



Organisation  
internationale  
du Travail

## ► Note d'information – Questions relatives au travail maritime et au coronavirus (COVID-19)

### Version révisée 2.0

Intégrant une déclaration du bureau de la Commission tripartite  
spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée

Département des normes internationales du travail (NORMES)/  
Département des politiques sectorielles (SECTOR)

Genève, le 10 juillet 2020

## Table des matières

	<i>Page</i>
1. Sécurité et santé des gens de mer .....	5
2. Facilitation du transit et du transfert des gens de mer et rapatriement .....	9
3. Expiration des contrats d'engagement maritime des gens de mer .....	12
4. Durée maximale des périodes d'embarquement et garanties .....	13
5. Réduction des effectifs minima .....	15
6. Expiration des certificats médicaux .....	15
7. Certification concernant la formation et les qualifications .....	16
8. Certificat de travail maritime et inspections .....	18
9. Protection sociale: droit des marins à un congé de maladie rémunéré en cas d'infection ou de quarantaine .....	19
10. Permission à terre et installations de bien-être pendant la pandémie .....	20
11. Abandon des gens de mer .....	21

1. La pandémie de coronavirus (COVID-19) a déclenché une crise mondiale qui a des répercussions sur tous les aspects de la vie et qui affecte gravement le monde du travail <sup>1</sup>. Dans le secteur maritime, elle perturbe fortement le fonctionnement des transports maritimes et, ce faisant, le travail de près de 2 millions de marins dans le monde <sup>2</sup>.
2. Beaucoup de gouvernements et d'organisations de gens de mers et d'armateurs ont demandé au Bureau international du Travail (ci-après le Bureau) de leur fournir des orientations sur la meilleure façon de faire face aux complexités de la crise actuelle à la lumière des dispositions de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006).

La présente note d'information vise à répondre à ces demandes en se référant à la MLC, 2006, aux travaux de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEACR) <sup>3</sup>, à une déclaration des membres du bureau de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006 <sup>4</sup>, et, le cas échéant, aux recommandations publiées par l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Il convient de noter que la Chambre internationale de la marine marchande et la Fédération internationale des ouvriers du transport ne ménagent pas leurs efforts depuis le début de la crise pour soutenir les gens de mer et les armateurs du monde entier, pour trouver

---

<sup>1</sup> BIT, [Le COVID-19 et le monde du travail: Répercussions et réponses](#). Pour des informations plus générales sur les normes internationales du travail, voir [Normes de l'OIT et COVID-19 \(coronavirus\)](#), [Questions fréquentes](#).

<sup>2</sup> Voir notamment la note de l'OIT sur [le COVID-19 et la navigation maritime et la pêche](#).

<sup>3</sup> La CEACR est l'organe chargé de contrôler l'application de la MLC, 2006.

<sup>4</sup> La Commission tripartite spéciale est l'organe tripartite établi en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, et chargé de suivre en permanence l'application de cette convention. Les membres de son bureau ont été nommés par le Conseil d'administration du BIT pour une période de trois ans. Il s'agit actuellement des personnes suivantes: M<sup>me</sup> Julie Carlton (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, présidente), M. Martin Marini (Singapour, vice-président gouvernemental), M. Mark Dickinson (vice-président par intérim du groupe des gens de mer), et M. Max Johns (Allemagne, vice-président du groupe des armateurs). Le 26 mars 2020, le bureau a adopté une [déclaration sur la maladie à coronavirus \(COVID-19\)](#)

des solutions concrètes aux problèmes actuels et pour fournir des conseils à leurs membres <sup>5</sup>.

3. D'une manière générale, il est rappelé que, en vertu de la MLC, 2006, les exclusions, dérogations ou autres dispositions permettant une application souple de la convention doivent être décidées en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, et le gouvernement concerné doit informer le Bureau de toute décision prise en ce sens. La CEACR a souligné à de nombreuses reprises l'importance de ces consultations pour la mise en œuvre de la MLC, 2006 <sup>6</sup>. Cette approche est considérée comme nécessaire et déterminante pour garantir que tous les pays, quelles que soient les circonstances nationales, peuvent s'engager au regard du droit international et que les obligations internationales qu'ils souscrivent soient respectées et mises en œuvre, dans toute la mesure possible, tandis que des efforts continuent d'être déployés pour améliorer les conditions existantes. Les gouvernements sont donc fortement encouragés à consulter les organisations nationales d'armateurs et de gens de mer afin de répondre aux questions que soulève le contexte créé par la pandémie COVID-19 à la lumière de la MLC, 2006.
4. Dans la première version de la présente note, datée du 7 avril 2020, il était dit que, en cas de circonstances exceptionnelles, celles-ci pourraient rendre matériellement impossible le respect de certaines obligations énoncées dans la MLC, 2006. Ces circonstances exceptionnelles pourraient constituer des cas de force majeure. La force majeure est «la survenance d'une force irrésistible ou d'un événement extérieur imprévu qui échappe au contrôle de l'État et fait qu'il est matériellement impossible, étant donné les circonstances, d'exécuter l'obligation» et qui excuse son non-respect <sup>7</sup>. «Elles n'ont pas pour effet d'annuler ou

---

<sup>5</sup> La Chambre internationale de la marine marchande a publié un guide sur la protection de la santé des gens de mer à l'intention des exploitants de navires: [Coronavirus \(COVID-19\): Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers](#). La Fédération internationale des ouvriers du transport donne des conseils aux armateurs et aux gens de mer dans [COVID-19 advice to ships](#).

