



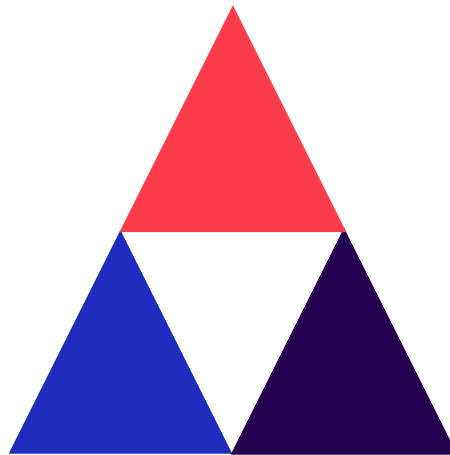
Organisation
internationale
du Travail



► STCMLC/Partie I/2021/1

► Document d'information pour la discussion

Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu
de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006,
telle qu'amendée – Partie I
(Genève, 19-23 avril 2021)



Copyright © Organisation internationale du Travail 2021

Première édition 2021

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à l'adresse suivante: Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: rights@ilo.org. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

Bibliothèques, institutions et autres utilisateurs enregistrés auprès d'un organisme de gestion des droits de reproduction ne peuvent faire des copies qu'en accord avec les conditions et droits qui leur ont été octroyés. Consultez le site www.ifrro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

Document d'information pour la discussion, Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale créée en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée. Partie I (Genève, 19-23 avril 2021), Bureau international du Travail, Département des normes internationales du travail, Département des politiques sectorielles, Genève, BIT, 2021.

ISBN 978-92-2-034371-5 (imprimé)

ISBN 978-92-2-034372-2 (pdf Web)

Également disponible en anglais: *Background paper for discussion*, Fourth meeting of the Special Tripartite Committee established under Article XIII of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended. Part I (Geneva, 19-23 April 2021), ISBN 978-92-2-034369-2 (imprimé), ISBN 978-92-2-034370-8 (pdf Web), Genève, 2021; et en espagnol: *Documento de base para la discusión*, Cuarta reunión del Comité Tripartito Especial establecido en virtud del artículo XIII del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada. Parte I (Ginebra, 19-23 de abril de 2021), ISBN 978-92-2-034373-9 (imprimé), ISBN 978-92-2-034374-6 (pdf Web), Genève, 2021.

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs, et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Pour toute information sur les publications et les produits numériques du Bureau international du Travail, consultez notre site Web www.ilo.org/publns.

► Table des matières

	Page
A. Introduction.....	5
B. Tâches incombant à la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale (Partie I)	6
1. Échanges d'informations concernant la mise en œuvre de la MLC, 2006: suivi permanent de l'application de la convention	7
1.1. Statut des amendements de 2014, 2016 et 2018	7
1.2. Travaux de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations.....	8
1.3. Le COVID-19 et les questions liées au travail maritime	12
1.4. Heures de travail et de repos: présentation d'une étude de l'Université maritime mondiale.....	25
1.5. MLC, 2006, et numérisation: utilisation des documents électroniques	25

Annexes

A. Ordre du jour de la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale (19-23 avril 2021).....	29
B. Dispositions pertinentes de la MLC, 2006	30
Commission tripartite spéciale	30
C. Résolution concernant les questions relatives au travail maritime et la pandémie de COVID-19 (adoptée le 8 décembre 2020)	31

► A. Introduction

1. Au 1^{er} février 2021, la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), avait été ratifiée par 97 Membres ¹.
2. A sa 318^e session (juin 2013), le Conseil d'administration a institué la Commission tripartite spéciale (ci-après la «STC»), conformément à l'article XIII de la MLC, 2006 ². Cette commission est composée de «deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime». Par ailleurs, «les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas encore ratifié la présente convention peuvent participer aux travaux de la commission», mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention.
3. La troisième réunion de la STC s'est déroulée du 23 au 27 avril 2018 au siège de l'OIT à Genève et a rassemblé plus de 250 participants ³. La STC a adopté des **amendements** aux normes A2.1 et A2.2, ainsi qu'au principe directeur B2.5.1 de la convention, concernant la protection du salaire et des droits des gens de mer retenus en captivité par suite d'actes de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre d'un navire. Elle a également adopté cinq résolutions ⁴ et, à la demande du Conseil d'administration, a entrepris l'examen de 34 instruments liés aux questions maritimes et adopté des **recommandations** connexes, que le Conseil d'administration a approuvées ⁵.
4. À sa troisième réunion, la STC a adopté, entre autres, une *Résolution concernant les amendements aux directives de l'OIT pour les inspections par l'État du pavillon et le contrôle par l'État du port afin de refléter les amendements au code de la convention du travail maritime, 2006*, demandant la création d'un organe subsidiaire de la STC chargé de mettre à jour ces directives. Le Conseil d'administration du BIT a approuvé cette décision à sa 334^e session (octobre-novembre 2018). Constitué de 4 représentants du gouvernement, 4 représentants des armateurs et 4 représentants des gens de mer, l'organe subsidiaire de la STC a mené ses travaux par correspondance entre mai 2019 et janvier 2021. Les deux séries de directives modifiées ont été diffusées pour commentaires auprès des autorités compétentes de tous les États Membres, puis validées par le bureau de la STC le 27 janvier

¹ Liste à jour sur le site Web de l'OIT ([base de données NORMLEX](#)).

² BIT, «*Règlement de la Commission tripartite spéciale établie aux fins de la convention du travail maritime, 2006*», 2012.

³ GB.334/LILS/2(Rev.). Tous les documents relatifs à la troisième réunion de la STC peuvent être consultés sur le [site Web de l'OIT](#).

⁴ *Résolution concernant les mesures à adopter en relation avec l'abandon de gens de mer*; *Résolution concernant les amendements aux directives de l'OIT pour les inspections par l'État du pavillon et le contrôle par l'État du port afin de refléter les amendements au code de la convention du travail maritime, 2006*; *Résolution concernant le travail décent dans le secteur de la navigation intérieure*; *Résolution concernant la facilitation de la permission de descendre à terre et du transit*; *Résolution concernant l'amélioration du processus d'élaboration des propositions d'amendements au code de la MLC, 2006*; et *Modèle de présentation des propositions d'amendements au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), conformément à l'article XV*. S'agissant de la *Résolution concernant le travail décent dans le secteur de la navigation intérieure*, les organes consultatifs sectoriels de l'OIT se sont réunis du 13 au 15 janvier 2021 et ont recommandé que le Conseil d'administration, à sa 341^e session (mars 2021), convoque une réunion technique sur le travail décent et durable dans le secteur de la navigation intérieure.

⁵ Décision du Conseil d'administration, [GB.334/PV](#), paragr. 741.

2021. Elles seront soumises pour approbation au Conseil d'administration à sa 341^e session (mars 2021), en vue de leur publication sur le site Web de l'OIT ⁶.

5. Depuis la troisième réunion de la STC, la Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime chargée de mettre à jour le montant du salaire minimum des matelots qualifiés s'est réunie en novembre 2018 et a actualisé le montant du salaire ⁷. Le Conseil d'administration a autorisé le Directeur général à communiquer, conformément au principe directeur B2.2.4 de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), le montant mensuel minimum révisé du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés aux Membres de l'OIT ⁸. La prochaine réunion de la sous-commission se tiendra de manière virtuelle les 26 et 27 avril 2021 ⁹
6. À sa 340^e session (octobre-novembre 2020), le Conseil d'administration a décidé que la quatrième réunion de la STC se déroulerait en deux parties: la première en mode virtuel (en ligne) du **19 au 23 avril 2021**; et la deuxième du **27 au 29 septembre 2021** au siège de l'OIT, à Genève (sous réserve de l'approbation formelle du Conseil d'administration) ¹⁰. La section B du présent document donne un aperçu des travaux que mènera la STC à sa quatrième réunion (Partie I) et traite des points inscrits à l'ordre du jour adopté par son bureau, communiqué par le Directeur général dans la lettre d'invitation à la réunion ¹¹.

► B. Tâches incombant à la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale (Partie I)

7. Comme l'indique l'[ordre du jour](#) de la réunion, la STC procédera d'abord à un échange d'informations sur la mise en œuvre de la MLC, 2006, conformément au mandat que lui confère l'article XIII de la convention, à savoir suivre «en permanence l'application de la présente convention» ¹².
8. Deuxièmement, conformément à la demande formulée par le Conseil d'administration dans le cadre du Mécanisme d'examen des normes, la STC examinera 38 normes internationales du travail relatives au secteur maritime ¹³. Une série de notes techniques distinctes portant sur cette dernière question lui sera présentée.

⁶ Voir [GB.341/POL/3](#).

⁷ [Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime \(novembre 2018\)](#), [GB.335/POL/3](#).

⁸ [GB.335/PV](#), paragr. 725 c).

⁹ [Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime \(avril 2020\)](#), [GB.341/POL/3](#).

¹⁰ Décision du Conseil d'administration, [GB.340/INS/PV](#), paragr. 413; et [GB.340/INS/21](#), annexe.

¹¹ Conformément à l'article 3 du Règlement. L'ordre du jour est reproduit à l'annexe A.

¹² Le texte de l'article XIII de la MLC, 2006, est reproduit à l'annexe B. L'article 2 du Règlement définit le mandat de la STC comme suit:

La Commission de la MLC:

- a) suit en permanence l'application de la convention et fournit des avis à ce sujet au Conseil d'administration ou, par l'intermédiaire du Conseil d'administration, à la Conférence internationale du Travail;
- b) examine les propositions d'amendement au code de la convention, conformément à l'article XV de la convention;
- c) procède aux consultations visées à l'article VII de la convention.

¹³ Le Conseil d'administration «a renvoyé les instruments maritimes (ensembles 18 et 20) à la Commission tripartite spéciale établie en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), qui en fera une analyse approfondie et fera rapport au Conseil d'administration». Voir [GB.326/LILS/3/2](#) et [GB.326/PV](#), paragr. 514.

1. Échanges d'informations concernant la mise en œuvre de la MLC, 2006: suivi permanent de l'application de la convention

9. Conformément à l'article XIII de la MLC, 2006, l'une des principales fonctions de la STC consiste à examiner les questions très variées qui se posent en rapport avec l'application de la convention. Lorsqu'elle identifie des lacunes ou d'autres difficultés majeures, elle peut adresser des recommandations au Conseil d'administration concernant les mesures à prendre pour assurer l'application effective, efficiente et, dans la mesure jugée opportune, uniforme de la convention¹⁴, ou formuler de nouvelles propositions d'amendements. La STC offre également un cadre pour d'utiles échanges d'informations entre les gouvernements et les mandants tripartites sur les enseignements tirés de l'application de la MLC, 2006. Dans ce contexte, les mandants sont invités à communiquer en réunion des renseignements sur l'application de la convention et à faire part des difficultés particulières qu'ils ont rencontrées à cet égard. Le bureau de la STC a inscrit les points suivants à l'ordre du jour: *a)* le COVID-19 et les questions liées au travail maritime; *b)* les heures de travail et de repos; présentation d'une étude de l'Université maritime mondiale (UMM); et *c)* la MLC, 2006, et la numérisation des documents.

1.1. Statut des amendements de 2014, 2016 et 2018

10. À ce jour, les trois séries d'amendements au code de la convention sont entrées en vigueur¹⁵. Le 1^{er} février 2021, les Pays-Bas (Curaçao) a informé le Directeur général qu'il ne serait lié par les [amendements de 2014](#) qu'après notification expresse de son acceptation; le Bureau attend toujours la déclaration d'acceptation de ces amendements des pays suivants: Albanie, Bangladesh, Belize, Cabo Verde, Chine, Fidji, Gabon, République islamique d'Iran, Jordanie, Kenya, Maldives, Nouvelle-Zélande (Tokelau), Portugal et Thaïlande. Le Portugal a informé le Directeur général qu'il ne serait lié par les [amendements de 2016](#) qu'après notification expresse de son acceptation; le Bureau attend toujours la déclaration d'acceptation de ces amendements des pays suivants: Albanie, Chine (Région administrative spéciale de Hong-kong), Djibouti, Gambie, Grenade, Indonésie, Jamaïque, Liban, Slovaquie et Tunisie. L'Estonie, la France, la France (Nouvelle-Calédonie), les Pays-Bas (partie européenne des Pays-Bas et Curaçao), le Portugal et la Slovénie ont informé le Directeur général qu'ils ne seraient liés par les [amendements de 2018](#) qu'après notification expresse de leur acceptation; le Bureau attend toujours la déclaration d'acceptation de ces amendements des pays suivants: Brésil, Chine (Région administrative spéciale de Hong-kong), Djibouti, Éthiopie, Gambie, Grenade, Îles Cook, Islande, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (Îles Vierges britanniques, Îles Falkland (Malvinas)), Sénégal et Soudan.

