer quelles sont les questions clés, échanger des informations et formuler des recommandations.

### Organisations internationales des travailleurs

L'ITF a émis un appel à l'action générale, contenant des demandes dans cinq domaines clés<sup>10</sup>:

- protéger les travailleurs indispensables à la réponse à donner au COVID-19;
- mettre au premier plan santé et sécurité;

9 ICS: [Coronavirus \(COVID-19\): Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers](#), Marisec, Londres, 3 mars 2020.

10 ITF: [Covid-19: ITF global demands for governments and employers](#), (Covid-19: Les demandes mondiales de l'ITF adressées aux gouvernements et aux employeurs), 7 avril 2020.

- assurer la protection des revenus de tous les travailleurs;
- prévoir des mesures de relance sous la conduite des gouvernements pour que l'économie continue à fonctionner;
- assurer des chaînes d'approvisionnement durables.

L'ITF a également mis en évidence la situation à laquelle les gens de mer sont confrontés, y compris ceux qui font partie de groupes bien spécifiques, tels que les marins à bord de navires de croisière. Elle a fourni des informations et émis des [conseils](#) aux travailleurs sur le virus et est venue en aide à ses membres, aux équipages de navires et aux marins individuels sur les questions et les problèmes en lien avec le COVID-19. Elle a aussi créé une page web dédiée au COVID-19, contenant notamment une carte qui indique les effets des restrictions dues au Covid-19 sur les pays et les ports à travers le monde <sup>11</sup>.

## Réponses des organisations d'armateurs et de gens de mer aux échelles nationale et régionale

Les organisations nationales des armateurs et des gens de mer se sont jointes pour faire part des préoccupations et proposer des solutions aux questions relatives au COVID-19. Par exemple, la *National Union of Rail* (Union nationale des chemins de fer), le *Maritime and Transport Workers* (RMT) (syndicat des transports britanniques), le syndicat *Nautilus International et la United Kingdom Chamber of Shipping* (Chambre de la marine marchande du Royaume-Uni) ont fait un appel commun au gouvernement et décentralisé les administrations pour pouvoir avoir recours à tous les leviers politiques disponibles afin de protéger les emplois et les qualifications des gens de mer <sup>12</sup>.

### ► Réponses des organisations régionales des propriétaires de navires de pêche et des pêcheurs

Dans le secteur de la pêche, les partenaires sociaux de l'Union européenne ont instamment prié la Commission européenne d'adopter des mesures réglementaires et prendre des mesures afin de garantir la libre circulation des pêcheurs. Dans leur [lettre](#), ils ont également attiré l'attention sur des problèmes spécifiques en lien avec la santé des pêcheurs, les périodes de service et les certificats de compétence.

### ► Réponses des entreprises individuelles de transport maritime

Non seulement les compagnies individuelles publient leurs propres directives à leurs navires et à leurs marins, mais elles aident aussi au partage de l'information. Par exemple, le service de navigation (Inchcape Shipping Service) a publié «Coronavirus (COVID-19) Port /Country Implications» (Implications du coronavirus (COVID-19) sur les ports et sur les pays) qui, entre autres, suit la situation des changements d'équipage dans chaque pays <sup>13</sup>.

## Réponses des gouvernements

En leur qualité d'États du pavillon et d'États du port, les gouvernements ont émis des circulaires et autres formes de communication sur le COVID-19 et le secteur maritime <sup>14</sup>, dont:

- En Chine, les ministères des Transports et des Ressources humaines et de la Sécurité sociale ont traité de la question de l'extension des contrats de travail des marins lorsqu'ils expirent et le prochain port d'escale a adopté des mesures de prévention et de contrôle interdisant le remplacement de l'équipage. Ils ont spécifié que ces extensions doivent se faire avec le consentement des gens de mer, sous réserve que le service continu à bord ne dépasse pas 12 mois et que les contrats de travail supplémentaires signés soient enregistrés dans le mois auprès de l'administration maritime concernée <sup>15</sup>.
- L'Autorité maritime norvégienne, avec l'accord des organisations des armateurs et des gens de mer, a préparé des directives en matière de changements d'équipage et de transport de marchandises et de médicaments, portant notamment sur les procédures à suivre par les équipages pour rejoindre ou quitter un navire, et la documentation nécessaire concernant les qualifications, la formation et les questions médicales des gens de mer et des pêcheurs <sup>16</sup>.
- L'Autorité maritime et portuaire de Singapour a publié plusieurs circulaires maritimes portuaires relatives au COVID-19. Après avoir annoncé au départ que les changements d'équipage étaient suspendus, suite aux réactions de l'industrie et des syndicats, elle a mis en place un processus établi, qui tient compte des éléments suivants:

<sup>11</sup> ITF: [Covid-19: ITF launches global port map for seafarers](#), (L'ITF lance une carte mondiale des ports pour les gens de mer), 7 avril 2020.

<sup>12</sup> UK Chamber of Shipping: [Government must act to protect shipping jobs](#), 23 March 2020.

<sup>13</sup> INCHCAPE: [CORONAVIRUS \(COVID-19\) Port / Country Implications](#). (Coronavirus (Covid-19) Implications pour les ports et les pays), 2020.

<sup>14</sup> OMI: [Pandémie de COVID-19](#), Communications reçues des Etats membres.

<sup>15</sup> Annonce conjointe du ministère des Transports et du ministère des Ressources humaines et de la Sécurité sociale de la République populaire de Chine sur les dispositions appropriées à prendre pour le changement d'équipage pour les navires chinois effectuant des voyages internationaux pendant l'épidémie de COVID-19, Annonce N° 16, 12 mars 2020.

<sup>16</sup> Autorité portuaire de Norvège: [Directives concernant le changement d'équipage](#), 6 avril 2020.

lorsque le marin a passé le maximum de temps à bord et aucune autre prolongation du contrat de travail n'est accordée par l'État du pavillon ; raisons familiales, telles que le décès d'un membre de la famille; ou lorsqu'un marin n'est plus médicalement apte à travailler à bord d'un navire <sup>17</sup>.

- Au Royaume-Uni, le Département des Transports, l'Agence des garde-côtes et des services maritimes et *Public Health England* (Santé publique – Angleterre) ont publié un guide sur le COVID-19 destiné aux navires et aux ports maritimes <sup>18</sup>, qui contient des sections sur le contexte du virus, les symptômes, la question de savoir que faire des cas confirmés de COVID-19, les mesures à prendre par les navires et les compagnies maritimes, la limitation de la propagation du COVID-19, le nettoyage et la gestion des déchets, et enfin le débarquement.

## Réponses des organisations régionales

La Commission européenne a publié *Coronavirus: Guidance on repatriating cruise ship passengers and protecting ship crews* <sup>19</sup> (Coronavirus : Orientations concernant le rapatriement des passagers de navires de croisière et la protection des équipages), qui contient des conseils sanitaires, des recommandations concernant les changements d'équipage, le débarquement et le rapatriement des gens de mer et des passagers. Ces directives font référence à d'autres communications de l'Union européenne sur le COVID-19, notamment la Communication C(2020) 1897 final sur la mise en œuvre des voies vertes. L'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) a également facilité l'échange d'informations entre les Etats Membres et les pays de l'Association européenne de libre-échange (AELE) <sup>20</sup>.

Les accords régionaux de contrôle par l'État du port, qui visent à harmoniser l'inspection des navires dans les ports étrangers en vue de leur conformité avec les conventions de l'OMI et de l'OIT, notamment les mémorandums d'entente de Paris, de Tokyo et de l'océan Indien, ont permis de partager des informations et de publier des orientations sur l'inspection des navires pendant la pandémie.

Le mémorandum d'entente de Paris, en tant que principe général, appelle à une approche pragmatique

sur des questions telles que l'autorisation de prolonger la durée de validité des certificats de navires et de gens de mer, y compris les certificats médicaux <sup>21</sup>.

