



► Nouvelle déclaration du bureau de la Commission tripartite spéciale¹ sur la maladie à coronavirus (COVID-19) - 1^{er} octobre 2020

La pandémie mondiale de coronavirus (COVID-19) continue d'éprouver l'ensemble de la population dans le monde entier et ne semble pas reculer. Un grand nombre d'États qui avaient pris la décision d'assouplir les restrictions imposées à leurs citoyens dans leur vie quotidienne revoient aujourd'hui leurs politiques pour établir un juste équilibre entre la nécessité de soutenir l'économie et celle de protéger la santé publique.

Si le secteur maritime est reconnu comme l'un des piliers fondamentaux de l'économie mondiale, il faut une chaîne d'approvisionnement mondiale solide et ininterrompue pour fournir les matières premières, denrées alimentaires, médicaments et autres marchandises nécessaires.

Alors que l'industrie des transports maritimes dans son ensemble et les partenaires sociaux de ce secteur ont donné un coup d'accélérateur aux initiatives visant à mettre en lumière:

- le dévouement sans égal des gens de mer; et
- le rôle crucial que le secteur maritime joue en soutenant l'économie mondiale depuis le début de la pandémie,

la situation en matière de changement d'équipage n'a pas encore atteint le niveau requis pour garantir un acheminement des marchandises sans interruption et en toute sécurité.

Même si un grand nombre de gouvernements et d'organisations internationales reconnaissent les gens de mer comme des travailleurs essentiels et l'industrie des transports maritimes comme un atout majeur pour l'économie mondiale, cela n'a pas suscité les changements structurels nécessaires pour faciliter le rapatriement urgent de milliers de gens de mer et leur remplacement par des effectifs suffisants.

Les partenaires sociaux du secteur maritime **demandent instamment au Bureau international du Travail de continuer à collaborer avec les gouvernements, notamment les autorités des États fournisseurs de main-d'œuvre, des États du port et des États du pavillon afin que, dans les circonstances actuelles qui sont sans précédent** et avant une probable deuxième vague de contaminations, tout soit mis en œuvre pour faciliter les changements d'équipages.

¹ 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^{me} Julie Carlton (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, présidente), M. Martin Marini (Singapour, vice-président gouvernemental), M. David Heindel (États-Unis d'Amérique, vice-président des gens de mer) et M. Max Johns (Allemagne, vice-président des armateurs). Dans le cadre de cette crise sans précédent, le BIT s'est rapproché de ces personnes pour élaborer les réponses les plus appropriées aux défis que le secteur maritime doit relever.

La situation à cet égard est encore critique. Elle ne peut plus être prolongée, car une crise humanitaire est imminente. En outre, compte tenu des inquiétudes croissantes exprimées par les milieux scientifiques quant au temps que pourrait prendre la mise au point d'un vaccin efficace, il est extrêmement urgent de commencer à élaborer une stratégie qui garantira aux gens de mer l'accès à moyen et à long terme aux navires et leur permettra de rentrer dans leurs foyers.

Les États Membres sont priés de réunir de toute urgence les services et organismes compétents pour traiter des points suivants:

- reconnaître officiellement l'ensemble des gens de mer comme des **travailleurs essentiels** et l'industrie des transports maritimes comme un service essentiel à la collectivité internationale;
- veiller à ce que, en leur qualité de travailleurs essentiels, les gens de mer aient accès à titre de priorité à un programme de vaccination, dès que celui-ci existera, pour pouvoir remplir le rôle indispensable qu'ils jouent;
- prendre les mesures voulues pour faciliter les changements d'équipages, quelle que soit la nationalité des navires qui font escale dans leurs ports. Il conviendrait notamment de mettre en place des structures suffisantes pour que les gens de mer puissent circuler en toute sécurité des navires aux lieux d'embarquement prévus, et d'instaurer une collaboration plus étroite entre les différents organismes publics;
- en tant qu'États du pavillon, modifier leurs politiques pour empêcher que les contrats des gens de mer ne soient prolongés indéfiniment, aggravant nettement le risque de stress et de fatigue chez des travailleurs ayant effectué davantage que les tours de service spécifiés dans leur contrat d'engagement, et s'acquitter pleinement de la responsabilité qui leur incombe de limiter les risques liés à la fatigue et les accidents en surveillant réellement les activités des navires et en faisant effectivement respecter la réglementation applicable, notamment les dispositions de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée;
- en tant qu'États du pavillon, donner des orientations claires pour que les navires prennent des dispositions pour rapatrier les gens de mer, notamment faire des recommandations concernant les situations de déroutement qui pourraient avoir une incidence sur les changements d'équipages;
- en tant qu'États du pavillon, envisager de limiter autant que possible la pratique des inspections à distance pour établir les certificats de navires de façon à ne pas imposer aux gens de mer la tâche supplémentaire d'apporter leur assistance pendant ces inspections, aggravant ainsi leur fatigue mentale et physique;
- encourager les agents de contrôle de l'État du port à exercer leur jugement professionnel pour évaluer les risques pour la sécurité liés à la prolongation de longue durée des contrats, tels que le niveau de stress et la fatigue des gens de mer qui ont déjà accompli leurs tours de service;
- en tant qu'États du pavillon, recommander l'application d'une approche cohérente de la gestion des cas de personnes contaminées à bord et élaborer des lignes directrices en la matière. À cette fin, la dernière version en date du «Coronavirus (COVID-19) – Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers» (guide sur la protection de la santé des gens de mer à l'intention des exploitants de navires – COVID-19) peut servir de référence en complément de la politique applicable;
- nouer une collaboration plus étroite en vue de convenir de protocoles de dépistage universels, fiables et efficaces qui puissent être adoptés dans le monde entier et appliqués systématiquement aux gens de mer;

- faciliter les changements d'équipages, s'accorder sur un kit de dépistage universel ou limiter le nombre de kits pouvant être utilisés pour les gens de mer, de manière à garantir l'application d'une approche plus cohérente face aux exigences sanitaires des différents pays concernant le transit et le dépistage des gens de mer;
- veiller à l'adoption de mesures fortes propres à garantir que les gens de mer ne seront pas mis sur liste noire ni stigmatisés pour avoir refusé de prolonger leur contrat d'engagement maritime ou avoir fait état de préoccupations ou de griefs au titre des dispositions de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée;
- faire tout ce qui est en leur pouvoir pour faciliter les renouvellements des visas et passeports eu égard aux tours de service prolongés que de nombreux gens de mer accomplissent aujourd'hui, et pour ménager une certaine souplesse en ce qui concerne la facilitation des rapatriements.

Les partenaires sociaux insistent sur l'importance:

- de la version révisée du document intitulé «Note d'information – Questions relatives au travail maritime et au coronavirus (COVID-19)», en date du 10 juillet 2020; et
- des points supplémentaires énoncés ci-dessus, qui visent à améliorer la situation actuelle et à tirer des enseignements de ces derniers mois.

Ces éléments présentent un grand intérêt en ce qu'ils ajoutent une dimension importante à la responsabilité commune de faciliter les changements d'équipages, que nous partageons tous.