¹⁴ L'article 16 du Règlement de la Commission tripartite spéciale (Rapports au Conseil d'administration) dispose que:

À l'issue des réunions visées à l'article 3 ci-dessus, la Commission de la MLC présente, par l'intermédiaire de son président, un rapport au Conseil d'administration sur l'application de la convention. Ce rapport peut contenir des recommandations adressées au Conseil d'administration sur les mesures à prendre pour assurer l'application effective, efficiente et, dans la mesure jugée opportune, uniforme de la convention.

¹⁵ Voir l'état actuel des amendements au code de la MLC, 2006, pour chaque Membre ayant ratifié cet instrument sur la page [NORMLEX](#) du site de l'OIT.

11. Le Bureau a informé les Membres concernés qu'ils peuvent accepter les amendements en adressant une déclaration formelle à cet effet au Directeur général ¹⁶. La STC souhaitera peut-être inviter les gouvernements mentionnés au paragraphe précédent à préciser leur position concernant l'acceptation des amendements.

1.2. Travaux de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations

12. La Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEACR) a examiné les 85 premiers rapports sur l'application de la MLC, 2006, présentés au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT par les Membres (y compris les territoires non métropolitains) ayant ratifié la convention. Elle a examiné la législation et la pratique des principaux États du pavillon à travers le monde.
13. La CEACR a fait observer que, globalement, des efforts remarquables ont été faits pour mettre la convention en œuvre, mais que plusieurs problèmes restent en suspens. La situation diffère sensiblement d'un pays à l'autre à cet égard: dans certains cas, la CEACR a attiré l'attention du gouvernement sur des lacunes touchant à des aspects spécifiques de la convention; dans d'autres cas, elle a demandé aux gouvernements concernés d'adopter la législation de base permettant de donner effet à la plupart des dispositions de la convention.
14. La CEACR a soulevé certaines questions sur l'application de la MLC, 2006, qui peuvent se résumer comme suit ¹⁷:
1. *Consultations.* Dans certains pays, il n'existe pas d'organisations représentatives de gens de mer ou d'armateurs, ou les deux. Rappelant que la mise en œuvre de nombreuses dispositions de la convention exige la tenue de consultations, la CEACR a prié les gouvernements concernés de s'adresser à la STC, conformément à l'article VII de la convention.
 2. *Champ d'application de la convention*
 - a) *Définition des expressions «gens de mer» ou «marin».* Un certain nombre de pays n'ont pas pris de dispositions pour s'assurer que tous les gens de mer couverts par la convention bénéficient de la protection offerte par cet instrument. La législation de certains pays exclut les apprentis et les élèves des métiers et professions maritimes de la définition des gens de mer. La CEACR considère que, par définition, une formation suivie à bord pour devenir marin suppose un travail sur un navire; par conséquent, il ne fait aucun doute que les apprentis et les élèves des métiers et professions maritimes doivent être considérés comme des gens de mer au sens de la convention. Dans certains pays, «le personnel non marin, employé en vertu d'accords d'externalisation de services» n'est pas couvert par la définition; la CEACR a rappelé à cet égard que la nature du contrat (en l'occurrence les accords d'externalisation) n'a aucune incidence sur la définition du marin, pour autant que cette personne travaille à bord d'un navire auquel la convention s'applique.

¹⁶ Observations concernant l'entrée en vigueur des amendements au code de la MLC, 2006, adoptés selon la procédure simplifiée prévue à l'article XV de la convention, [Observation générale \(CEACR\) adoptée en 2016, publiée en 2017](#).

¹⁷ Ce résumé a été établi pour information sur la base des demandes directes formulées par la CEACR concernant l'application de la MLC, 2006, disponibles sur la page [NORMLEX](#) du site de l'OIT.

- b) *Définition du mot «navire».* Certains pays prévoient dans leur législation et leur réglementation des dérogations générales ou ponctuelles à la définition des différentes catégories de navires, en fonction de leur aire d'activité (distance en miles nautiques; plateau continental; ou notions telles que les «eaux de la République», les «eaux côtières» ou les «voyages à proximité du littoral»), de leur taille, du nombre de marins à bord ou de leur destination (par exemple les navires de plaisance); ces dérogations soit sont mal définies dans les dispositions qui les établissent, soit contreviennent au champ d'application de la convention.
3. *Âge minimum.* La législation de certains pays n'interdit pas expressément l'emploi des personnes de moins de 16 ans à bord d'un navire. Plusieurs pays n'interdisent pas clairement le travail de nuit pour les marins âgés de moins de 18 ans ou prévoient des dérogations non permises par la convention. En outre, plusieurs pays n'interdisent pas clairement les travaux dangereux pour les marins âgés de moins de 18 ans ou permettent des dérogations dans certaines situations, ce que la convention n'autorise pas. La CEACR a rappelé que la norme A1.1, paragraphe 4, de la convention interdit absolument de confier des travaux considérés comme dangereux aux jeunes marins, mais que le principe directeur B4.3.10 permet de déterminer les travaux que les jeunes gens marins ne peuvent entreprendre sans supervision et instruction adéquates. Plusieurs pays devraient adopter, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, une liste des types de travaux susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité des marins de moins de 18 ans.
4. *Formation et qualifications.* La législation de certains pays ne contient pas de dispositions garantissant que tous les marins travaillant sur un navire ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle. En outre, certains pays autorisent les marins à travailler dans des circonstances exceptionnelles même s'ils ne possèdent pas la formation et les qualifications requises, ce que la convention ne permet pas.
5. *Recrutement et placement.* Certains pays n'ont pas encore adopté de dispositions, ou n'ont pas communiqué d'informations pertinentes, concernant: le régime d'homologation des agences de recrutement et de placement de gens de mer; les critères minima relatifs au fonctionnement des services privés de recrutement et de placement de gens de mer; et les procédures d'enquête sur les plaintes. Plusieurs pays éprouvent des difficultés à mettre en œuvre un système efficace de protection (assurance ou autre mécanisme) pour indemniser les marins des pertes monétaires dues à la violation, par l'agence de recrutement ou l'armateur, des obligations découlant de leur contrat d'engagement.
6. *Contrat d'engagement maritime.* Plusieurs pays rencontrent des difficultés à mettre en œuvre les dispositions imposant la signature du contrat d'engagement maritime par le marin et l'armateur ou par un représentant de celui-ci, et prévoyant que tous doivent en recevoir copie. Certaines législations ne garantissent pas le droit des gens de mer de demander conseil avant de signer un contrat d'engagement maritime ou ne respectent pas les dispositions relatives à la liste des points qui devraient y figurer; de plus, ce qui est tout aussi important, la législation de certains pays ne définit pas clairement le préavis minimum de résiliation du contrat que doivent donner les gens de mer et les armateurs ou ne prévoit pas la possibilité de résilier le contrat à plus bref délai ou sans préavis pour des raisons de convenance personnelle.
7. *Durée du travail et du repos.* Plusieurs pays éprouvent des difficultés à appliquer les dispositions les obligeant à fixer un nombre maximal d'heures de travail ou un nombre minimal d'heures de repos. La CEACR estime que la convention n'autorise pas

les armateurs ou les capitaines à choisir le régime des heures maximales de travail et des heures minimales de repos. Certains pays ne reconnaissent pas l'horaire de travail normal des marins, basé sur une journée de huit heures avec une journée de repos hebdomadaire et des jours fériés. En outre, certains pays permettent de scinder les plages de repos en plus de deux périodes. La législation de plusieurs pays ne respecte pas les prescriptions relatives aux registres des heures de travail et de repos.

8. *Congé payé annuel.* La législation de certains pays ne garantit pas une période minimum de congé payé annuel, ou prévoit la possibilité de renoncer au congé payé annuel, alors que la convention interdit tout accord de renonciation à ce droit, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente. Tout en notant que la convention ne comporte aucune disposition sur la nature et la portée des dérogations permises, la CEACR estime que cette disposition doit être interprétée restrictivement, puisque considérer que cette norme permet d'une manière générale de renoncer au congé annuel en contrepartie d'une compensation financière ou autre serait contraire à l'objectif de la règle 2.4, qui vise à garantir un congé annuel adéquat aux gens de mer. La commission a attiré l'attention de plusieurs gouvernements sur le fait que, quelle que soit la durée du contrat d'engagement, le marin a droit à un congé payé annuel d'au moins trente jours après onze mois de service continu à bord, sauf dans des cas précis, énoncés restrictivement par l'autorité compétente. Pour les périodes de service plus courtes, le nombre de jours de congé correspondant doit être calculé au prorata.
9. *Rapatriement.* Certains pays définissent de manière générale les cas dans lesquels les marins n'ont pas droit à être rapatriés. S'agissant de la répartition des coûts, certains pays ne communiquent pas suffisamment d'informations sur les dispositions établissant la procédure à suivre et la norme de preuve permettant de conclure qu'un marin a commis une faute grave. La CEACR a rappelé que, même s'il est établi, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives applicables, qu'un marin a commis un manquement grave à ses obligations professionnelles, cela n'exonère pas pour autant l'armateur de l'obligation première de payer son rapatriement. Certains pays ne respectent pas les prescriptions relatives à la durée maximale de service à bord. S'agissant des amendements de 2014 au code de la convention (garantie financière en cas d'abandon), la CEACR a attiré l'attention des gouvernements sur la nécessité de communiquer des informations détaillées à l'aide du formulaire de rapport modifié afin de lui permettre d'évaluer l'application de la convention. La CEACR a noté avec intérêt que plusieurs pays ont adopté les mesures voulues pour donner effet aux amendements de 2014.
10. *Effectifs.* La CEACR a prié certains pays d'indiquer comment les dispositions relatives à la détermination des effectifs suffisants pour assurer la sécurité prennent en compte les prescriptions de la règle 2.7 de la convention, ainsi que les clauses relatives à l'alimentation et au service de table prévues par la règle 3.2 et la norme A.3.2 (norme A.2.7, paragraphe 3). La CEACR a également invité plusieurs pays à préciser si leur législation comporte des mécanismes d'enquête et de règlement des plaintes ou différends concernant les effectifs des navires (principe directeur B2.7.1).
11. *Logement.* La législation de plusieurs pays prévoit, en ce qui concerne le logement et les installations de loisirs des gens de mer, des dérogations qui ne sont pas autorisées par la convention ou des exceptions qui vont au-delà des limites permises. Dans certains pays, les dérogations prévues sont effectivement conformes aux dispositions de la convention, mais le gouvernement n'a pas donné d'informations sur les consultations obligatoires avec les organisations d'armateurs ou de gens de mer.