<sup>6</sup> Voir par exemple la [demande directe](#) adoptée en 2019 par la CEACR concernant le Honduras.

<sup>7</sup> ONU, *Annuaire de la Commission du droit international, 2001*, Volume II, deuxième partie, article 23, p. 28.

d'éteindre l'obligation; elles constituent plutôt un fait justificatif ou une excuse de l'inexécution tant que subsistent les circonstances en cause» et impliquent que l'exécution doit reprendre «dès que les facteurs causant et justifiant cette non-exécution auront disparu»<sup>8</sup>. Il doit y avoir un lien de causalité entre l'impossibilité matérielle et les circonstances imprévues. En bref, les parties concernées doivent faire tout leur possible pour respecter leurs obligations au titre de la MLC, 2006, le non-respect de celles-ci n'étant excusé que lorsque l'exécution est matériellement et objectivement impossible en raison de la survenance d'une force irrésistible. Si les autorités sont encouragées à adopter une approche pragmatique en cas de circonstances exceptionnelles, elles doivent également veiller à ce que la pandémie de COVID-19 ne soit pas utilisée comme une excuse pour enfreindre la MLC, 2006.

5. Il est important de rappeler qu'il y a force majeure en cas d'impossibilité absolue et matérielle de s'acquitter d'une obligation dans une situation donnée. En revanche, les circonstances qui compliquent l'exécution d'une obligation ne constituent pas une situation de force majeure. Autrement dit, dès qu'il existe des options permettant de respecter les dispositions de la MLC, 2006, la force majeure ne peut plus être invoquée, quelles que soient les difficultés liées à leur exécution ou la charge de travail que cela représente.
6. En ce qui concerne les explications fournies ci-après, il est entendu que la Constitution de l'OIT ne confère aucune compétence spéciale au Bureau pour donner une interprétation faisant autorité d'une convention internationale du travail et que les opinions exprimées sont sans préjudice de toute position que les organes de contrôle de l'OIT pourraient adopter à cet égard.

## 1. Sécurité et santé des gens de mer

7. En vertu de l'article IV, paragraphes 1 et 4, de la MLC, 2006, tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées et à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.

---

<sup>8</sup> ONU, *Annuaire de la Commission du droit international*, 2001, *op. cit.*, p. 75.

8. Conformément à la règle 4.1, paragraphe 1, de la MLC, 2006, les États du pavillon doivent s'assurer, en particulier dans le contexte de la pandémie de COVID-19, et compte tenu de la pénurie mondiale de certains matériels médicaux, que tous les gens de mer à bord de navires battant leur pavillon sont couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé – prévoyant notamment la fourniture de gel hydroalcoolique et d'équipements de protection individuelle<sup>9</sup> – et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats lorsqu'ils travaillent à bord, y compris à des avis médicaux par radio ou satellite, donnés gratuitement, 24 heures sur 24. Le Bureau ayant reçu des allégations<sup>10</sup> de cas où les marins ne recevaient pas la même protection que les passagers à bord de navires de croisière, il convient d'insister sur la nécessité de respecter les dispositions pertinentes de la MLC, 2006.
9. En vertu de la règle 4.1, paragraphe 3, de la MLC, 2006, l'État du port doit s'assurer que les gens de mer à bord de navires qui se trouvent sur son territoire ont accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats. Les mesures exceptionnelles adoptées par certains gouvernements pour contenir la pandémie de COVID-19 ne peuvent pas être invoquées en tant que telles comme une raison valable pour ne pas se conformer à cette obligation internationale. En outre, en vertu de l'article 28, paragraphe 2, du Règlement sanitaire international de l'OMS (2015), on ne peut empêcher un navire d'entrer dans un port pour des raisons de santé publique. En particulier, il ne peut être empêché de procéder à l'embarquement ou au débarquement, au déchargement ou au chargement de marchandises ou de ravitaillement ni d'embarquer du carburant, de l'eau, de la nourriture et des provisions<sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup> En ce qui concerne l'équipement de protection individuelle, voir la [lettre circulaire n° 4204/Add.15 de l'OMI, du 6 mai 2020](#).

<sup>10</sup> Par exemple, le 7 février 2020, le BIT a reçu une demande d'aide urgente de l'Union des gens de mer de Russie et de la Fédération internationale des ouvriers du transport concernant la situation de l'équipage du navire de croisière Diamond Princess, mis en quarantaine avec plus de 3 500 personnes à bord. Les marins s'inquiétaient du risque d'être contaminés par le COVID-19 et du manque à bord d'équipements de protection individuelle (masques et désinfectant) et de soins médicaux.

