



Organisation  
internationale  
du Travail

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

Version révisée 3.0

**Intégrant l'observation générale de la Commission d'experts  
pour l'application des conventions et recommandations**

**Ainsi que les déclarations du bureau de la Commission tripartite  
spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée**

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

Genève, le 3 février 2021

## Table des matières

	<i>Page</i>
1. Appel urgent à rétablir la protection des droits des gens de mer .....	5
2. Prorogation des contrats d'engagement maritime des gens de mer: consentement libre, formel et éclairé .....	6
3. Nécessité d'une coopération entre États Membres .....	7
4. Mesures que doivent adopter les États ayant ratifié la MLC, 2006 .....	9
a) Responsabilités de l'État du pavillon .....	9
b) Responsabilités de l'État du port.....	9
c) Responsabilités des États fournisseurs de main-d'œuvre .....	10
5. Protéger la sécurité et la santé des gens de mer .....	11
6. Facilitation du transit et du transfert des gens de mer et rapatriement .....	15
7. Appel urgent à reconnaître les gens de mer comme des travailleurs essentiels .....	16
8. Respect de la durée maximale des périodes d'embarquement.....	19
9. Assurer des effectifs minima .....	20
10. Expiration des certificats médicaux .....	20
11. Certification concernant la formation et les qualifications .....	21
12. Certificat de travail maritime et inspections .....	22
13. Protection sociale: droit des marins à un congé de maladie rémunéré en cas d'infection ou de quarantaine .....	22
14. Permission à terre et installations de bien-être pendant la pandémie .....	24
15. Abandon des gens de mer .....	25

1. La pandémie de coronavirus (COVID-19) a déclenché une crise mondiale qui a des incidences sur tous les aspects de la vie et qui touche durement le monde du travail <sup>1</sup>. Dans le secteur maritime, elle perturbe fortement le fonctionnement des transports maritimes et, ce faisant, le travail de près de 2 millions de marins dans le monde <sup>2</sup>. En particulier, 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 comptabilisent plus de dix-sept mois de service consécutifs, souvent sans pouvoir bénéficier d’un congé et/ou de soins médicaux à terre –, et un nombre tout aussi important de gens de mer doivent rejoindre d’urgence les navires pour les remplacer. Il a en outre été pris note 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 <sup>3</sup>.
2. Depuis le début de la pandémie, beaucoup de gouvernements et d’organisations de gens de mers et d’armateurs ont demandé au Bureau international du Travail (ci-après, le Bureau) de leur fournir des orientations sur la meilleure façon de faire face aux complexités de la crise actuelle à la lumière des dispositions de la convention du travail maritime, 2006, telle qu’amendée (MLC, 2006).
3. La présente Note d’information vise à répondre à ces demandes en se référant à la MLC, 2006, aux travaux de la Commission d’experts pour l’application des conventions et recommandations (ci-après, la commission d’experts) <sup>4</sup>, aux déclarations des membres du bureau de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu’amendée (ci-après, la Commission tripartite spéciale) <sup>5</sup>,

---

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

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

<sup>3</sup> Voir la [Résolution du Conseil d’administration concernant les questions relatives au travail maritime et la pandémie de COVID-19](#).

<sup>4</sup> La commission d’experts est l’organe chargé de contrôler l’application de la MLC, 2006.

<sup>5</sup> La Commission tripartite spéciale est l’organe tripartite établi en vertu de l’article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu’amendée, et chargé de suivre en permanence l’application de cette convention. Les membres de son bureau ont été nommés par le Conseil

et, s'il y a lieu, aux recommandations publiées par l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Il convient de noter que la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) ne ménagent pas leurs efforts depuis le début de la crise pour soutenir les gens de mer et les armateurs du monde entier, trouver des solutions concrètes aux problèmes actuels et fournir des conseils à leurs membres <sup>6</sup>.

4. Le 12 décembre 2020, le BIT a publié une observation générale sur des questions découlant de l'application de la MLC, 2006, pendant la pandémie de COVID-19, adoptée par la commission d'experts. Cette observation générale tient compte des observations formulées au titre de l'article 23 de la Constitution de l'OIT qui ont été reçues de l'ITF et de l'ICS, ainsi que des réponses de plusieurs gouvernements. Elle traite de diverses préoccupations, dont il est fait mention plus loin, liées à l'application de la MLC, 2006, pendant la crise.
5. D'une manière générale, il est rappelé que, en vertu de la MLC, 2006, les exclusions, dérogations ou autres dispositions permettant une application souple de la convention doivent être décidées en consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer, et le gouvernement concerné doit informer le Bureau de toute décision prise en ce sens. La commission d'experts a souligné à de nombreuses reprises l'importance de ces consultations pour la mise en œuvre de la

---

d'administration du BIT pour une période de trois ans. Il s'agit actuellement des personnes suivantes: M<sup>me</sup> Julie Carlton (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, présidente), M. Martin Marini (Singapour, vice-président gouvernemental), M. Mark Dickinson (vice-président par intérim du groupe des gens de mer), et M. Max Johns (Allemagne, vice-président du groupe des armateurs). Le 31 mars 2020, les membres du bureau ont adopté une [déclaration sur la maladie à coronavirus \(COVID-19\)](#). Le 1<sup>er</sup> octobre 2020, ils ont adopté une [nouvelle déclaration](#) sur le même sujet. Le 15 décembre 2020, ils ont adopté une [déclaration](#) sur la maladie à coronavirus (COVID-19) à propos d'une collaboration accrue entre armateurs et affrêteurs en vue de faciliter les changements d'équipages.