12. *Soins médicaux.* Plusieurs pays n'ont pas communiqué suffisamment d'informations sur la législation et les autres mesures adoptées pour donner effet aux diverses obligations concernant les traitements médicaux, par exemple le droit à des soins médicaux gratuits, à un rendez-vous chez un médecin ou un dentiste dans un port d'escale et à des conseils médicaux gratuits par communication radio ou par satellite.
13. *Responsabilité de l'armateur.* Dans certains pays, la législation limite ou exclut la responsabilité des armateurs pour les conséquences financières de la maladie, des lésions ou du décès des marins, au-delà des limites autorisées par la convention. S'agissant des amendements de 2014 (sécurité financière en cas de décès ou d'incapacité de longue durée), la CEACR a attiré l'attention des gouvernements sur la nécessité de communiquer des informations détaillées à l'aide du formulaire de rapport modifié afin de lui permettre d'évaluer si la convention est bien appliquée. Elle a noté avec intérêt que plusieurs pays ont adopté les mesures voulues pour donner effet à ces amendements.
14. *Sécurité et santé.* Plusieurs pays n'ont pas adopté de directives nationales concernant la gestion de la sécurité et de la santé à bord des navires, après consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer. Un certain nombre de pays n'ont pas adopté de dispositions exigeant la mise en place d'un comité de sécurité sur les navires ayant un équipage de cinq marins ou plus.
15. *Sécurité sociale.* De nombreux pays n'ont pas adopté de dispositions prévoyant que tous les marins résidant habituellement sur leur territoire bénéficient de la sécurité sociale dans les branches d'activité concernées. Notamment, certains pays européens n'assurent pas l'égalité de traitement entre les marins et les travailleurs à terre en ce qui concerne la protection de sécurité sociale des marins servant à bord de navires battant pavillon étranger (hors Union européenne (UE)).
16. *Déclaration de conformité du travail maritime (DCTM).* Certains pays éprouvent des difficultés en ce qui concerne la portée de la DCTM, Partie I, qui renvoie uniquement aux dispositions de la convention sans préciser le contenu des dispositions nationales censées les mettre en œuvre. Quant à la DCTM, Partie II, concernant les mesures prises par les armateurs pour garantir l'application des prescriptions nationales, la CEACR a noté que les exemples donnés par certains pays ne contiennent pas d'informations à cet égard, auquel cas la DCTM n'atteint pas son but, à savoir aider toutes les personnes concernées – par exemple les inspecteurs de l'État du pavillon, les fonctionnaires autorisés dans les États du port et les marins – à vérifier que les prescriptions nationales relatives aux 16 points énumérés sont effectivement appliquées à bord des navires. Certains pays n'ont pas communiqué suffisamment d'informations sur les mesures adoptées pour donner effet aux prescriptions concernant la portée et la périodicité des inspections.
17. *Inspections et application de la loi.* La législation et la réglementation en vigueur dans certains pays ne donnent pas effet aux exigences concernant: l'inspection de tous les navires; le statut et l'indépendance des inspecteurs; les procédures de saisine et d'examen des plaintes; l'anonymat des plaignants; les pouvoirs des inspecteurs; les motifs d'immobilisation des navires; la périodicité des inspections; les rapports d'inspection; et les modalités d'indemnisation en cas d'exercice abusif des pouvoirs des inspecteurs.
18. *Contrôle par l'État du port.* Certains pays n'ont pas communiqué d'informations sur: 1) la mise en place d'un système efficace de contrôle pour veiller à ce que les

conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires répondent aux prescriptions de la convention; et 2) la confidentialité des plaintes. D'autres pays n'ont pas communiqué d'informations sur les procédures adoptées pour les plaintes déposées par les gens de mer en escale dans un port étranger ou n'ont pas encore établi de telles procédures. Certains pays renvoient de manière générale aux protocoles d'accord régionaux sans spécifier les dispositions nationales relatives aux responsabilités de l'État du port en matière de contrôle.

15. À sa session de 2020, outre les demandes directes adressées à certains pays, la CEACR a adopté une [Observation générale sur des questions découlant de l'application de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée \(MLC, 2006\), pendant la pandémie de COVID-19](#). L'observation générale prend en compte: les commentaires formulés en octobre 2020 par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et la Chambre internationale de la marine marchande aux termes de l'article 23 de la Constitution de l'OIT¹⁸; les réponses et les autres informations communiquées par les gouvernements; ainsi que les centaines de plaintes individuelles reçues par l'équipe de gestion de crise pour les gens de mer mise en place par l'Organisation maritime internationale (OMI)¹⁹.

1.3. Le COVID-19 et les questions liées au travail maritime

16. La pandémie de COVID-19 a eu des effets dévastateurs dans le monde entier²⁰. Outre la menace qu'elles font peser sur la santé publique, les perturbations économiques et sociales menacent les moyens de subsistance et le bien-être à long terme de millions de personnes²¹. La pandémie a également eu de profondes répercussions sur le secteur du transport maritime. Le transport maritime international et les quelque 2 millions de marins qui y travaillent dans le monde jouent un rôle central dans le maintien des chaînes d'approvisionnement mondiales et livrent environ 90 pour cent des marchandises, y compris les fournitures médicales essentielles, les produits alimentaires et l'énergie. Alors que la crise créée par la pandémie poursuit ses ravages et que ses conséquences à long terme ne sont pas encore pleinement comprises, la STC est invitée à discuter de l'impact de la pandémie sur l'application de la MLC, 2006, et à examiner les enseignements tirés de la crise à ce jour ainsi que ses répercussions pour l'avenir.

a) Défis et impact de la pandémie en rapport avec l'application de la MLC, 2006

17. La question des relèves d'équipage a toujours été – et reste – la principale difficulté dans le secteur du transport maritime. Dès le début de la pandémie, les transporteurs ont mis

¹⁸ En vertu de l'article 23, paragraphe 2, de la Constitution de l'OIT, une copie de tous les rapports sur l'application des conventions ratifiées doit être communiquée aux organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs. Ces dernières peuvent également envoyer des observations directement au Bureau pour communication à la commission d'experts, auquel cas le Bureau en accuse réception et en transmet simultanément une copie au gouvernement concerné afin que celui-ci puisse y répondre. En vertu des articles 24 et 25 de la Constitution de l'OIT, les organisations d'employeurs et de travailleurs ont également le droit de présenter au Conseil d'administration du BIT des représentations contre tout État qui, à leur avis, n'a pas assuré à tous égards l'observation effective, dans les limites de sa compétence, de toute convention à laquelle il est partie.

¹⁹ L'OMI a créé l'équipe de gestion de crise pour les gens de mer en avril 2020 afin, entre autres, de suivre l'évolution de la situation, de coordonner les efforts, d'échanger avec tous les acteurs concernés et de fournir un soutien ciblé dans les cas individuels et dans les situations particulièrement urgentes concernant les relèves d'équipage, le rapatriement, l'accès aux soins médicaux et/ou l'abandon.

²⁰ Au 5 février 2021, l'Organisation mondiale de la santé avait signalé 104 370 550 cas confirmés de COVID-19, dont 2 271 180 décès.

²¹ BIT, «Observatoire de l'OIT: le COVID-19 et le monde du travail, 7^e édition», 25 janvier 2021.

eux-mêmes en place des mesures préventives pour réduire l'exposition aux risques dans les ports et les terminaux, par exemple en suspendant temporairement les relèves d'équipage et en interdisant aux marins de débarquer dans les terminaux portuaires. Il était entendu que la plupart de ces restrictions étaient censées s'appliquer à court terme pour parer à l'urgence immédiate de santé publique résultant du COVID-19. Dans quelques cas, des couloirs sanitaires ont été mis en place pour permettre le retour des marins dans leur pays d'origine et la relève des équipages. La crise ayant perduré au-delà de quelques semaines, les restrictions imposées quant aux relèves d'équipage sont devenues une préoccupation majeure au sein de la communauté maritime pour des raisons humanitaires, de sécurité et d'emploi ²².

18. Un an après l'apparition de la pandémie, environ 400 000 marins restent bloqués à bord des navires, et 400 000 autres attendent de rejoindre leur navire pour gagner leur vie – une crise humanitaire sans précédent dans le secteur maritime ²³. Les nouvelles restrictions récemment adoptées par les gouvernements pour contenir les nouveaux variants du virus ont encore aggravé une situation déjà extrêmement complexe. Le secteur des croisières a été particulièrement touché: certains pays déconseillent les croisières maritimes, et les grandes compagnies de croisières ont suspendu leurs activités ²⁴. Environ 250 000 marins, dont une grande majorité de femmes, travaillent dans le secteur des croisières ²⁵.
19. Les États du pavillon, les armateurs et les agences de recrutement ont été confrontés à de multiples difficultés pour rapatrier les marins, notamment: la fermeture des ports et des frontières; l'indisponibilité des vols; le refus des pays fournisseurs de main-d'œuvre d'accueillir leurs marins; la fermeture des consulats et des ambassades, qui rendait impossibles l'obtention de visas et le renouvellement des passeports expirés. Ils ont également rencontré des difficultés en raison de l'absence de prévisibilité et du manque d'informations fiables sur les possibilités de débarquement des marins dans les ports. Dans de nombreux cas, les autorités portuaires ont annoncé les restrictions à très court terme, empêchant ainsi toute planification raisonnable de l'itinéraire des navires. L'absence de coordination dans la mise en œuvre et l'application de la MLC, 2006, a augmenté les risques d'interdiction de voyage pour les navires et les équipages et a parfois provoqué leur immobilisation en raison de la défaillance des États ²⁶.
20. Sur la base des informations dont dispose le Bureau, il est permis d'affirmer que la crise a eu des répercussions sur la mise en œuvre de presque tous les aspects de la MLC, 2006, notamment:
 - a) *Article III – Droits et principes fondamentaux.* Comme l'a fait observer la CEACR, l'inaction même de certains États Membres, qui n'assurent pas les relèves d'équipage ou ne permettent pas aux marins de rentrer chez eux, les contraint à rester à bord pendant de longs mois dans des conditions s'apparentant à du travail forcé.

²² Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), *COVID-19 and Maritime Transport: Impact and Responses* (2020).

²³ Le secteur de la pêche est confronté aux mêmes difficultés que le secteur maritime en ce qui concerne la relève des équipages et le rapatriement des pêcheurs. La convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, contient des dispositions concernant le rapatriement et les soins médicaux.

²⁴ BIT, «*Note sectorielle de l'OIT: Le COVID-19 et la navigation maritime et la pêche*», 17 avril 2020.

²⁵ Les femmes représentent environ 2 pour cent des marins du monde; 94 pour cent des femmes marins travaillent dans l'industrie des croisières. Voir: CNUCED, *COVID-19 and Maritime Transport*, Genève, 2020; BIT, *Recrutement et maintien dans l'emploi des gens de mer et amélioration des possibilités offertes aux femmes marins*, 2019.

²⁶ Voir *observation générale de la CEACR* publiée le 12 décembre 2020.

- b) *Règle 1.2 – Certificat médical.* De nombreux marins travaillent désormais avec des certificats médicaux périmés.
- c) *Règle 1.3 – Formation et qualifications.* Certains marins n'ont pas pu suivre les cours de recyclage exigés, et la délivrance des nouveaux brevets a été retardée.
- d) *Règle 2.1 – Contrats d'engagement maritime.* Des marins ont été obligés de continuer à travailler au-delà de la période convenue dans leur contrat, sans pouvoir exprimer librement leur accord.
- e) *Règle 2.2 – Salaires.* Des marins ont rencontré diverses difficultés pour le paiement de leur salaire (retards, paiement partiel, non-paiement), et ce parfois durant plusieurs mois, ce qui a pu provoquer des situations d'abandon.
- f) *Règle 2.3 – Durée du travail et des périodes de repos.* Compte tenu de la réduction des effectifs minimaux, les marins bloqués à bord ont été contraints de travailler au-delà des limites prévues dans la convention, ce qui a souvent entraîné une extrême fatigue accumulée.
- g) *Règle 2.4 – Droit au congé.* Le congé annuel de plusieurs marins a été différé, et leurs permissions à terre, y compris la possibilité de se rendre dans les centres pour gens de mer situés dans les zones portuaires, ont été refusées dans de nombreux ports, et ce dans le monde entier.
- h) *Règle 2.5 – Rapatriement.* De nombreux marins n'ayant pu exercer leur droit de rapatriement ou bénéficier de la période maximale de service à bord (onze mois par défaut), des cas d'épuisement physique et mental, d'anxiété, de maladie et de suicide ont été rapportés. En outre, les mesures adoptées pour contenir la pandémie ont entravé le règlement rapide et satisfaisant de plusieurs cas d'abandon survenus avant et pendant la crise du COVID-19. Selon la base de données commune OMI/OIT sur les cas signalés d'abandon des gens de mer, 85 cas d'abandon ont été rapportés en 2020, soit une augmentation notable par rapport aux 40 cas déclarés en 2019. Dans la majorité des 17 rapports faisant état du COVID-19, les mesures prises par les gouvernements pour contenir la pandémie, notamment celles qui empêchaient ou retardaient le rapatriement des marins, ont différé le règlement du dossier.
- i) *Règle 2.7 – Effectifs minimaux.* Certaines autorités maritimes ont réduit les effectifs minimaux à bord pour régler les problèmes liés à la relève des marins, ce qui a accru la pression sur le reste de l'équipage et les difficultés liées au respect des heures de travail et des heures de repos et a aggravé la fatigue des marins.
- j) *Règle 3.1 – Logement et installations de loisirs.* Les gens de mer étant bloqués pendant de longues périodes, il leur était parfois difficile d'avoir raisonnablement accès aux réseaux téléphonique et Internet entre le navire et la terre pour s'entretenir avec leur famille, ce qui a détérioré leur bien-être et leur santé mentale.
- k) *Règle 3.2 – Alimentation et restauration.* Dans plusieurs cas, des marins se sont retrouvés sans provisions suffisantes à bord en raison de la fermeture de ports, de livraisons restreintes ou de la prolongation des périodes de navigation.
- l) *Règle 4.1 – Soins médicaux à bord et à terre.* Plusieurs marins se sont vu refuser des soins médicaux à terre pour des traitements urgents non liés au COVID-19 et, souvent, n'ont pas pu obtenir les médicaments dont ils avaient besoin pour traiter leurs affections existantes.