<sup>11</sup> Dans cet article, il est également dit que les États parties peuvent subordonner l'autorisation de libre pratique à une inspection et, si une source d'infection ou de contamination est

10. Les gens de mer, les armateurs et les autorités maritimes sont encouragés à se référer aux considérations pratiques sur le traitement des cas/de la flambée épidémique de coronavirus (COVID-19) à bord des navires publiées par l'OMS sous le titre [Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships](#). Ce document contient des informations sur les mesures à adopter avant l'embarquement à bord d'un navire et pour gérer les cas suspects à bord <sup>12</sup>.
11. Dans leur déclaration commune, les membres du bureau de la Commission tripartite spéciale indiquent ce qui suit: «Il est impératif que les États Membres fassent tout leur possible pour faciliter l'acheminement à bord des navires de fournitures médicales essentielles, de carburant, d'eau, de pièces détachées et de vivres. Il est préoccupant que, dans certaines régions du monde, des ports aient refusé l'entrée à des navires parce que ceux-ci avaient auparavant mouillé dans des ports se trouvant dans des zones touchées par le coronavirus, les empêchant ainsi de se procurer des fournitures essentielles. Il est en outre extrêmement alarmant d'apprendre que, dans certaines régions du monde, des fournisseurs n'ont pas été autorisés à monter à bord de navires pour fournir aux équipages masques, combinaisons et autres équipements de protection individuelle. Il est indispensable que les gens de mer aient accès à des fournitures et du matériel en quantité suffisante, conformément au *Guide médical international de bord* (troisième édition) et aux orientations données par l'Association internationale de médecine, la Chambre internationale de la marine marchande et l'Organisation mondiale de la santé.»

---

découverte à bord, à la désinfection, à la décontamination, à la désinsectisation ou à la dératification, ou à d'autres mesures nécessaires pour prévenir la propagation de l'infection ou de la contamination.

<sup>12</sup> OMS, [Conduite à tenir en matière de lutte anti-infectieuse pour la prise en charge sécurisée du corps d'une personne décédée dans le contexte de la COVID-19: orientations provisoires](#).

## Réclamations individuelles par les gens de mer

Pour obtenir des informations ou faire part de préoccupations concernant l'impact de la pandémie de COVID-19, les gens de mer peuvent recourir aux ressources suivantes:

### **Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) – Équipe de soutien aux gens de mer**

Courriel – [seafsupport@itf.org.uk](mailto:seafsupport@itf.org.uk)

SMS – +44 7984 356573

WhatsApp/Viber – +44 7523 515097

### **Facebook**

ITF Soutien aux gens de mer – <https://www.facebook.com/itfseafarerssupport>

ITF Groupe de soutien aux gens de mer –

<https://www.facebook.com/groups/191907568040511>

ITF Bien-être – <https://www.facebook.com/ITFWellbeing>

### **Site Web**

ITF Gens de mer – [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org)

Carte des pays COVID-19 (Informations pour les gens de mer) –

<https://www.itfseafarers.org/en/embed/covid-19-country-information-seafarers>

### **Applications pour téléphones portables**

ITF Gens de mer – disponible sur iOS et Android

ITF Bien-être – disponible sur iOS et Android

ITF Global – disponible sur iOS et Android

### **ISWAN – Réseau international d'assistance et de bien-être des marins**

Téléphone – +44 (0)3000124279

Courriel – [iswan@iswan.org.uk](mailto:iswan@iswan.org.uk)

### **Seafarers' help**

Site Web – <https://www.seafarerhelp.org/>

Téléphone – +44 207 323 2737 (ligne d'assistance téléphonique internationale gratuite, confidentielle et multilingue pour les gens de mer et leurs familles)

Courriel – [help@seafarerhelp.org](mailto:help@seafarerhelp.org)

L'ITF a également mis au point des orientations relatives à la MLC, 2006, sur les procédures de plainte à bord ou à quai:

<https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/news/files/20260616SeafarersRightsGuidanceInfographic%5B8%5D.pdf>

<https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/news/files/20200616SeafarersRightsGuidance.pdf>



## 2. Facilitation du transit et du transfert des gens de mer et rapatriement

12. Deux conventions de l'OIT traitent de la nécessité de faciliter le transit et le transfert des gens de mer<sup>13</sup>. En particulier, en vertu de l'article 6, paragraphe 7, de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telle qu'amendée, «Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur doit également autoriser, aussi rapidement que possible, l'entrée sur son territoire à tout marin en possession d'une pièce d'identité des gens de mer valable, assortie d'un passeport, lorsque cette entrée est sollicitée pour: *a)* embarquer à bord de son navire ou être transféré sur un autre navire; *b)* passer en transit afin de rejoindre son navire dans un autre pays ou afin d'être rapatrié ou pour toute autre fin approuvée par les autorités du Membre intéressé.»
13. En vertu de la règle 2.5 de la MLC, 2006, les gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiés dans le code de la convention. Conformément à la norme A2.5.1, paragraphe 7, tout Membre doit faciliter le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans ses ports ou traversant ses eaux territoriales ou intérieures, ainsi que leur remplacement à bord.
14. Il est essentiel que le droit des gens de mer de rentrer chez eux soit garanti pendant la pandémie conformément aux dispositions de la MLC, 2006, sans préjudice de la nécessité pour les autorités compétentes de prendre des mesures proportionnées visant spécifiquement à réduire au minimum le risque de contagion<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> La [convention \(n° 185\) sur les pièces d'identité des gens de mer \(révisée\), 2003, telle qu'amendée](#), ratifiée par 35 pays, et la [convention \(n° 108\) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958](#), ratifiée par 64 pays.