## Réponses d'autres institutions spécialisées des Nations Unies

L'OMI facilite l'échange d'informations parmi les Etats Membres sur le [site web](#) qu'elle dédie au COVID-19. Les circulaires de l'OMI publiées sur le site contiennent des conseils détaillés destinés aux Etats Membres, aux gens de mer et au secteur de la navigation <sup>22</sup>, parmi lesquels on citera: informations et orientations fondées sur les recommandations de l'OMS; conseils sur la mise en œuvre et l'application des instruments pertinents de l'OMI; directives sur la certification des gens de mer et du personnel à bord de navires de pêche; et directives sur les retards imprévus dans la livraison des navires.

En avril, le Conseil de l'OMI :

- a prié instamment les Etats du pavillon et les Etats du port d'assurer le bon fonctionnement du trafic maritime et la disponibilité des services de navigation pour le commerce mondial, au profit de l'humanité;
- a en outre exhorté les États du pavillon et du port à assurer le bien-être des marins, en particulier la préservation de leurs droits au salaire, aux congés à terre, aux congés pour maladie, à l'accès à l'assistance médicale, à l'approvisionnement en nourriture et au rapatriement;
- a adopté une approche pratique et pragmatique pour les dédommagements, les enquêtes, la certification et l'octroi de licences aux gens de mer;
- a encouragé les Etats Membres et les organisations internationales à tenir compte des retards imprévus dans la livraison des navires;
- a également encouragé les gouvernements à partager les meilleures pratiques pour assurer la protection des travailleurs du secteur du transport maritime contre le COVID-19, tout en tenant compte des circonstances nationales <sup>23</sup>.

L'OMS a publié les [«considérations opérationnelles pour la gestion des cas/flambées de COVID-19 à bord des](#)

<sup>17</sup> Autorité maritime et portuaire de Singapour: [Port Marine Circular No 19 of 2020](#) (Circulaire maritime des ports N° 19)27 mars 2020.

<sup>18</sup> Gouvernement du Royaume-Uni: [Guidance for shipping and sea ports on coronavirus \(COVID-19\)](#) (Orientations sur le coronavirus à l'intention des navires et des ports maritimes), 26 mars 2020.

<sup>19</sup> Commission européenne : Coronavirus : [Orientations concernant le rapatriement des passagers de navires de croisière et la protection des équipages](#), 8 avril 2020.

<sup>20</sup> EMSA: [Mesures COVID-19 des Etats Membres: Liste alphabétique par pays](#).

<sup>21</sup> Mémorandum de Paris : [Paris MOU guidance regarding the impact of COVID-19](#) (Orientations du Mémorandum de Paris concernant l'impact du COVID-19), 26 mars 2020.

<sup>22</sup> OMI: [Coronavirus \(COVID-19\) - Recommandations concernant la délivrance de brevets et certificats aux gens de mer et au personnel des navires de pêche](#), 2 avril 2020.

<sup>23</sup> OMI: Conseil, 31e Session extraordinaire, Résumé des décisions, 8 avril 2020.

[navires](#)» ciblées sur les points focaux nationaux (PFN), les autorités sanitaires portuaires, les systèmes de surveillance de la santé et d'intervention à l'échelle locale, provinciale et nationale, et les opérateurs portuaires et de navires.

L'OIT, l'OMI et l'OMS, selon leurs mandats et leur capacité à atteindre, respectivement, leurs ministères du travail, leurs administrations maritimes et leurs autorités de santé publiques, collaborent encore plus étroitement pour traiter l'impact du COVID-19 sur les secteurs de la navigation et de la pêche, conformément à l'appel qui a été lancé pour une approche internationale coordonnée dans les différents secteurs.