- m) *Règle 4.3 – Protection de la sécurité et de la santé; prévention des accidents.* Les marins n'ont pas toujours reçu les équipements de protection individuelle nécessaires et ont rencontré des difficultés concernant le traitement des cas de COVID-19 à bord.
- n) *Règle 4.4 – Accès aux installations de bien-être à terre.* Certains marins n'ont pu en bénéficier en raison des restrictions concernant les permissions à terre et l'accès aux installations de bien-être à terre.
- o) *Règle 5.1 – Responsabilités de l'État du pavillon.* Certains Membres ayant ratifié la convention ont suspendu ou différé les inspections et prolongé la validité des certificats de travail maritime au-delà des limites prévues dans la convention.
- p) *Règle 5.2 – Responsabilités de l'État du port.* Certains Membres ayant ratifié la convention ont cessé d'effectuer les inspections de contrôle par l'État du port ou les ont limitées au minimum.

b) Mesures prises pour affronter la crise

- 21.** Depuis le début de la pandémie, le système des Nations Unies et la communauté internationale, sous la direction de l'OIT et de l'OMI, en étroite collaboration avec la Chambre internationale de la marine marchande et l'ITF, ont lancé de nombreux appels à la collaboration afin de faciliter la circulation des navires, l'ouverture des ports et la fluidité du commerce transfrontalier. Le Directeur général du BIT et le Secrétaire général de l'OMI ont appelé à une action urgente et coordonnée pour libérer les marins bloqués à bord des navires dans le monde entier en raison des dispositions prises pour contenir le COVID-19²⁷. De nombreux gouvernements ont pris des mesures draconiennes aux niveaux bilatéral, régional et international pour trouver des solutions et susciter des initiatives afin de surmonter les difficultés que les marins et les armateurs rencontrent en raison de la pandémie. La collaboration entre les autorités du travail, de l'immigration, de la santé et des affaires maritimes au niveau national, en consultation avec les partenaires sociaux, a permis d'offrir des solutions répondant aux préoccupations des gouvernements. Bien que des améliorations aient été apportées dans le secteur du transport maritime mondial, il reste en butte à des obstacles majeurs en ce qui concerne les relèves d'équipage et le rapatriement des marins, notamment en raison des nouvelles vagues de la pandémie qui touchent les pays du monde entier et de l'émergence de nouveaux variants du virus. L'équipe de gestion de crise pour les gens de mer mise en place par l'OMI continue de recevoir des demandes d'aide de la part des marins, et son intervention est sollicitée dans des situations particulièrement urgentes – relèves d'équipage, rapatriement, accès aux traitements médicaux et/ou abandon.
- 22.** La réponse de certains pays à la pandémie a mis en lumière un manque flagrant de sensibilisation et de compréhension du rôle clé des gens de mer et du transport maritime dans le flux continu des chaînes d'approvisionnement. Alors que les autorités maritimes de certains pays ont fermement défendu la nécessité du rapatriement des marins et continué à jouer leur rôle, les autorités sanitaires d'autres pays responsables de la gestion de la pandémie n'ont pas pleinement pris conscience de l'urgence, malgré les orientations claires données par les principaux acteurs internationaux du secteur maritime sur les mesures à adopter pour trouver un juste équilibre entre le respect des droits des marins et la protection de la santé publique.

²⁷ 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».

Coopération internationale et dialogue social

23. Les mandants de l'OIT et d'autres partenaires, y compris le bureau de la STC, ont déployé des efforts considérables pour traiter l'impact du COVID-19 sur la navigation maritime, et ce à tous les niveaux. Depuis le début de la crise, la Chambre internationale de la marine marchande et l'ITF ont activement soutenu **les marins et les armateurs** du monde entier, trouvé des solutions concrètes aux problèmes et prodigué des conseils à leurs membres²⁸. Elles ont également fait preuve de réactivité et d'initiative dans le cadre plus large des réponses générales coordonnées par les agences des Nations Unies.
24. De février à avril 2020, le Bureau a répondu à un certain nombre de demandes individuelles des mandants de l'OIT sur l'application de la MLC, 2006, face à la pandémie de COVID-19²⁹. À leur demande, il a également mené plusieurs interventions urgentes pour rappeler aux États leurs obligations au titre de la MLC, 2006, et la nécessité d'adopter immédiatement des mesures pour remédier aux violations graves des dispositions de la convention³⁰.
25. En avril 2020, l'OIT a publié une note sectorielle sur le COVID-19, le transport maritime et la pêche³¹ qui visait à établir, à la date de sa publication, le bilan de l'impact de la crise du COVID-19 et des mesures prises par ses mandants et partenaires et à exposer les outils élaborés par l'OIT dans le cadre de ses quatre grands piliers de lutte contre le COVID-19, fondés sur les normes internationales du travail.
26. Le même mois, le Bureau a publié une note d'information sur les questions relatives au travail maritime et au coronavirus, offrant des orientations sur la meilleure façon d'affronter cette crise complexe, compte tenu des dispositions de la MLC, 2006, des travaux de la CEACR, de la déclaration du bureau de la STC sur le coronavirus (COVID-19)³² et des recommandations pertinentes de l'OMI et de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)³³. Cette note visait à répondre aux difficultés auxquelles sont confrontés les États ayant ratifié la convention, en leur qualité d'État du pavillon, d'État du port ou d'État fournisseur de main-d'œuvre, et invitait les gouvernements à consulter les organisations nationales de gens de mer et d'armateurs pour toute question relative à l'application de la convention, en rapport avec la pandémie de COVID-19. La note mentionnait également que, le cas échéant, des circonstances exceptionnelles pouvaient rendre matériellement impossible le respect de certaines obligations énoncées dans la MLC, 2006, et constituer un cas de force majeure.

²⁸ Voir la [page Web de la Chambre internationale de la marine marchande sur le COVID-19](#) pour les dernières mises à jour, notamment le guide «[Coronavirus \(COVID-19\): Guidance v3 for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers](#)». La [page Web de l'ITF sur le COVID-19](#) donne aux marins des conseils et des informations sur les pays.

²⁹ Par exemple, le 12 février 2020, le Bureau a émis un avis informel en réponse à la demande d'un État du pavillon (Panama) concernant la possibilité d'autoriser la prolongation de la période de service à bord d'un navire en raison de l'impossibilité d'effectuer une relève d'équipage en Chine.

³⁰ Par exemple, dans le cas du navire de croisière *Diamond Princess*; ayant reçu en février 2020 des communications du Syndicat des marins de Russie et de l'ITF, le BIT est intervenu auprès de l'État du pavillon (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord – Bermudes) et de l'État du port (Japon) pour leur rappeler leurs responsabilités en vertu de la MLC, 2006.

³¹ Cette [note](#) est accessible à partir de la page [Impact sectoriel, réponses et recommandations concernant le COVID-19 et le monde du travail du site Web de l'OIT](#).

³² Publiée le 31 mars 2020, la note prévoyait notamment que les marins devraient être officiellement reconnus comme des travailleurs essentiels, être exemptés de toute restriction de voyage, bénéficier d'un régime spécial leur permettant de rejoindre et de quitter leurs navires et de rentrer chez eux sans entrave, tout en se conformant aux bonnes pratiques en matière de lutte contre les infections.

³³ Le 22 avril 2020, le BIT a également publié une [déclaration commune](#) avec l'OMI et l'OMS sur les certificats médicaux des marins, les certificats sanitaires des navires et les soins médicaux des marins dans le contexte de la pandémie de COVID-19.

Toutefois, la note soulignait clairement que plusieurs obligations – notamment celles relatives aux soins médicaux à terre, aux permissions à terre et aux effectifs minima – restaient applicables pendant la pandémie. Plusieurs gouvernements et autorités de contrôle de l'État du port ont cité cette note d'information dans leurs réglementations exceptionnelles adoptées pendant la crise.

27. Soucieux de s'adapter à l'évolution de la situation, le Bureau a révisé le 12 juillet 2020 sa note d'information sur les questions relatives au travail maritime et au COVID-19, rappelant que la force majeure ne peut être invoquée que dans le cas d'événement(s) imprévu(s) créant une impossibilité absolue et matérielle de respecter une obligation. En revanche, les circonstances rendant l'exécution d'une obligation plus difficile ou plus contraignante ne sauraient constituer un cas de force majeure. Les Membres ont été invités à adopter une approche pragmatique dans ces circonstances exceptionnelles, mais aussi à veiller à ce que la pandémie de COVID-19 ne serve pas de prétexte pour enfreindre la MLC, 2006. La [note d'information](#) a été révisée une nouvelle fois le 3 février 2021 afin de relayer l'appel urgent lancé par la CEACR pour rétablir la protection des droits des gens de mer, ainsi que les déclarations plus récentes du bureau de la STC (voir ci-dessous).
28. Les secrétariats des Nations Unies, de l'OIT et de l'OMI, en coopération avec le Pacte mondial des Nations Unies, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), la Chambre internationale de la marine marchande et l'ITF, et avec la collaboration de la Commission européenne, ont coordonné leurs stratégies afin de suivre l'évolution de la situation, communiquer avec les parties prenantes concernées et prendre les mesures voulues pour faciliter les relèves d'équipage. Cette action coordonnée a pris plusieurs formes, notamment: des échanges bilatéraux avec les principaux États du pavillon, États du port et États fournisseurs de main-d'œuvre pour renforcer la coopération interministérielle aux niveaux national et local et échanger sur les pratiques optimales, ainsi qu'une série de webinaires ³⁴, de déclarations et de communiqués de presse communs afin de sensibiliser les parties prenantes à la situation des gens de mer, promouvoir leur reconnaissance en tant que travailleurs essentiels et offrir une assistance sur l'application de la MLC, 2006, en période de pandémie ³⁵.
29. Dans ce contexte, un nombre sans précédent de déclarations, de prises de position et de lettres ouvertes émanant d'organisations internationales, de gouvernements et de divers acteurs du secteur maritime ³⁶ ont appelé les gouvernements à désigner les marins comme travailleurs essentiels et à leur permettre de voyager et d'être rapatriés grâce à la mise en

³⁴ Par exemple, «[COVID-19 and Maritime Labour Issues: Impact and Responses](#)».

³⁵ Dans sa [Résolution concernant les questions relatives au travail maritime et la pandémie de COVID-19](#) (GB.340/Résolution(Rev.2)), reproduite à l'annexe C du présent document), le Conseil d'administration du BIT a demandé au Directeur général de poursuivre sa collaboration avec l'OMI et de lui faire rapport à sa 341^e session (mars 2021) sur les mesures coordonnées prises par les organisations des Nations Unies et les partenaires sociaux.

³⁶ L'appel en faveur du statut de travailleur essentiel pour les marins, inclus dans la déclaration du bureau de la STC (voir ci-dessus), a été approuvé dans une [déclaration commune](#) publiée le 22 mai 2020 par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'OMI et l'OIT. Le 12 juin, en réponse à une lettre de la Chambre internationale de la marine marchande, de la Confédération syndicale internationale (CSI) et de l'ITF soulignant l'urgence de s'occuper de la situation des marins, le Secrétaire général des Nations Unies a appelé tous les pays à désigner officiellement les marins et autres membres du personnel maritime comme travailleurs essentiels et à mettre en œuvre d'urgence les protocoles relatifs aux relèves d'équipage, permettant le rapatriement des marins bloqués à bord et l'embarquement d'autres marins. Le 10 septembre, plusieurs agences des Nations Unies ont publié une [déclaration commune](#) appelant les gouvernements à reconnaître immédiatement les marins comme travailleurs essentiels et à prendre des mesures rapides et efficaces pour éliminer les obstacles aux relèves d'équipage afin de faire face à la crise humanitaire qui touche le secteur du transport maritime, d'assurer la sécurité maritime et de faciliter la reprise économique après la pandémie de COVID-19.