<sup>14</sup> À ce sujet, voir la communication de la Commission européenne sur la mise en œuvre des «voies vertes» en vertu des directives relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé et à assurer la disponibilité des biens et des services essentiels: [Communication from the commission on the implementation of the Green Lanes under the Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services](#), 23 mars 2020.

15. Vu les interdictions de voyager, la fermeture des frontières et les mesures de quarantaine, des centaines de milliers de marins ne sont pas autorisés à se déplacer pour rejoindre ou quitter un navire. L'industrie maritime a exhorté le BIT et la communauté internationale à veiller à ce que, dans ces circonstances sans précédent, les États Membres garantissent que le flux de biens essentiels, d'énergie, de denrées alimentaires, de médicaments et de nombreux autres produits ne sera pas interrompu par des mesures qui empêchent les navires et les marins travaillant à leur bord de se déplacer en toute sécurité et de manière efficace. Tout en saluant les efforts coordonnés déployés par les partenaires sociaux et la communauté internationale pour répondre à la crise déclenchée par la pandémie de COVID-19 dans le secteur maritime, le Directeur général du BIT, M. Guy Ryder, a fait écho à cette demande, le 31 mars 2020, en appelant les gouvernements à «veiller à ce que, en ces temps difficiles, les gens de mer soient convenablement protégés contre la pandémie de COVID-19, qu'ils aient accès aux soins médicaux et qu'ils puissent descendre à terre et remonter à bord de leur navire, selon les besoins, pour continuer de jouer leur rôle décisif»<sup>15</sup>. En mars 2020, le Secrétaire général de l'OMI, M. Kitack Lim, a déclaré ce qui suit: «En ces temps difficiles, la capacité des services de transport maritime et des gens de mer à acheminer des biens vitaux, notamment des fournitures médicales et des denrées alimentaires, sera essentielle pour répondre à cette pandémie et, à terme, la surmonter»<sup>16</sup>.
16. Dans leur déclaration commune, les membres du bureau de la Commission tripartite spéciale indiquent ce qui suit à propos des changements d'équipage dans les ports pendant la pandémie de

---

<sup>15</sup> BIT, [Traiter les gens de mer avec «dignité et respect» durant la crise de COVID-19](#).

<sup>16</sup> OMI, [Lettre circulaire N° 4204/Add.6](#), 27 mars 2020, contenant une 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. Dans leur [déclaration](#) sur le COVID-19, mise à jour le 29 mai 2020, les membres de la Table ronde des autorités portuaires, c'est-à-dire la plateforme multilatérale composée d'autorités portuaires de premier plan réparties en Asie, en Océanie, au Moyen-Orient, en Afrique, en Europe et en Amérique, ont affirmé leur détermination à «collaborer étroitement, en mettant en commun leurs meilleures pratiques et les mesures qu'ils ont mis en œuvre, de sorte que les ports restent ouverts au commerce par voie maritime, afin de contribuer à subvenir aux besoins du monde et d'appuyer la lutte contre la COVID-19».

COVID-19: «Les gens de mer devraient être reconnus officiellement comme des travailleurs essentiels et bénéficier de dérogations à toutes les restrictions de voyage ainsi que d'une attention particulière de façon à pouvoir rejoindre leur navire ou en descendre et rentrer chez eux sans entrave, tout en respectant les bonnes pratiques en matière de lutte contre l'infection». «Il importe que les États Membres reconnaissent que, pour une industrie fortement mondialisée telle que celle du transport maritime qui emploie une main-d'œuvre multinationale, il est nécessaire de pouvoir procéder sans heurts aux changements et aux rapatriements d'équipage dans le monde entier». «Des instructions claires devraient être données aux autorités portuaires et aux autorités sanitaires locales pour que les navires puissent poursuivre leurs activités et que les membres d'équipage puissent débarquer et être rapatriés rapidement». «Il est indispensable que les pays fournisseurs de main-d'œuvre facilitent le retour chez eux des gens de mer qui ont achevé leur contrat, et permettent aux gens de mer de quitter leur pays d'origine pour rejoindre leurs navires, après un examen médical approprié.»

17. Le 22 mai 2020, dans un **communiqué commun**, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'OMI et l'OIT ont appelé à reconnaître les gens de mer comme des travailleurs essentiels. Elles ont demandé aux gouvernements d'exempter les gens de mer de toute restriction nationale en matière de voyage, de santé ou de circulation afin de leur permettre de rejoindre ou de quitter leur navire.
18. À l'occasion de la Journée mondiale de l'océan, le 8 juin, le Directeur général du BIT a appelé à une action immédiate et coordonnée afin de laisser partir les quelque 150 000 à 200 000 gens de mer bloqués sur des navires un peu partout dans le monde en raison des mesures prises pour freiner la progression du COVID-19 <sup>17</sup>.
19. Le 12 juin, comme suite à la **lettre** de l'ICS, de la Confédération syndicale internationale (CSI) et de l'ITF dans laquelle ces organisations mettaient en avant l'urgence de la situation des gens de mer, le Secrétaire général de l'ONU, M. António Guterres, **a appelé tous les pays** à désigner

---

<sup>17</sup> BIT, [L'OIT appelle à laisser partir plus de 150 000 gens de mer actuellement bloqués à bord de navires en raison du COVID-19](#). Voir également BIT, [Gens de mer et pêcheurs: Fournir des services essentiels durant la pandémie de COVID-19](#).

officiellement les gens de mer et autres personnels maritimes comme «travailleurs essentiels» et à garantir que les changements d'équipage ont lieu en toute sécurité. Il a également instamment prié tous les gouvernements de mettre en œuvre d'urgence les protocoles de changement d'équipage, en autorisant les gens de mer bloqués à être rapatriés et d'autres à rejoindre les navires <sup>18</sup>.