L'OMI et l'OMS ont publié une [Déclaration conjointe sur la réponse à l'épidémie de COVID-19](#). L'OIT, l'OMI et l'OMS ont publié une [Déclaration conjointe](#) sur le COVID-19 et la navigation, dans laquelle l'accent est mis sur les soins médicaux destinés aux gens de mer et la prolongation de la validité des certificats médicaux des gens de mer<sup>24</sup> et sur les certificats sanitaires des navires.

## Réponses des organisations non gouvernementales internationales

L'Association internationale pour la santé maritime (AISM), sur son site web dédié au COVID-19<sup>25</sup>, fournit des conseils aux compagnies maritimes sur l'assistance médicale aux marins dans les ports et les tests COVID-19. Il fait également référence à un outil interactif d'évaluation du COVID-19 mis au point par le Centre norvégien de médecine maritime et de plongée (NCMM) et Radio Medico<sup>26</sup>.

Le Réseau international d'assistance et de bien-être des marins (ISWAN) a créé une page web contenant les ressources dont disposent les gens de mer, les armateurs et les sociétés de gestion de navires<sup>27</sup>, notamment une vidéo sur Comment gérer votre santé mentale pendant la pandémie du COVID-19<sup>28</sup>.

---

24 Ce point étant traité par la MLC, 2006, et la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille - STCW.

25 AISM: [Information - COVID-19](#).

26 Centre norvégien de médecine maritime et de plongée: [GESTION DES CAS SUSPECTES DE COVID-19 A BORD](#).

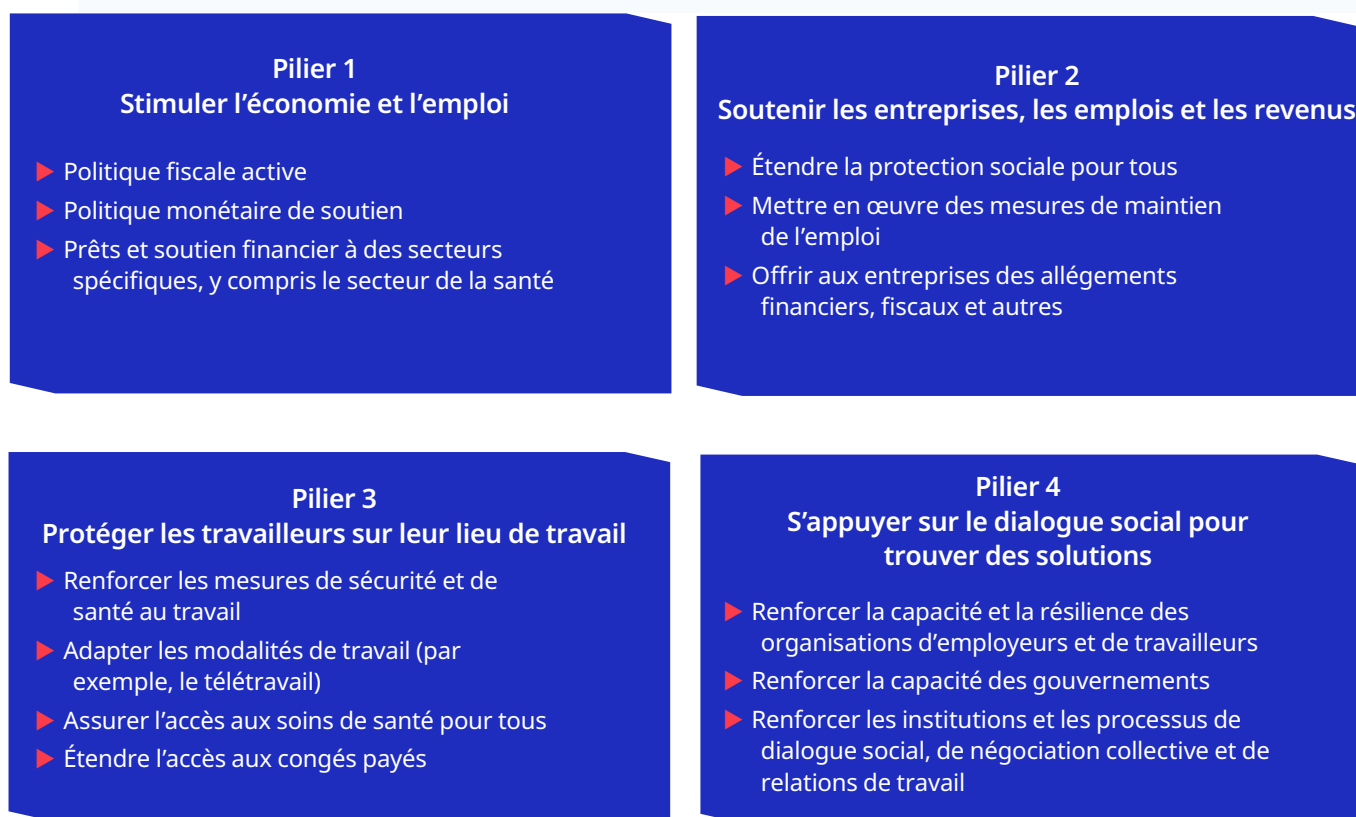
27 ISWAN: [Coronavirus \(COVID-29\)](#).