œuvre du *Cadre de protocoles recommandé visant à garantir la sécurité de la relève et du voyage des équipages pendant la pandémie de coronavirus (COVID-19)*³⁷. En outre – ce qui est plus significatif – l'Assemblée générale des Nations Unies³⁸, le Conseil d'administration du BIT³⁹ et le Comité de la sécurité maritime de l'OMI⁴⁰ ont adopté de nouvelles résolutions priant instamment les États Membres de désigner les marins comme travailleurs essentiels afin de faciliter leur circulation sans entrave et en toute sécurité pour leur permettre de rejoindre ou de quitter leur navire, de faciliter les permissions à terre et, si nécessaire, d'y recevoir des traitements médicaux. En janvier 2021, seuls quelque 55 pays avaient désigné les gens de mer comme travailleurs essentiels⁴¹.

- 30.** L'Assemblée générale des Nations Unies a reconnu que la situation des marins bloqués en mer à cause de la pandémie nécessitait une réponse urgente et concrète non seulement de la part des gouvernements, mais aussi du secteur privé. Le Conseil d'administration du BIT a invité les entreprises nationales et multinationales à faire preuve de diligence raisonnable, conformément aux Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et les droits de l'homme, afin d'identifier, de prévenir et d'atténuer les conséquences réelles et potentielles de la pandémie de COVID-19 sur les droits humains des marins et de rendre compte de la manière dont elles y font face⁴².
- 31.** Le 15 décembre 2020, le bureau de la STC a publié une déclaration⁴³ sur la collaboration entre les armateurs et les affréteurs pour faciliter les relèves d'équipage, précisant qu'aucun contrat d'affrètement ne devrait contenir de clauses empêchant les relèves d'équipage nécessaires, car le respect de ces clauses met inévitablement les armateurs et les gens de mer en défaut par rapport à la législation internationale, y compris la MLC, 2006. Par une déclaration commune publiée dans une circulaire de l'OMI⁴⁴, le Secrétaire général de l'OMI et le Directeur général du BIT ont affirmé que les clauses interdisant les relèves d'équipage sapent les efforts entrepris pour résoudre la crise, aggravent la fatigue mentale et physique de marins déjà en état d'épuisement, compromettent la mise en œuvre des dispositions de la MLC, 2006, et accroissent les risques pour la navigation. Ils ont appelé tous les affréteurs à ne pas demander l'inclusion de ces clauses dans les contrats de charte-partie et invité les armateurs et les exploitants de navires à les rejeter si elles étaient exigées.

³⁷ [MSC.1/Circ.1636](#).

³⁸ Résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la coopération internationale face aux difficultés connues par les gens de mer à cause de la pandémie de COVID-19 et en appui aux chaînes d'approvisionnement mondiales ([A/RES/75/17](#)).

³⁹ GB.340/Résolution(Rev.2).

⁴⁰ [Résolution MSC.473\(ES.2\)](#) concernant les mesures recommandées pour faciliter les relèves d'équipage, l'accès aux soins médicaux et le voyage des gens de mer durant la pandémie de COVID-19. Voir l'annexe 2 du document [ALCOM/ES/5/1](#).

⁴¹ [Lettre circulaire n° 4204/Add.35/Rev.4](#) de l'OMI, 5 février 2021.

⁴² Voir GB.340/Résolution(Rev.2), point 4. Dans une [déclaration commune](#) du 5 octobre 2020, le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH), le Pacte mondial des Nations Unies et le Groupe de travail des Nations Unies sur les droits des entreprises ont également appelé toutes les entreprises concernées à assumer leurs responsabilités en matière de droits humains pour faire face à la crise humanitaire actuelle dans le secteur du transport maritime, notamment en faisant preuve de diligence raisonnable en matière de droits humains afin d'identifier l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les droits humains des marins et autres gens de mer et la réponse des gouvernements à cet égard, tout au long de leur chaîne de valeur, et à utiliser activement leur influence pour atténuer cet impact dans la plus large mesure possible.

⁴³ Voir la [déclaration](#) du bureau de la STC sur le coronavirus (COVID-19) concernant la collaboration accrue entre les armateurs et les affréteurs pour faciliter les relèves d'équipage, 15 décembre 2020.

⁴⁴ [Lettre circulaire n° 4204/Add.36/Rev.1](#), 23 décembre 2020.

- 32.** Suite à ces appels à l'action, plus de 300 signataires – compagnies de transport maritime, affréteurs, assureurs maritimes, institutions financières, investisseurs, acteurs du secteur aérien, organisations de gens de mer et d'armateurs, organisations et associations caritatives – se sont engagés le 26 janvier 2021 à prendre des mesures pour résoudre la crise des relèves d'équipage et ont signé la [Déclaration de Neptune sur le bien-être des gens de mer et la relève des équipages](#) (non disponible en français) qui dispose notamment que, pour améliorer sensiblement la situation, aucun contrat d'affrètement ne doit contenir de clauses empêchant les relèves d'équipage, car leur effet cumulatif pourrait constituer un obstacle sérieux à la sécurité du commerce maritime et à la protection du bien-être et des droits des gens de mer.

Mesures prises aux échelons régional et national: exemples choisis

- 33.** Dans le cadre de l'effort global visant à maintenir la fluidité du transport des marchandises essentielles, la Commission européenne a invité les États Membres à prendre des mesures pour faciliter la libre circulation de tous les travailleurs concernés dans tous les modes de transport international au sein de l'UE, et a publié des conseils pratiques sur la mise en œuvre de «voies réservées» pour assurer la mobilité du fret et des travailleurs du secteur des transports, y compris les marins, aux frontières extérieures de l'UE⁴⁵. En octobre 2020, la Commission européenne a adopté une nouvelle communication⁴⁶ concernant la mise en place de voies réservées pour les transports; elle a également souligné que le transport maritime emploie des gens de mer provenant de toutes les régions du monde, mais que les restrictions de déplacement au niveau mondial entravaient actuellement la mobilité régulière de ces travailleurs essentiels. Les États Membres devraient donc poursuivre leurs efforts pour faciliter les allées et venues des gens de mer, garantir leur mobilité et les autoriser à franchir les frontières et transiter à tout moment⁴⁷, leur assurer l'accès aux services de visas et permettre les relèves d'équipage en toute sécurité dans leurs ports. Pour assurer le bon déroulement des opérations de transport maritime et la continuité des flux commerciaux, les gouvernements devraient éviter les déroutages de navires et les retards dans les ports, autoriser les relèves d'équipage dans leurs ports et permettre aux marins de séjourner dans un hôtel ou un logement temporaire en attendant leur correspondance ou leur embarquement. Le 19 janvier 2021, la Commission européenne a réaffirmé⁴⁸ que les fermetures de frontières ou les interdictions générales de voyager, ainsi que la suspension des vols, des transports terrestres et des traversées maritimes ne sont pas justifiées, puisque des mesures plus ciblées suffisent et causent moins de perturbations. Le système des voies réservées devrait permettre de préserver la fluidité des

⁴⁵ Communication de la Commission sur la mise en œuvre des voies réservées prévues par les lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels (2020/C 96 I/01), Journal officiel de l'Union européenne, 24 mars 2020.

⁴⁶ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen et au Conseil sur le réaménagement des voies réservées dans les transports afin d'assurer la continuité de l'activité économique pendant les périodes de résurgence de la pandémie de COVID-19, 29 octobre 2020 (COM(2020) 685 final).

⁴⁷ Voir aussi: Communication de la Commission concernant les Lignes directrices relatives à la protection de la santé, au rapatriement et aux modalités de déplacement des gens de mer, des passagers et des autres personnes à bord des navires, 14 avril 2020 (2020/C 119/01); point 19 h) de la [Recommandation \(UE\) 2020/1475](#) du Conseil du 13 octobre 2020, qui classe les gens de mer comme des voyageurs ayant une fonction ou des besoins essentiels qui ne devraient pas être tenus de se soumettre à une quarantaine dans l'exercice de cette fonction.

⁴⁸ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen et au Conseil «A united front to beat COVID-19», 19 janvier 2021 (COM(2021) 35 final).

transports, notamment pour assurer la libre circulation des marchandises et éviter ainsi les perturbations des chaînes d'approvisionnement.

- 34.** En juillet 2020, dans le cadre d'un sommet virtuel sur les relèves d'équipage convoqué par le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les gouvernements de l'Allemagne, de l'Arabie saoudite, du Danemark, des Émirats arabes unis, des États-Unis d'Amérique, de la France, de la Grèce, de l'Indonésie, de la Norvège, des Pays-Bas, des Philippines, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de Singapour ont adopté une déclaration ministérielle conjointe exprimant leur gratitude envers les gens de mer, s'engageant à résoudre d'urgence les difficultés liées aux relèves d'équipage résultant de la pandémie de COVID-19 ⁴⁹.
- 35.** Les États du port jouent un rôle central dans la mise en œuvre de la MLC, 2006. Au début de la pandémie en mars 2020, les secrétariats des régimes régionaux de contrôle par l'État du port ⁵⁰ ont adopté des directives temporaires à l'intention de leurs autorités respectives afin de faire face à l'impact du coronavirus. Partant du fait que de nombreux États du pavillon avaient accordé des exemptions, des dérogations et des prolongations de certificats, le principe général était d'adopter une approche commune pragmatique. Les autorités de contrôle des États du port ont été invitées à accepter la prolongation de validité des certificats et des périodes de service à bord des marins et à différer les visites, inspections et audits au cas par cas, pour une période maximale de trois mois; ces directives temporaires devaient être réexaminées périodiquement pour s'adapter à l'évolution de la crise sanitaire, en tenant compte des mesures prises par l'OMI et l'OIT à cet égard. Plusieurs mois s'étant écoulés depuis le début de la pandémie, et reconnaissant que la fatigue et la santé mentale des marins s'étaient peut-être détériorées au point de mettre en danger la sécurité et la santé, le 17 décembre 2020, les autorités responsables du Protocole d'entente de Paris (Paris MoU on Port State Control) ont révisé les orientations de ce protocole relatives à la MLC, 2006 ⁵¹ – notamment les périodes prolongées d'embarquement – afin de garantir un respect plus strict des exigences fondamentales de la convention. À cette fin, les États du port ont été instamment priés de mettre davantage l'accent sur les thèmes liés à la MLC, 2006, notamment les contrats d'engagement maritime, en se basant sur la note d'information de l'OIT, «Questions relatives au travail maritime et au coronavirus (COVID-19), Version révisée 2.0», pour des orientations supplémentaires sur les aspects que les États du port devraient prendre en compte en cas de violations de la convention liées au COVID-19. La circulaire du Protocole de Paris précise que les circonstances entravant les rapatriements ne constituent pas un cas de force majeure et qu'un navire devrait être traité de la manière habituelle lorsqu'un contrat d'engagement maritime est expiré. Lors d'une réunion organisée par l'OMI en décembre 2020, neuf régimes de contrôle par l'État du port ont examiné les arguments militant en faveur d'un durcissement des règles existantes, soit restreindre la possibilité d'invoquer la force majeure en rapport avec le COVID-19 et renforcer les mesures de contrôle en tenant compte des observations relatives au travail forcé et aux violations potentielles des droits fondamentaux des marins ⁵². Début 2021, les autorités responsables du Protocole d'entente de Tokyo (Memorandum of Understanding

⁴⁹ Lettre circulaire n° 4204/Add.24 de l'OMI, 13 juillet 2020.

⁵⁰ Voir les annexes à la Lettre circulaire n° 4204/Add.8 de l'OMI, 14 avril 2020, qui reprend les orientations données aux divers régimes de contrôle par l'État du port. Voir également [Latest IMO Flag, and Port State Instructions on COVID-19 \(Coronavirus\)](#).

⁵¹ PSCircular 97 on Temporary Guidance Related to COVID-19 for Port State Control Authorities (Rev.5), 17 décembre 2020.

⁵² Troisième visioconférence à l'intention des régimes de contrôle par l'État du port (PSC) sur les actions harmonisées dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Voir la Lettre circulaire n° 4204/Add.37 de l'OMI.

on Port State Control in the Asia-Pacific Region) révisaient elles aussi les orientations concernant le COVID-19 notamment pour les actualiser au regard de la troisième version de la note d'information de l'OIT.