20. Le 9 juillet, dans le cadre d'un sommet virtuel sur les changements d'équipage organisé par le gouvernement britannique et dans un [communiqué conjoint](#) (non disponible en français), plusieurs gouvernements ont exprimé leur gratitude aux gens de mer et se sont engagés à résoudre d'urgence les problèmes concernant les changements d'équipage causés par la pandémie de COVID-19. L'OIT et l'OMI ont souscrit à cette déclaration.

### 3. Expiration des contrats d'engagement maritime des gens de mer

21. À la suite des mesures prises par les gouvernements pour faire face à la crise, il a été demandé à des centaines de milliers de gens de mer de rester à bord des navires au-delà de la période prévue initialement dans leur contrat d'engagement maritime. La prorogation de ces contrats doit respecter la législation nationale applicable. Il convient de souligner que, dans tous les cas, elle reste subordonnée au consentement du marin concerné. La règle 2.1, paragraphe 2, de la MLC, 2006, stipule à cet égard que le contrat d'engagement maritime doit être approuvé par le marin dans des conditions telles que l'intéressé a le loisir d'en examiner les clauses et conditions, de demander conseil à cet égard et de *les accepter librement avant de signer*. Il est rappelé qu'un contrat d'engagement maritime valable doit rester en vigueur jusqu'à ce que le marin ait été dûment rapatrié, conformément à la règle 2.5 de la MLC, 2006.

---

<sup>18</sup> Pour connaître les pays qui ont désigné les gens de mer comme étant des travailleurs essentiels, veuillez consulter la [foire aux questions de l'OMI sur les changements d'équipage et le rapatriement des gens de mer](#).

22. Dans sa déclaration, le bureau de la Commission tripartite spéciale affirme que, «[l]orsque la période de service des gens de mer doit être prolongée au-delà de celle spécifiée dans leur contrat d'engagement ou fixée par les lois nationales portant application de la MLC, 2006, il convient de faire preuve de pragmatisme et de leur permettre de rester à bord pendant une durée raisonnable au-delà de la période de service prévue».

## 4. Durée maximale des périodes d'embarquement et garanties

23. Comme énoncé précédemment, en raison des interdictions de changement d'équipage et de déplacement pour quitter un navire et y revenir, des centaines de milliers de gens de mer sont tenus de rester à bord pour des périodes dépassant onze mois, la durée maximale par défaut des périodes d'embarquement découlant des dispositions de la MLC, 2006<sup>19</sup>. En réponse à une question particulière posée à cet égard par un gouvernement, en mars 2020, le Bureau a estimé que les autorités compétentes pouvaient, dans des limites bien définies, autoriser des dérogations à l'interdiction de renoncer au droit au congé annuel énoncée par la norme A2.4, paragraphe 3, de la MLC, 2006, pour des motifs impérieux liés à une urgence de santé publique, par exemple la nécessité de contenir la pandémie de COVID-19. Toutefois, ces dérogations devraient s'accompagner de garanties appropriées visant à prévenir tout risque d'abus, par exemple de dispositions prévoyant que le

---

<sup>19</sup> La CEACR a «toujours considéré qu'il ressort d'une lecture conjointe de la *norme A2.4, paragraphes 2 et 3*, sur le congé annuel, et de la *norme A2.5.1, paragraphe 2 b)*, sur le rapatriement que la période ininterrompue maximale d'embarquement sans congé est en principe de onze mois. En fait, comme l'a clairement indiqué la commission, la *norme A2.4, paragraphe 3*, de la MLC, 2006, n'énonce pas une interdiction absolue puisque des dérogations peuvent être autorisées par l'autorité compétente. Bien que la convention soit muette quant à la nature et à l'ampleur des dérogations permises, la commission considère que cette disposition doit être interprétée dans un sens restrictif afin de ne pas réduire à néant le but poursuivi par la *règle 2.4*. [...] Quoi qu'il en soit, des dérogations sont effectivement permises sur la base de cas précis prévus par l'autorité compétente, compte tenu des besoins des gens de mer et des particularités du voyage maritime lui-même.» Voir BIT, *Rapport de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations*, ILC.108/III(A) (2019), paragr. 105 à 113 (Rapport général).

marin doit donner son consentement éclairé, qu'il ne perd pas son droit à rapatriement ou à congé annuel (y compris les congés acquis pendant la période correspondant à la prolongation de son contrat) et que la situation sera réexaminée fréquemment, à intervalles réguliers.