28 ISWAN: [Gérer votre santé mentale pendant la pandémie de COVID-19](#), 25 mars 2020.

## ► 3. Réponses et outils de l'OIT

L'OIT a publié une évaluation et un éventail d'options politiques pour atténuer les répercussions de la crise et faciliter une reprise forte et rapide<sup>29</sup>. Elle a élaboré plusieurs orientations et notes techniques sur la pandémie du COVID-19 en s'appuyant sur quatre piliers.

Figure 1 : Quatre piliers clés pour lutter contre le COVID-19 fondés sur les normes internationales du travail



Source: basée sur l'OIT (2020). [COVID and the world of work: Updated estimates and analysis](#), op. Cit.

### L'OIT a publié également:

- [Nouvelles directives visant à aider les employeurs à soutenir les familles pendant le COVID-19](#), OIT et UNICEF, 30 mars 2020;
- [Observatoire de la protection sociale sur le COVID-19](#), actualisé régulièrement;
- [Normes de l'OIT et le COVID-19 \(coronavirus\) – Questions fréquentes: Principales dispositions](#)

*des normes internationales du travail relatives à l'évolution de l'épidémie de COVID-19*, 27 mars 2020;

- Observatoire de l'OIT, 2<sup>ème</sup> édition: COVID-19 et le monde du travail : Estimations et analyses actualisées, 7 avril 2020;
- [Gérer les conflits et les catastrophes: Explorer la collaboration entre les organisations d'employeurs et de travailleurs](#), 2020.

Le [site web](#) de l'OIT fournit des liens vers les travaux de l'OIT à propos du COVID-19, y compris des articles actualisés

régulièrement sur les répercussions du virus sur le monde du travail.

## Réponses spécifiques du secteur maritime

Suite aux demandes formelles d'intervention de l'ITF, le BIT a rappelé aux Etats Membres leurs obligations aux termes de la MLC, 2006<sup>30</sup>, dans le contexte du virus, notamment pour ce qui est des équipements de protection individuelle, les soins médicaux à bord des navires et l'accès aux soins médicaux à bord. Le Bureau a répondu aux questions sur l'application des dispositions de la MLC, 2006, dans le contexte de la crise du COVID-19. Il a aussi collaboré avec le Bureau du Comité spécial tripartite (CST) de la MLC, 2006<sup>31</sup>, sur les réponses les plus appropriées aux défis que le secteur maritime doit relever.