- 36.** Le Panama a reconnu les marins comme travailleurs essentiels et maintenu tous ses ports internationaux ouverts, sur l'Atlantique comme le Pacifique, pour permettre les relèves d'équipage. Sur ce dernier point, le Panama a également adopté de nouveaux protocoles autorisant sept modalités distinctes de rapatriement et de relève des équipages en toute sécurité, et maintenu ouverts ses aéroports internationaux pour les vols humanitaires et les vols nolisés. En août 2020, le Panama a été l'un des premiers pays à réviser ses directives sur le coronavirus et les contrats d'engagement maritime, annonçant que les autorisations de prolongation des contrats d'emploi des marins travaillant à bord des navires immatriculés au Panama ne seraient délivrées que jusqu'au 14 septembre 2020, après quoi les dispositions de la MLC, 2006, devraient être respectées.
- 37.** Afin de permettre la relève des équipages des navires ancrés dans le port de Mombasa, le gouvernement du Kenya a élaboré des protocoles ⁵³ visant à faciliter les mouvements des marins en toute sécurité (embarquement, débarquement, rapatriement); pour ce faire, il s'est inspiré du *Cadre de protocoles recommandé visant à garantir la sécurité de la relève et du voyage des équipages pendant la pandémie de coronavirus (COVID-19)*. Le ministère des Transports, le Département d'État de la navigation et des affaires maritimes, l'Autorité maritime, l'Autorité portuaire du Kenya, le Corps des garde-côtes du Kenya, l'Autorité de santé portuaire, l'Autorité de la santé publique, Kenya Airways, l'ITF, le Syndicat des marins du Kenya et l'Association des agents maritimes du Kenya ont collaboré à la conclusion d'un accord sur les modalités des relèves d'équipage.
- 38.** Le gouvernement des Philippines a publié des directives sur l'ouverture de voies réservées (Philippines Green Lane) afin de permettre aux gens de mer de voyager rapidement et en toute sécurité, y compris lors des opérations de débarquement et de relève d'équipage, pendant la pandémie de COVID-19 ⁵⁴. Ce résultat a pu être obtenu grâce à une coopération renforcée entre de nombreuses entités: ministère de la Justice; services de l'immigration; ministère du Travail et de l'Emploi (DOLE); Administration philippine de l'emploi à l'étranger (POEA), Administration du bien-être des travailleurs à l'étranger (OWWA); ministère des Transports (DOTr); Autorité de l'industrie maritime (MARINA); Autorité de l'aéroport international de Manille (MIAA); ministère de l'Intérieur et des Collectivités locales (DILG); ministère de la Santé (DOH); Bureau de quarantaine; Société d'assurance-maladie des Philippines (Philhealth); Corps des garde-côtes des Philippines (PCG); et ministère des Affaires étrangères. L'International Maritime Employer's Council (IMEC) et l'ITF ont mis en place un programme renforcé de quarantaine et de dépistage à Manille afin que les marins philippins puissent rejoindre leur navire et le quitter ⁵⁵.
- 39.** En août 2020, l'Autorité maritime et portuaire de Singapour (MPA) a ouvert le Crew Facilitation Centre, établissement autonome d'aide aux gens de mer, doté d'un centre médical et d'installations de dépistage et d'hébergement. La MPA, l'Association maritime de Singapour (Singapore Shipping Association), le Syndicat des officiers maritimes de Singapour (Singapore Maritime Officers' Union) et l'Organisation des gens de mer de Singapour (Singapore Organisation of Seamen) ont uni leurs efforts pour créer le Fonds de

⁵³ Lettre circulaire n° 4286/Add.1 de l'OMI, 20 juillet 2020.

⁵⁴ Circulaire conjointe n° 1, 2 juillet 2020; Lettre circulaire n° 4237/Add.16 de l'OMI, 18 novembre 2020.

⁵⁵ Voir communiqué de presse conjoint, 3 novembre 2020.

résilience de l'Alliance tripartite maritime de Singapour (Singapore Shipping Tripartite Alliance Resilience Fund (SG-STAR)) afin d'aider les parties prenantes des pays maritimes à élaborer et mettre en œuvre d'autres mesures concrètes au soutien des opérations sécuritaires de relève d'équipage, tels des installations d'hébergement à l'intention des équipages et des centres où les marins pourraient se faire dépister avant leur départ. D'autres parties prenantes ont été invitées à contribuer à ce fonds tripartite, déjà financé à hauteur de 1,6 million de dollars de Singapour (environ 1,2 million de dollars des États-Unis)⁵⁶. En janvier 2021, les marins ressortissants de Singapour et les résidents de longue durée ont pu se faire vacciner en priorité lors du Sea-Air Vaccination Exercise (SAVE)⁵⁷, dans le cadre de la stratégie nationale de vaccination contre le COVID-19, qui vise à protéger les personnels de première ligne et les membres de leur famille.

40. Le gouvernement du Canada a émis des directives⁵⁸ afin de permettre aux membres d'équipage asymptomatiques et présumés non porteurs du COVID-19 de bénéficier d'une permission à terre, la frontière canadienne restant par ailleurs fermée aux voyageurs internationaux pour tous les déplacements non essentiels. Partant du principe que la sécurité des marins qui travaillent pour soutenir l'économie est une priorité en période difficile, le Canada a également créé son premier Conseil national du bien-être des marins⁵⁹, qui servira de tribune pour coordonner les mesures relatives au bien-être des gens de mer au Canada, favorisera l'accès des travailleurs maritimes aux services récréatifs, culturels et médicaux, ainsi qu'aux installations de bien-être à terre; le conseil orientera également le gouvernement sur diverses questions de politique et de réglementation, telles les permissions à terre et les relèves d'équipage. Le conseil se compose de représentants des syndicats, des missions maritimes installées dans les ports du pays, des propriétaires de navires, des terminaux et des ports, et des propriétaires de navires étrangers au Canada.

c) Rétablir d'urgence la protection des droits des gens de mer

41. Dans son observation générale du 12 décembre 2020, la CEACR a estimé que les éléments dont elle disposait lui permettaient de conclure que, globalement, les Membres ayant ratifié la MLC, 2006, n'en respectaient pas l'article I, paragraphe 2, qui les oblige à renforcer leur coopération mutuelle afin d'assurer l'application effective et le plein respect de la convention.
42. Rappelant que la MLC, 2006, ne contient aucune disposition autorisant la suspension temporaire de l'application de ses dispositions en cas de crise, qu'elle soit sanitaire ou d'une autre nature, la CEACR a déclaré que c'est précisément en temps de crise que la protection assurée par la MLC, 2006, prend toute sa signification et doit être le plus scrupuleusement appliquée, d'autant plus que la convention contient uniquement des normes minimales pour la protection des droits des gens de mer. La non-application des principes et exigences fondamentaux de la MLC, 2006, sous prétexte des risques liés à la crise sanitaire prolongée, pourrait vider la convention de son sens, surtout à un moment et dans des circonstances où sa protection serait la plus nécessaire. Ces violations ont des conséquences préjudiciables directes sur la sécurité de la navigation, accroissent de manière exponentielle

⁵⁶ BIT, «L'OIT salue les nouvelles mesures d'aide aux marins prises par le port de Singapour pour faciliter la rotation des équipages»; MPA, «Singapore Establishes Crew Facilitation Centre and Singapore Shipping Tripartite Alliance Resilience Fund for Safe Crew Change», et «Singapore Star-Fund Crewsafe Facilities»

⁵⁷ MPA, «Over 10,000 Frontline Maritime Personnel to Receive COVID-19 Vaccinations by End January».

⁵⁸ Bulletin de la sécurité des navires 28/2020, 25 décembre 2020.

⁵⁹ Voir site Web du gouvernement du Canada.

le risque d'accidents maritimes, avec des conséquences imprévisibles sur la vie humaine et l'environnement, et perturbent profondément la fourniture et la distribution des biens de première nécessité à l'échelle internationale.

43. Répondant à l'observation de l'ITF selon laquelle les États ayant ratifié la MLC, 2006, se retranchent derrière la notion de force majeure pour justifier leurs manquements à la convention, la CEACR a souligné que la convention n'est pas une simple compilation de réglementations du travail à appliquer de manière sélective, si les circonstances le permettent et dans la mesure où elles les autorisent. Notant qu'un délai suffisant s'était écoulé pour élaborer et mettre en place de nouvelles modalités conformes aux normes internationales du travail, la CEACR a souligné que la notion de force majeure ne peut plus être invoquée dès lors qu'il existe des options permettant de respecter les dispositions de la MLC, 2006, même si cela est plus difficile ou plus contraignant, et a prié instamment les États ayant ratifié la convention d'adopter immédiatement, s'ils ne l'avaient pas encore fait, toutes les mesures voulues pour rétablir la protection des droits des gens de mer et s'acquitter pleinement de leurs obligations en vertu de la MLC, 2006.
44. Par ailleurs, la CEACR a vivement encouragé les États qui ne l'ont pas encore fait à donner immédiatement aux marins le statut de travailleurs essentiels et à en tirer les conséquences pratiques afin de rétablir le respect de leurs droits en vertu de la MLC, 2006. Elle a rappelé que, en raison du caractère intrinsèquement international du secteur maritime, il est impossible de respecter plusieurs obligations de la MLC, 2006, sans permettre aux gens de mer de franchir les frontières dans des conditions adéquates.
45. La CEACR a demandé à tous les États ayant ratifié la convention, en leur qualité d'État du pavillon, d'État du port ou d'État fournisseur de main-d'œuvre, de veiller à ce qu'aucun marin ne soit contraint de continuer à travailler aux termes d'un arrangement contractuel prolongé sans qu'il ait pu exprimer son consentement libre, formel et éclairé. Quelles que soient les difficultés résultant de la pandémie de COVID-19, la prolongation des périodes de service à bord au-delà de onze mois ne saurait être vue comme une solution au problème de la relève des équipages. Les États du pavillon devraient veiller à ce que: l'interdiction de renoncer à un congé annuel payé minimum soit strictement appliquée, sous réserve des seules exceptions fixées par l'autorité compétente (règle 2.4 et norme A2.4, paragraphe 3); les gens de mer soient rapatriés sans frais pour eux-mêmes (y compris les frais liés à toute obligation de quarantaine avant ou pendant le rapatriement) dans les cas et conditions spécifiés dans la convention, dans le strict respect de la durée maximale de la durée d'embarquement (onze mois par défaut) découlant des dispositions de la convention (règles 2.5 et 2.4); et que les navires battant leur pavillon soient dotés d'un équipage suffisant pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des navires, en accordant toute l'attention voulue à la sûreté, compte tenu de la nécessité d'éviter une trop grande fatigue aux gens de mer, et de la nature et des conditions particulières du voyage (règle 2.7). Aucun honoraire ou autres frais ne devraient être facturés aux gens de mer, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement ou le placement, ou pour toute obligation de quarantaine préalable à l'embarquement, en dehors des coûts autorisés en application de la norme A1.4, paragraphe 5.
46. La CEACR a également demandé aux États du pavillon de veiller à ce que les gens de mer bénéficient de permissions à terre pour leur santé et leur bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les contraintes opérationnelles de leurs fonctions, et qu'ils aient accès à des installations de bien-être à terre, s'il en existe, dans le strict respect des mesures de santé publique applicables à la population locale (règle 2.4, paragraphe 2, et règle 4.4). Des mesures devraient être prises pour favoriser le bien-être des gens de mer à bord des

navires, notamment durant les périodes prolongées de service à bord, y compris au moyen d'arrangements leur permettant de communiquer avec leur famille et leurs proches. La CEACR a également invité les Membres ayant des responsabilités en tant qu'État du port à autoriser les marins à exercer leur droit aux permissions à terre (règle 2.4, paragraphe 2), sous réserve du strict respect des mesures de santé publique applicables à la population locale.