24. En outre, début avril 2020, le Bureau a estimé que la durée maximale de la période ininterrompue d'embarquement pouvait être dépassée en cas de force majeure ou de nécessité, c'est-à-dire lorsqu'un ou plusieurs événements imprévus échappant au contrôle de l'État et/ou de l'armateur rendent matériellement impossible l'exécution des obligations découlant des dispositions des normes A2.4 et A2.5.1 de la MLC, 2006 (par exemple, lorsqu'un navire est placé en quarantaine).
25. Compte tenu des dangers qu'entraîne une fatigue excessive des gens de mer, notamment de ceux dont les tâches ont une incidence sur la sécurité de la navigation et sur la sûreté et la sécurité de l'exploitation du navire, la prolongation de la période d'embarquement au-delà de onze mois devrait être autorisée uniquement au cas par cas lorsque cela est strictement nécessaire pour faire face à la situation d'urgence causée par la pandémie.
26. Cela étant, il est souligné que, quelles que soient les difficultés causées par la pandémie de COVID-19, la prolongation de la période d'embarquement au-delà de onze mois ne peut pas être considérée comme une solution viable à la question du changement d'équipage. En effet, les gouvernements ne doivent pas oublier que la fatigue peut devenir excessive et que la santé mentale des gens de mer peut se dégrader, à un tel point qu'elles peuvent mettre en danger la santé des gens de mer et la sécurité de la navigation. Les gouvernements sont invités à limiter les prolongations jusqu'au port où le changement d'équipage est possible. Ils sont également invités à étudier la possibilité de dérouter le navire vers un port d'où un rapatriement est possible, si celui-ci ne peut être effectué dans un port où il était prévu de faire escale. Comme dit plus haut, on ne peut plus invoquer la force majeure dès qu'il est possible de mettre en œuvre les dispositions de la MLC, 2006.

## 5. Réduction des effectifs minima

27. En vertu de la norme A2.7, paragraphes 1 et 3, de la MLC, 2006, tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant, en nombre et en qualité, pour assurer la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente, et compte étant tenu des prescriptions concernant l'alimentation et le service de table.
28. Les interdictions de voyage, les fermetures de frontières et les mesures de quarantaine perturbent les changements d'équipage. Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, certaines autorités maritimes ont envisagé d'abaisser le niveau des effectifs à bord, étant donné les difficultés rencontrées par les armateurs pour maintenir les effectifs minima. Cependant, les circonstances ayant dans de nombreux cas entraîné la prolongation des périodes d'embarquement, le Bureau est d'avis que la réduction de ces effectifs ne ferait que contribuer à accroître la fatigue des marins et qu'elle porterait atteinte à la sécurité, à l'efficacité et à la sûreté de l'exploitation des navires. Les autorités doivent en conséquence continuer de se conformer à la norme A2.7, même pendant la pandémie de COVID-19.

## 6. Expiration des certificats médicaux

29. Dans le contexte actuel, le renouvellement des certificats médicaux est une difficulté supplémentaire pour les gens de mer. Ces certificats sont régis par la règle I/9 de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle qu'amendée (Convention STCW), et la règle 1.2 de la MLC, 2006. Ces deux traités internationaux fixent à deux ans la durée maximale de validité des certificats médicaux. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que cette période n'excède pas trois mois.
30. Le Bureau est conscient que les restrictions imposées pour contenir la pandémie peuvent, dans certaines situations, constituer un cas de force

majeure rendant matériellement impossible le renouvellement d'un certificat médical dans le délai maximal de trois mois fixé par la MLC, 2006, et la Convention STCW.

31. À cet égard, les autorités concernées sont invitées à faire preuve de pragmatisme lorsqu'il s'agit, en cas de stricte nécessité, de prolonger la validité des certificats médicaux, et à informer les navires, les gens de mer et les autorités compétentes en conséquence. Les autorités de contrôle de l'État du port sont elles aussi invitées à faire preuve de pragmatisme pour ce qui concerne les certificats médicaux et leur acceptation dans le cadre des procédures de contrôle mises en œuvre en application du titre 5 de la MLC, 2006<sup>20</sup>.
32. Les certificats médicaux devront être renouvelés dès que la situation s'améliorera. Les autorités maritimes sont priées d'examiner régulièrement l'évolution de la situation. À mesure que les États du pavillon cesseront de prolonger la validité des certificats, les marins qui se trouvent en mer pourraient avoir du mal à les faire renouveler. Il est donc admis qu'une période de transition pourrait s'avérer nécessaire, au cours de laquelle les certificats dont la validité avait été prolongée pourraient encore être acceptés par les États du port.

## 7. Certification concernant la formation et les qualifications

33. Conformément à la règle 1.3 de la MLC, 2006, un marin doit, pour travailler à bord d'un navire, avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions. La formation et les certificats délivrés conformément aux dispositions pertinentes de la Convention STCW sont considérés comme satisfaisant à cette prescription.
34. Le Bureau se réfère aux recommandations de l'OMI indiquant que les mesures prises dans le monde entier à la suite de la pandémie constituent

---

<sup>20</sup> À cet égard, voir la déclaration commune de l'OMI, de l'OMS et de l'OIT sur les certificats médicaux des gens de mer, les certificats d'hygiène et de salubrité à bord des navires et les soins médicaux des gens de mer dans le contexte de la pandémie de COVID-19.



un défi de taille pour les administrations, s'agissant de poursuivre la formation des gens de mer, de revalider les titres et de délivrer des visas attestant la reconnaissance des titres conformément à la Convention STCW<sup>21</sup>. Dans ce contexte, les administrations qui délivrent des brevets et certificats sont encouragées à adopter une approche pragmatique et pratique en prorogeant les titres et visas susmentionnés, dans la mesure strictement nécessaire, et à en informer les navires, les gens de mer et les administrations concernés. Les autorités de contrôle par l'État du port sont elles aussi encouragées à adopter une approche pragmatique et pratique en matière de prorogation de la validité des titres et visas en acceptant ces derniers dans le cadre des procédures de contrôle effectué conformément à l'article X (Contrôle) et à la règle I/4 (Procédures de contrôle) de la Convention STCW et au titre 5 de la MLC, 2006.