Dans une [déclaration sur la maladie à coronavirus \(COVID-19\)](#), les membres du Bureau du CST ont attiré l'attention sur les circonstances graves créées par le virus pour l'industrie de la navigation et les gens de mer. Ils notent que la vie quotidienne a été fortement restreinte dans de nombreux pays, bien que les sociétés aient toujours besoin de nourriture, de médicaments et de biens de consommation courante, et que les fabriques aient encore besoin de matériaux et de logistique pour expédier leurs produits. Ceci montre combien il est nécessaire de disposer de chaînes d'approvisionnement internationales solides, tout en révélant l'importance cruciale du commerce maritime pour l'économie mondiale. Ils demandent également que les marins soient officiellement reconnus comme des travailleurs clés, qu'ils bénéficient de dérogations aux restrictions de voyage et qu'une attention particulière leur soit accordée afin qu'ils puissent rejoindre et quitter leurs navires et rentrer chez eux sans entrave, tout en se conformant aux bonnes pratiques en matière de contrôle des infections.

Répondant aux demandes des mandants, et après avoir consulté les membres du Bureau du CST, le Bureau a publié une *Note d'information sur les questions relatives au travail maritime et au coronavirus (COVID-19)*, qui présente des directives sur la manière de surmonter les complexités de la crise actuelle, à la lumière de la

MLC,2006, notamment en ce qui concerne:

- la sécurité et la santé des gens de mer;
- la facilitation du transit et du transfert des marins et du rapatriement;
- l'expiration des contrats de travail des marins;
- la durée maximale de service à bord et les garanties;
- la réduction des effectifs minimaux;
- l'expiration des certificats médicaux;
- la certification en matière de formation et de qualifications;
- le certificat de travail maritime et les inspections;
- la protection sociale - le droit des marins à un congé de maladie rémunéré en cas d'infection ou de quarantaine;
- les congés à terre et les services sociaux pendant la pandémie;
- l'abandon des marins.

La note fournit des liens vers d'autres ressources d'information et des contacts pour les revendications *individuelles* des marins, qui peuvent être utilisés par les équipages et par chaque marin pour obtenir des informations ou pour faire part de leurs préoccupations au sujet de la pandémie.

Lors de l'annonce de la déclaration du Bureau de la CST, le Directeur Général, M. Guy Ryder, a appelé les gouvernements à «veiller à ce que, en ces temps difficiles, les marins soient protégés de manière adéquate contre la pandémie de COVID-19, aient accès aux soins médicaux et puissent se rendre sur leurs navires et en revenir, si nécessaire, afin de continuer à jouer leur rôle crucial»<sup>32</sup>. La base de données OIT/OMI relatant les cas d'abandon des gens de mer signalés<sup>33</sup> a été mise à jour pour que ceux qui signalent des cas indiquent dans le formulaire de rapport si le ou les cas qu'ils relatent est réputé être en lien avec le COVID-19.

Le Bureau examine également la pandémie dans le contexte de l'application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007<sup>34</sup>.

La réponse de l'OIT à la pandémie et ses répercussions sur les secteurs du transport maritime et de la pêche est en cours. Le Bureau continuera à façonner sa réponse en consultation avec les mandants tripartites et en étroite collaboration avec d'autres institutions spécialisées des Nations Unies.

30 A la date du 15 avril 2020, la MLC, 2006, a été ratifiée par 96 Etats Membres.

31 Le CST est l'organe tripartite créé en vertu de l'article XIII de la MLC, 2006, afin de suivre en permanence le fonctionnement de la Convention. Les membres du Bureau du CST sont nommés par le Conseil d'administration pour une période de trois ans.

32 OIT: [Traiter les gens de mer avec «dignité et respect» durant la crise de COVID-19](#), Actualités, 31 mars 2020.

33 OIT: Base de données sur les cas déclarés d'abandon des gens de mer.

34 La convention est en vigueur et, en date du 13 avril 2020, elle a été ratifiée par 18 Etats Membres.

### Coordonnées

Organisation internationale du Travail  
Route des Morillons 4  
CH-1211 Genève 22  
Suisse

Département des politiques sectorielles  
E: [covidresponsesector@ilo.org](mailto:covidresponsesector@ilo.org)