47. Tout en notant les difficultés rencontrées par les autorités de contrôle des États du port pour effectuer des inspections pendant la pandémie, la CEACR a souligné leur rôle complémentaire fondamental dans l'application de la convention; elle a demandé aux pays ayant des responsabilités en tant qu'État du port d'adopter immédiatement, s'ils ne l'avaient pas encore fait, les mesures voulues pour s'acquitter pleinement de leurs obligations au titre de la convention. La commission a notamment attiré l'attention sur l'obligation des États du port de veiller à ce qu'aucun navire ne prenne la mer tant que toute situation de non-conformité n'a pas été rectifiée ou que le fonctionnaire autorisé n'a pas accepté un plan d'action visant à la rectifier, dans les situations prévues par la norme A5.2.1. La CEACR estime à cet égard que l'extrême fatigue des gens de mer qui sont à bord depuis plus de onze mois (par défaut, durée maximale de la période d'embarquement aux termes de la convention) constitue non seulement une situation manifestement dangereuse pour eux, mais aussi un risque sérieux pour la sécurité de la navigation de manière générale.
48. La CEACR a également prié les gouvernements qui ont des responsabilités en matière de fourniture de main-d'œuvre d'adopter immédiatement, s'ils ne l'ont pas encore fait, toutes les mesures voulues pour mettre en place les installations et services requis en ce qui concerne le transport, le dépistage et la quarantaine afin d'accueillir les marins actuellement à l'étranger et de permettre aux autres de rejoindre leur navire.

d) Une stratégie pour affronter une crise qui perdure

49. Comme l'a fait observer la CEACR, la pandémie a mis à rude épreuve le cadre juridique énoncé dans la MLC, 2006, pour protéger les conditions de travail et de vie décentes des marins; elle a mis en évidence le rôle essentiel des marins et l'importance primordiale de l'industrie du transport maritime pour l'économie mondiale. Il est urgent de garantir le plein respect des droits fondamentaux des gens de mer et de tirer les bons enseignements de cette crise pour l'avenir, notamment à mesure que de nouveaux variants du virus apparaissent et que de nouvelles vagues d'infection touchent l'ensemble des pays. Compte tenu de ces nouveaux paramètres sanitaires, les intervenants des secteurs public et privé devront peut-être prendre d'autres mesures pour veiller à ce que les marins du monde entier bénéficient d'une protection sanitaire adéquate, y compris vaccinale. Des mesures additionnelles de soutien pourraient s'avérer nécessaires, en consultation avec les partenaires sociaux, pour surmonter les difficultés qui se posent à cet égard, notamment la mise à disposition de tests de dépistage fiables, sûrs et vérifiables afin de faciliter la relève des équipages et d'éliminer les obstacles à leur circulation transfrontalière, réduisant ainsi les risques de perturbation des chaînes d'approvisionnement mondiales tout en contribuant à la sécurité maritime et en veillant au bien-être des marins. Si la communauté internationale n'y parvient pas, l'objectif recherché, à savoir attirer de jeunes talents vers les professions maritimes ou fidéliser les marins expérimentés, deviendrait encore plus difficile à atteindre.
50. Compte tenu de ce qui précède, le bureau de la STC propose d'approfondir les questions suivantes pour guider la discussion sur le COVID-19 et les questions liées au travail maritime:

- Certaines dispositions de la MLC, 2006, se sont-elles révélées insuffisantes face aux défis posés par la pandémie?
- La crise du COVID-19 a-t-elle mis en évidence des facteurs structurels et des aspects de gouvernance que l'OIT et les autres agences compétentes des Nations Unies devraient approfondir pour s'assurer que les droits fondamentaux des marins prévus dans la MLC, 2006, sont respectés à l'avenir?
- Faut-il adopter d'autres mesures, y compris de nouvelles normes, pour résoudre la crise actuelle et être mieux armés pour assurer l'application de la MLC, 2006, à l'avenir, notamment durant les périodes d'intense pression?

1.4. Heures de travail et de repos: présentation d'une étude de l'Université maritime mondiale

- 51.** Ayant publié en 2020 une étude sur les heures de travail et de repos ⁶⁰, l'UMM a proposé au BIT d'en présenter les conclusions devant la STC; après consultations, le bureau de la STC a décidé d'ajouter ce point à l'ordre du jour de la quatrième réunion et a invité l'UMM à faire part de ses conclusions sur cet important sujet. La présentation sera suivie d'une discussion tripartite.
- 52.** Se fondant sur des recherches antérieures donnant à penser que la sous-déclaration des heures de travail et de l'ajustement des registres des heures de travail et de repos constitue une pratique répandue dans le secteur du transport maritime, l'UMM a analysé les conditions de mise en œuvre du cadre réglementaire et administratif actuel sur les heures de travail et de repos. Ces recherches visaient notamment à: 1) examiner les perceptions des parties prenantes quant à la capacité du cadre réglementaire international actuel à prévenir efficacement la fatigue des marins; 2) identifier les obstacles à la bonne mise en œuvre de ce cadre à bord des navires; et 3) évaluer dans quelle mesure il est observé. L'étude de l'UMM fait partie de la documentation préparée pour la réunion.

1.5. MLC, 2006, et numérisation: utilisation des documents électroniques

- 53.** Les participants à la troisième réunion de la STC se sont penchés sur la question des certificats électroniques dans le cadre de la MLC, 2006, sans parvenir à des conclusions bien arrêtées sur ce sujet ⁶¹. Ils se sont généralement déclarés favorables à l'utilisation des certificats électroniques, qui sont déjà délivrés dans certains pays, mais ont soulevé un certain nombre de questions, notamment: i) la nécessité de protéger les données personnelles des marins et d'assurer la conformité avec le règlement de l'UE relatif à la protection des données; ii) la nécessité de respecter les exigences établies dans la convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) et les Directives pour l'utilisation des certificats électroniques élaborées par le Comité de la simplification des formalités (FAL.5/Circ.39/Rev.2); iii) l'absence de référence aux certificats électroniques dans la MLC, 2006; iv) l'effet juridique de ces certificats et leur acceptation par les autorités de contrôle de l'État du port; et v) la possibilité d'afficher des documents à bord par voie électronique, conformément aux dispositions de la MLC, 2006. Le gouvernement du

⁶⁰ R. Baumler *et al.*, *A Culture of Adjustment: Evaluating the Implementation of the Current Maritime Regulatory Framework on Rest and Work Hours (EVREST)* (UMM, 2020).

⁶¹ BIT, *Rapport final: Troisième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)*, STCMLC/2018/4 (2018), paragr. 51-54.

Danemark a fait part de son expérience positive concernant la délivrance des certificats électroniques, qui a débuté en juin 2016, indiquant que les autorités de contrôle des États du port s'étaient montrées progressistes et positives à l'égard de ces nouveaux certificats et qu'on ne lui avait signalé aucun cas d'immobilisation de navires battant pavillon danois liée aux certificats électroniques⁶².

- 54.** Le Bureau a reçu plusieurs demandes d'avis informels de la part des gouvernements concernant le recours aux documents électroniques dans le cadre de la MLC, 2006, y compris pour les registres, les contrats d'engagement maritime et les DCTM, Parties I et II. En réponse à ces demandes, le Bureau a indiqué qu'aucune disposition de la MLC, 2006, dans sa version actuelle, n'empêche les administrations nationales d'autoriser la création et la conservation des contrats d'engagement maritime sous forme électronique, la tenue de registres électroniques à bord des navires et l'utilisation de ces registres à des fins d'inspection en vertu des dispositions pertinentes de la convention, ou la délivrance des certificats de travail maritime et de DCTM sous forme électronique (pour autant qu'une copie papier de ces documents électroniques soit affichée bien en vue, conformément à la norme A5.1.3)⁶³. S'agissant des contrats d'engagement maritime sous forme électronique, le Bureau a souligné que cette modalité ne devrait en aucun cas amoindrir les obligations prévues par la norme A2.1 – notamment le fait que l'armateur et le marin concerné doivent en recevoir chacun un original signé – ni entraver l'accès des inspecteurs à ces documents. Une question s'est posée à cet égard, à savoir si, compte tenu du caractère international de ce secteur d'activité, avec des armateurs et des marins basés dans différents pays, la signature de l'armateur ou de son représentant doit être un original ou s'il peut s'agir d'une version électronique; selon le Bureau, l'acceptabilité d'une signature électronique pour les contrats d'engagement maritime est l'un des nombreux détails du droit général des contrats que la convention laisse à la législation et à la pratique nationales de l'État du pavillon (ou à toute autre loi que l'État du pavillon reconnaît comme régissant ces contrats)⁶⁴.
- 55.** Le Bureau a fait observer de manière générale que, malgré les avantages évidents sur les plans de l'efficacité et de la sécurité, le recours aux certificats électroniques ne devrait en aucune manière amoindrir les obligations des États parties à la MLC, 2006, ou des propriétaires de navires en matière de certification des navires ni compliquer la délivrance ou l'utilisation des certificats de navigation ou l'accès que doivent y avoir les personnes concernées. Étant donné que les systèmes électroniques d'enregistrement et de certification se généraliseront probablement dans un avenir prévisible, il importe de coordonner l'élaboration des normes et orientations à cet égard au niveau international⁶⁵.
- 56.** Un certain nombre d'États du pavillon ont commencé à adopter des réglementations sur la délivrance de certificats électroniques, conformément aux directives de l'OMI sur le sujet (FAL.5/Circ.39/Rev.2)⁶⁶. Les réglementations nationales concernent principalement la

⁶² Danish Maritime Authority, «[Digital Certificates for Seafarers](#)». Voir également la [Lettre circulaire n° 3646](#) de l'OMI.

⁶³ Voir également les paragraphes C2.1.c et C.5.2.3.i du [document sur les questions fréquentes](#) concernant la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), cinquième édition, 2019 (FAQ). Voir également le [document FAQ du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord](#) sur la MLC, 2006, selon lequel les documents DCTM peuvent être conservés à bord sous forme électronique ou sur papier, à condition que tous les passagers y aient raisonnablement accès.

⁶⁴ Voir le [document sur les questions fréquentes concernant la MLC, 2006 \(FAQ\)](#), paragr. C2.1.b.

⁶⁵ Voir le [document sur les questions fréquentes concernant la MLC, 2006 \(FAQ\)](#), paragr. C5.2.3.i et C2.1.c.

⁶⁶ Par exemple, Antigua-et-Barbuda ([Circular 2018-003](#) et [Circular 2018-004](#)); Bahamas ([Marine Notice 53](#) du 4 janvier 2021); Belgique ([Circular 2019/0001](#)); Chypre ([Circular No. 14/2018](#)); Inde ([Engineering Circular No. 07 of 2017](#)); Kiribati

conformité avec ces directives et les caractéristiques normalisées des certificats électroniques, à savoir: 1) la conformité et la cohérence avec le format et le contenu exigés par la convention ou l'instrument international applicable; 2) la protection contre les modifications ou révisions autres que celles autorisées par l'émetteur; 3) la mise en place d'un numéro de suivi unique (UTN) destiné à être utilisé pour les vérifications; 4) un symbole imprimable et visible confirmant la source d'émission; et 5) une procédure de vérification fiable et sécurisée via une plateforme facilement accessible et disponible en permanence. Il existe plusieurs méthodes de vérification: code de réponse rapide (code QR), UTN et vérification en ligne. Quelques pays permettent la signature électronique des documents⁶⁷. Les certificats et documents sont généralement délivrés par les organisations reconnues par l'autorité de l'État du pavillon, mais peuvent également l'être par l'administration elle-même ou des inspecteurs désignés et habilités à cette fin.

- 57.** Seuls quelques pays prévoient expressément dans leur réglementation la délivrance sous forme électronique des documents prévus par la MLC, 2006. Dans les Îles Marshall, en vertu du [Marine Safety Advisory No. 7-20](#), l'administrateur maritime délivrera les DCTM, Partie I, uniquement sous forme électronique à partir du 24 février 2020. Le Panama a autorisé les organes compétents à délivrer les DCTM, Partie I, sous forme électronique⁶⁸. En Allemagne, les DCTM sont délivrées sous forme électronique et couramment utilisées par les compagnies maritimes⁶⁹. Au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, le [Merchant Shipping Notice MSN 1848 \(M\) Amendment 3](#) prévoit des équivalents substantiels à la règle 2.3 de la MLC, 2006, pour la DCTM, Partie I, et dispose que l'enregistrement électronique des heures de repos est acceptable à condition que le système offre des garanties satisfaisantes en matière de sécurité, d'audit et d'accès.
- 58.** Conscients que les navires des États du pavillon employant les certificats électroniques avaient parfois rencontré des difficultés lorsque l'autorité de contrôle de l'État du port refusait d'en reconnaître la validité (ce qui entraînait des frais pour le capitaine, l'équipage, le propriétaire ou l'exploitant du navire, l'autorité de contrôle de l'État du port, l'administration et d'autres parties prenantes), les gestionnaires du Protocole d'entente de Paris ont publié en juillet 2017 des [directives concernant l'utilisation des certificats électroniques](#)⁷⁰, prévoyant que les autorités de contrôle de l'État du port sont tenues d'accepter ces certificats s'ils répondent aux critères énoncés à la section 2.2 du protocole (normes exigées pour les certificats électroniques). En outre, les procédures de l'OMI concernant le contrôle de l'État du port (2019), annexées à la [résolution A.1138\(31\)](#) adoptée le 4 décembre 2019, renvoient à la circulaire FAL et prévoient en leur article 2.2.3(1) que «les certificats peuvent être délivrés sous forme électronique ou sur papier».