35. Le Bureau reconnaît que les restrictions imposées pour contenir la pandémie, notamment les interdictions de voyage, la quarantaine et l'annulation de cours, peuvent dans certaines circonstances constituer un cas de force majeure rendant matériellement impossible la poursuite de la formation des gens de mer, la revalidation des titres et la délivrance des visas attestant la reconnaissance des titres conformément à la règle 1.3 de la MLC, 2006, et aux dispositions pertinentes de la Convention STCW. Toutefois, bien que la situation actuelle invite à faire preuve d'une certaine souplesse en matière de prorogation de la validité des titres, elle ne devrait pas en principe permettre de déroger aux prescriptions applicables lors de la délivrance initiale.
36. Les certificats de capacité devront être renouvelés dès que la situation s'améliorera. Les administrations maritimes sont priées de faire régulièrement le point sur l'évolution de la situation. À mesure que les États du pavillon cesseront de prolonger la validité des certificats, les marins qui se trouvent en mer pourraient avoir du mal à les faire renouveler. Il est donc admis qu'une période de transition pourrait s'avérer nécessaire, au cours de laquelle les certificats dont la validité avait été prolongée pourraient encore être acceptés par les États du port.
37. Dans sa déclaration, le bureau de la Commission tripartite spéciale indique ce qui suit: «Un même pragmatisme est nécessaire pour soutenir

---

<sup>21</sup> OMI, *Lettre circulaire No. 4204/Add.5/Rev.1*, 2 avril 2020.

les gens de mer qui peuvent rencontrer des problèmes pour suivre une formation ou des cours de remise à niveau en vue de l'obtention d'un brevet. Les États du pavillon et les États du port devraient collaborer avec les autres nations maritimes pour prolonger la validité des brevets des gens de mer d'au moins trois mois, ou jusqu'à nouvel ordre lorsque la situation se sera détendue.»

## 8. Certificat de travail maritime et inspections

38. Avec l'épidémie de COVID-19, le secteur des transports maritimes et les autorités maritimes ont beaucoup de mal à mener les inspections requises par le titre 5 de la MLC, 2006.
39. Le Bureau reconnaît que les circonstances actuelles peuvent parfois conduire à des situations de force majeure rendant matériellement impossible la réalisation, dans les délais prévus par la convention, des inspections intermédiaires et des inspections effectuées aux fins d'un renouvellement qui sont requises par le titre 5 de la MLC, 2006.
40. Certains gouvernements et systèmes de contrôle par l'État du port ont évoqué la possibilité de prolonger la validité des certificats pour une durée n'excédant pas trois mois à compter de la date d'échéance du certificat original. D'autres ont opté pour la délivrance de certificats provisoires en cas d'impossibilité de procéder à l'inspection aux fins d'un renouvellement qui est requise par la norme A5.1.3, paragraphe 3. Bien que ces mesures ne soient pas prévues dans la convention, le Bureau estime qu'elles pourraient, en cas de stricte nécessité, être justifiées par les situations de force majeure créées par la pandémie.
41. Les inspections prescrites par le titre 5 devront être effectuées dès que la situation s'améliorera. Les administrations maritimes sont invitées à faire régulièrement le point sur l'évolution de la situation<sup>22</sup>. Il est admis que, à mesure que les États du pavillon se remettront pleinement en conformité avec le titre 5, une période de transition pourrait s'avérer nécessaire, au

---

<sup>22</sup> OMI, Orientations à l'intention des États du pavillon concernant les visites et les renouvellements de certificats pendant la pandémie de COVID-19, lettre circulaire n° 4204/Add.19, du 2 juin 2020.

cours de laquelle les certificats dont la validité avait été prolongée pourraient encore être acceptés par les États du port.

42. Dans sa déclaration, le bureau de la Commission tripartite spéciale affirme ce qui suit: «Il importe aussi de souligner qu’une approche pragmatique et une attention particulière sont nécessaires lorsque les navires ne peuvent pas mener les opérations de contrôle et d’inspection requises ou bénéficier d’un entretien et d’un soutien externes en raison des restrictions de voyage frappant le personnel spécialisé, les inspecteurs et les techniciens. De même, une certaine souplesse dans la certification des navires peut être nécessaire pour faire face aux difficultés à respecter les intervalles de mise en cale sèche.»