([Marine Circular 37/2017](#)); Libéria (voir les [informations sur les certificats et documents](#) délivrés par la République du Libéria le 14 septembre 2017); Malte ([Merchant Shipping Notice 139](#)); Îles Marshall ([Marine Notice MN-1-109-1](#) rev. Nov/2020); Myanmar ([Marine Guidance 1/2018](#)); Norvège (voir le site Web de la [Norwegian Maritime Authority](#)); Singapour ([Shipping Circular No. 26 of 2017](#)); Palaos ([Marine Circular 17-045](#); [Marine Notice 108.1](#)); Panama ([Merchant Marine Circular MMC-355](#)); Sri Lanka ([Merchant Shipping Notice \(MSN\) 01/2018](#)); et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ([Marine Information Note MIN 609 \(M+F\)](#)).

⁶⁷ Par exemple, les Îles Marshall.

⁶⁸ [Merchant Marine Circular MMC-355](#).

⁶⁹ Voir la page [Deutsche Flagge](#) du ministère fédéral allemand du Transport et de l'Infrastructure numérique.

⁷⁰ Aux termes de l'article 2.1.1, on entend par «certificat» un document, délivré par une administration ou ses représentants, employé pour prouver la conformité aux exigences de l'OMI.

- 59.** La crise résultant de la pandémie de COVID-19 et les difficultés qu'elle a créées par rapport à la délivrance des certificats sur papier ont mis en lumière certains avantages pratiques de l'utilisation des certificats électroniques à bord des navires, parce qu'il est possible de se les procurer et de les vérifier rapidement et en toute sécurité. Quelques pays ont expressément autorisé le recours aux certificats électroniques pendant la pandémie de COVID-19⁷¹. Les mandants sont invités à échanger les informations les plus récentes dont ils disposent concernant les nouvelles applications et les difficultés éventuelles liées à l'utilisation de certificats électroniques pour la mise en œuvre de la MLC, 2006, notamment les enseignements tirés de leur expérience durant la pandémie de COVID-19.

⁷¹ Par exemple, Belgique ([Circular 2020/002](#)).

► Annexe A

Ordre du jour de la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale (19-23 avril 2021)

1. Échange d'informations concernant la mise en œuvre de la MLC, 2006.
 - a) Le COVID-19 et les questions relatives au travail maritime.
 - b) La durée du travail et du repos: présentation d'une étude de l'Université maritime mondiale.
 - c) La MLC, 2006, et la numérisation: l'utilisation de documents électroniques.
2. Examen des normes internationales du travail relatives au secteur maritime (en réponse à la demande formulée par le Conseil d'administration dans le cadre du fonctionnement du mécanisme d'examen des normes)¹.
3. Autres questions.

¹ Le Conseil d'administration «a renvoyé les instruments maritimes (ensembles 18 et 20) à la Commission tripartite spéciale établie en vertu de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), qui en fera une analyse approfondie et fera rapport au Conseil d'administration». Voir le document GB.326/LILS/3/2 et la [décision](#) connexe.

▶ Annexe B

Dispositions pertinentes de la MLC, 2006

Commission tripartite spéciale

Article XIII

1. Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail suit en permanence l'application de la présente convention par le truchement d'une commission créée par lui et dotée d'une compétence spéciale dans le domaine des normes du travail maritime.

2. Pour traiter des questions relevant de la présente convention, cette commission est composée de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la présente convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime.

3. Les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas encore ratifié la présente convention peuvent participer aux travaux de la commission mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention. Le Conseil d'administration peut inviter d'autres organisations ou entités à se faire représenter à la commission par des observateurs.

4. Les droits de vote des représentants des armateurs et des représentants des gens de mer à la commission sont pondérés de façon à garantir que chacun de ces deux groupes possède la moitié des droits de vote dont dispose l'ensemble des gouvernements représentés à la réunion et autorisés à voter.

► Annexe C

Résolution concernant les questions relatives au travail maritime et la pandémie de COVID-19 (adoptée le 8 décembre 2020)

Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail,

Constatant que la pandémie de COVID-19 constitue l'un des plus grands défis mondiaux auquel l'Organisation internationale du Travail (OIT) doit faire face depuis sa création;

Ayant conscience du rôle crucial que jouent le secteur du transport maritime international et les gens de mer dans le maintien des chaînes d'approvisionnement mondiales, en assurant l'acheminement de 90 pour cent des marchandises, dont les fournitures médicales de première nécessité, les produits alimentaires et l'énergie;

Rappelant que les membres du bureau de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), ont prié instamment le Bureau international du Travail, le 31 mars 2020, de sensibiliser les gouvernements au fait que les gens de mer devraient être traités avec respect et considération pour leur dignité, de sorte qu'ils puissent continuer de fournir des services indispensables au monde entier;

Rappelant que les normes internationales du travail, en particulier la MLC, 2006, offrent une base qui permet de protéger la décence des conditions de travail et de vie des gens de mer dans le contexte des mesures visant à faire face à la crise;

Considérant les nombreux appels lancés par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et d'autres organisations du système des Nations Unies, ainsi que par la communauté internationale, en faveur d'une action concertée visant à préserver la circulation des navires, maintenir les ports ouverts et assurer la fluidité du commerce transfrontalier afin de garantir l'intégrité des chaînes d'approvisionnement mondiales pendant la pandémie de COVID-19, notamment en désignant les gens de mer comme étant des «travailleurs essentiels»;

Vivement préoccupé par les difficultés considérables auxquelles se heurte le secteur du transport maritime international pour assurer le changement des équipages et le rapatriement des gens de mer en raison des mesures prises pour endiguer la pandémie de COVID-19, et par l'effet négatif qui en résulte sur les droits des gens de mer, notamment les principes et droits fondamentaux au travail;

Notant avec une profonde inquiétude que, selon les estimations, des centaines de milliers de gens de mer doivent actuellement être rapatriés sans délai, leur période de service ayant été prolongée au-delà de celle initialement prévue, certains comptabilisant plus de dix-sept mois de service consécutifs, souvent sans pouvoir bénéficier d'un congé et/ou de soins médicaux à terre, et qu'un nombre tout aussi important de gens de mer doivent rejoindre d'urgence les navires pour les remplacer;

Conscient du risque immense que la fatigue en mer comporte pour la santé physique et mentale des gens de mer et pour la sûreté de la navigation, la sécurité et la protection du milieu marin;

Ayant pris note du *Cadre de protocoles recommandé visant à garantir la sécurité de la relève et du voyage des équipages pendant la pandémie de coronavirus (COVID-19)*, proposé par un vaste

éventail d'associations internationales représentant le secteur des transports maritimes et dotées du statut consultatif auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI) (MSC.1/Circ. 1636), cadre qui est promu par l'OIT;

Constatant que la coopération entre les Membres pendant la pandémie de COVID-19 est essentielle pour qu'il soit effectivement procédé à des changements d'équipage en toute sécurité;

Gardant à l'esprit que, conformément à la règle 2.5 de la MLC, 2006, les gens de mer ont le droit d'être rapatriés au terme de leur contrat d'engagement;

Rappelant que, conformément à la norme A2.5.1 de la MLC, 2006, les Membres ayant ratifié la convention doivent prescrire la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement, ces périodes devant être inférieures à douze mois, et ayant conscience que, en raison de leur fatigue, la période d'embarquement des gens de mer ne peut être prolongée plus longtemps;

Rappelant en outre que, conformément à la règle 4.1 de la MLC, 2006, tout Membre ayant ratifié la convention s'assure que les gens de mer travaillant 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;

Soulignant que tous les navires couverts par la MLC, 2006, sont assujettis à une inspection concernant toutes les prescriptions de la convention;

Notant que la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, et la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telle qu'amendée, prévoient notamment la facilitation de la permission de descendre à terre, du transit et du transfert des gens de mer;

Notant en outre que le secteur de la pêche se heurte à des difficultés comparables à celles que connaît le secteur du transport maritime pour assurer le changement des équipages et le rapatriement des pêcheurs, et *rappelant* que la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, contient des dispositions concernant le rapatriement et les soins médicaux;

Rappelant les traités et autres instruments internationaux applicables relatifs aux droits de l'homme, notamment la Déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la politique sociale, conformément à laquelle toutes les entreprises multinationales et les entreprises nationales sont tenues de respecter les droits de l'homme dans toutes leurs opérations;

Reconnaissant que la Fédération internationale des ouvriers du transport, la Chambre internationale de la marine marchande ainsi que d'autres acteurs clés du secteur maritime ont entamé un dialogue social et entrepris des actions concertées pour traiter ces problèmes, dont l'élaboration du Cadre de protocoles recommandé et d'autres orientations, et ont œuvré en étroite collaboration avec l'OIT, l'OMI et d'autres institutions spécialisées des Nations Unies;

Saluant la Résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la coopération internationale pour relever les défis auxquels sont confrontés les marins en raison de la pandémie COVID-19 pour soutenir les chaînes d'approvisionnement mondiales, adoptée le 1^{er} décembre 2020,

1. Prie instamment tous les Membres, conformément à la législation nationale applicable:
 - a) de mener, en consultation avec les partenaires sociaux, des actions concertées visant à recenser les obstacles aux changements d'équipage, et d'élaborer et de mettre en œuvre des plans mesurables et assortis de délais pour garantir la sécurité

de la relève et du voyage des équipages, compte tenu du Cadre de protocoles recommandé, tel qu'éventuellement révisé;

- b) de désigner les gens de mer comme étant des «travailleurs essentiels», dans le but de faciliter une circulation en toute sécurité et sans entrave qui permette d'embarquer sur un navire ou d'en débarquer, ainsi que de faciliter les congés à terre et, lorsqu'il y a lieu, les soins médicaux à terre;
 - c) d'envisager d'accepter les documents internationalement reconnus dont sont munis les gens de mer, y compris les pièces d'identité délivrées conformément aux conventions n^{os} 108 et 185 de l'OIT;
 - d) de s'assurer que s'ils requièrent des soins médicaux immédiats les gens de mer ont accès à des installations médicales à terre, à des soins médicaux d'urgence sans égard à leur nationalité et, si nécessaire, à un rapatriement d'urgence;
 - e) d'envisager de prendre des mesures temporaires, notamment des dérogations, exemptions ou autres modifications concernant les exigences en matière de visas ou de documents qui s'appliqueraient normalement aux gens de mer.
2. Invite les Membres ayant ratifié la MLC, 2006, à adopter sans délai les mesures nécessaires pour assurer l'application pleine et entière de la convention en droit et dans la pratique pendant la pandémie de COVID-19, en coordination avec les ministères et organismes compétents au sein des administrations nationales, en coopération avec les autres Membres ayant ratifié la convention et en consultation avec les partenaires sociaux concernés.
 3. Demande au Bureau international du Travail, en coopération avec d'autres institutions spécialisées des Nations Unies et les parties prenantes concernées, de continuer de fournir un appui aux Membres en ce qui concerne la mise en œuvre des actions et des politiques gouvernementales visant à garantir l'intégrité des chaînes d'approvisionnement mondiales, ainsi que des conditions de travail et de vie décentes aux gens de mer.
 4. Invite les entreprises multinationales et les entreprises nationales à exercer une diligence raisonnable, conformément aux Principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, pour recenser, prévenir et atténuer l'effet qu'elles ont ou pourraient avoir sur les droits de l'homme des gens de mer en conséquence de la pandémie de COVID-19 et pour rendre compte de la manière dont elles y remédient.
 5. Invite tous les Membres, le Bureau international du Travail, les entreprises multinationales et les entreprises nationales à envisager de prendre pour les pêcheurs des mesures semblables à celles prévues pour les gens de mer aux paragraphes 1, 3 et 4 ci-dessus, s'il y a lieu.
 6. Demande au Directeur général de continuer à collaborer avec l'OMI et de lui faire rapport à sa 341^e session (mars 2021) sur les mesures coordonnées mises en œuvre par des organismes des Nations Unies et les partenaires sociaux pour donner suite à la présente résolution.