## **9. Protection sociale: droit des marins à un congé de maladie rémunéré en cas d’infection ou de quarantaine**

43. Conformément à la norme A4.2.1, paragraphe 1 *a*), de la MLC, 2006, les armateurs doivent prendre à leur charge le coût pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates. Conformément au paragraphe 3 de cette norme, lorsque la maladie ou l’accident entraîne une incapacité de travail, l’armateur verse la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu’à ce qu’il ait été rapatrié conformément aux dispositions de la convention, ainsi que la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoient la législation nationale ou les conventions collectives, à partir du rapatriement ou du débarquement du marin jusqu’à sa guérison ou, si l’éventualité se présente plus tôt, jusqu’à ce qu’il ait droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre concerné. Dans ce contexte, les gens de mer qui ont contracté le COVID-19 devraient avoir droit à un congé de maladie rémunéré ou à des indemnités de maladie tant qu’ils sont en incapacité de travail, à titre de dédommagement pour la perte de salaire qu’ils subissent en conséquence. Les périodes de quarantaine à bord et à terre imposées aux gens de mer – qu’ils présentent des symptômes, aient été exposés ou

soient mis en quarantaine par mesure de précaution – sont également couvertes par les dispositions susmentionnées de la MLC, 2006.

44. Il est important de noter que, avant ou pendant la procédure de rapatriement, la prise en charge des frais médicaux, du logement et de la nourriture pendant les périodes d'auto-isolement ou de quarantaine – que les intéressés présentent des symptômes, aient été exposés ou soient mis en quarantaine par mesure de précaution – doit être assumée par l'armateur jusqu'à ce que les gens de mer soient considérés comme dûment rapatriés, à moins que ces dépenses ne soient prises en charge par les autorités publiques, conformément à la législation nationale applicable<sup>23</sup>.

## 10. Permission à terre et installations de bien-être pendant la pandémie

45. En vertu de la règle 2.4, paragraphe 2, de la MLC, 2006, des permissions à terre sont accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leurs fonctions.
46. Les autorités maritimes doivent continuer de respecter cette obligation, sans préjudice de l'adoption de mesures proportionnées visant précisément à minimiser le risque de contagion. L'accès aux installations de bien-être dans les ports doit également être assuré, dans toute la mesure possible, pendant la pandémie de COVID-19. Un plus grand accès à un équipement de protection individuelle et une meilleure connaissance du COVID-19 facilitent certainement le respect de ces obligations.

---

<sup>23</sup> Conformément à la norme A4.2.1, paragraphe 1 c), de la MLC, 2006, les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité. Est également pertinent dans ce contexte le paragraphe 6 de la même norme, selon lequel, dès lors que la responsabilité en est assumée par les autorités publiques, la législation nationale peut exempter l'armateur de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation.

47. Dans sa déclaration, le bureau de la Commission tripartite spéciale indique ce qui suit: «Ces derniers temps, il y a eu une reconnaissance généralisée et bienvenue du stress, de l'isolement et de la pression sociale inhérents au métier de gens de mer. Le COVID-19 exacerbe à l'évidence ces problèmes et a des effets préjudiciables sur le bien-être mental et physique des gens de mer et de leurs familles. Il est inquiétant d'apprendre que les services de bien-être se trouvant dans les ports sont fermés ou réduits en réponse à la situation actuelle, et il est indispensable d'appuyer pleinement ces services.»

## 11. Abandon des gens de mer

48. Les mesures adoptées pour contenir la pandémie ajoutent à la difficulté rencontrée de résoudre les cas d'abandon qui se sont produits avant l'apparition de l'épidémie de COVID-19. Ces mesures pourraient, dans un avenir proche, entraîner de nouveaux abandons. Il est rappelé que, dans le contexte de la crise liée au COVID-19, les États du pavillon, les États du port et les États fournisseurs de main-d'œuvre restent liés par les obligations en matière de rapatriement énoncées dans la règle 2.5 de la MLC, 2006, et par les dispositions pertinentes du code de la convention. Les États Membres doivent faire tout leur possible pour résoudre rapidement les cas d'abandon et veiller à ce que les gens de mer qui se trouvent dans cette situation soient rapatriés dès que possible et perçoivent les salaires qui leur sont dus, conformément aux dispositions pertinentes de la MLC, 2006.

49. La base de données OMI/OIT sur les cas signalés d'abandon des gens de mer contient une liste régulièrement mise à jour des navires signalés à l'OIT par des organisations compétentes comme abandonnés dans différents ports du monde. Elle inclut notamment des informations sur les gens de mer et les pêcheurs, victimes d'abandon et sur leur situation actuelle. Lorsqu'un cas d'abandon est considéré comme lié à la pandémie de COVID-19, l'organisation ou le gouvernement signalant le cas peut inclure les informations pertinentes dans la case du formulaire réservée à cet effet <sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> Disponible à l'adresse [https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home?p\\_lang=fr](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home?p_lang=fr).

50. Dans sa déclaration, le bureau de la Commission tripartite spéciale indique que «Les partenaires sociaux se disent préoccupés par une hausse possible des cas d'abandon de navires due au fait que les armateurs n'ont pas la capacité financière de soutenir les opérations de leur flotte. Il est essentiel de surveiller la situation et les nouvelles tendances et d'être effectivement informé des abandons, car c'est la seule façon d'en comprendre les incidences et de savoir quelles mesures sont nécessaires pour aider les marins, compte tenu des restrictions en vigueur pendant la crise du COVID-19.»