<sup>6</sup> L'ICS a créé une [page Web](#) sur laquelle elle publie les dernières informations sur la maladie à coronavirus (COVID-19), dont une troisième version du guide sur la protection de la santé des gens de mer à l'intention des exploitants de navires: [Coronavirus \(COVID-19\): Guidance v3 for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers v3](#). L'ITF donne des conseils et des informations aux gens de mer sur sa page Web: [COVID-19 advice to ships](#).

MLC, 2006<sup>7</sup>. Cette approche est considérée comme nécessaire et déterminante pour garantir que tous les pays, quel que soit le contexte national, peuvent s'engager au regard du droit international et que les obligations internationales qu'ils souscrivent soient remplies et mises en œuvre, dans toute la mesure possible, tandis que des efforts continuent d'être déployés pour améliorer les conditions existantes. Les gouvernements sont donc fortement encouragés à consulter les organisations nationales d'armateurs et de gens de mer afin de répondre aux questions que soulève le contexte créé par la pandémie de COVID-19 à la lumière de la MLC, 2006.

## 1. Appel urgent à rétablir la protection des droits des gens de mer

6. Faisant référence à l'allégation de l'ITF, qui affirme que des pays ayant ratifié la MLC, 2006, se retranchent derrière la notion de force majeure pour justifier leurs manquements à la convention, la commission d'experts note dans son observation générale que la MLC, 2006, est un instrument du travail complet à destination du secteur maritime, applicable à tous les pays l'ayant ratifié, et non une compilation de réglementations du travail à appliquer de façon sélective, si les circonstances le permettent et dans la mesure où elles le permettent.
7. Au début de la pandémie, les États ayant ratifié la MLC, 2006, en leur qualité d'État du port, d'État du pavillon ou d'État fournisseur de main-d'œuvre, pouvaient devoir faire face à de véritables situations de force majeure qui les empêchaient matériellement de s'acquitter de certaines des obligations qui leur incombent au titre de la convention.
8. Toutefois, la commission d'experts n'a pu que noter que plus de dix mois s'étaient écoulés depuis lors, ce qui constitue en toute objectivité un délai suffisant pour que de nouvelles modalités aient été étudiées et mises en place, conformément aux normes internationales du travail. On peut arguer de la force majeure pour une condition excluant l'illicéité du non-respect d'une obligation conventionnelle uniquement

---

<sup>7</sup> Voir par exemple la [demande directe](#) adoptée en 2019 par la commission d'experts concernant le Honduras.



dans le cas d'événement(s) imprévu(s) et imprévisible(s) créant une impossibilité absolue et matérielle de s'acquitter de ladite obligation. En revanche, les cas dans lesquels il est plus difficile ou plus contraignant de respecter une obligation internationale ne constituent pas un cas de force majeure.

9. ***La commission d'experts souligne que la notion de force majeure ne peut plus être invoquée dès qu'il existe des options permettant de respecter les dispositions de la MLC, 2006, même si elles supposent davantage de difficultés ou de contraintes, et elle prie instamment les États ayant ratifié la MLC, 2006, qui ne l'ont pas encore fait d'adopter toutes les mesures nécessaires sans délai afin de rétablir la protection des droits des gens de mer et de s'acquitter pleinement des obligations qui leur incombent au titre de la MLC, 2006.***

## 2. Prorogation des contrats d'engagement maritime des gens de mer: consentement libre, formel et éclairé

10. À la suite des mesures que les gouvernements ont prises pour faire face à la crise, il a été demandé à des centaines de milliers de gens de mer de rester à bord des navires au-delà de la période prévue initialement dans leur contrat d'engagement maritime. La prorogation de ces contrats doit respecter la législation nationale applicable. Il convient de souligner que, dans tous les cas, elle reste subordonnée au consentement du marin concerné. La règle 2.1, paragraphe 2, de la MLC, 2006, dispose à cet égard que le contrat d'engagement maritime doit être approuvé par le marin dans des conditions telles que l'intéressé a le loisir d'en examiner les clauses et conditions, de demander conseil à cet égard et de *les accepter librement avant de signer*. Il est rappelé qu'un contrat d'engagement maritime valable doit rester en vigueur jusqu'à ce que le marin ait été dûment rapatrié, conformément à la règle 2.5 de la MLC, 2006.
11. Dans son observation générale, la commission d'experts note que, d'après l'ITF, la non-prise en charge du rapatriement des gens de mer à la fin de leur contrat entraîne de fait la prorogation forcée des contrats (ou la poursuite du travail sans contrat) dans des circonstances



où le consentement ne peut à l'évidence être donné librement. À cet égard, la commission d'experts renvoie à l'article III de la MLC, 2006, aux termes duquel tout Membre vérifie que les dispositions de sa législation respectent, dans le contexte de la convention, le droit fondamental à l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire.

12. La commission d'experts observe que l'inaction même de certains États Membres au moment de garantir la relève d'équipage ou de permettre aux gens de mer de rentrer chez eux fait que ces personnes n'ont d'autre choix que de rester à bord et crée des circonstances les maintenant pendant des mois dans des situations pouvant relever du travail forcé. ***Par conséquent, la commission d'experts prie tous les États ayant ratifié la MLC, 2006, en leur qualité d'État du pavillon, d'État du port ou d'État fournisseur de main-d'œuvre, d'adopter les mesures nécessaires ou de renforcer celles en vigueur sans délai afin de garantir qu'aucun marin n'est forcé de continuer à travailler aux termes d'arrangements contractuels prorogés sans qu'il ait pu exprimer son consentement libre, formel et éclairé.***

### 3. Nécessité d'une coopération entre États Membres

13. Dans son observation générale, la commission d'experts note que, dans leurs observations, l'ITF et l'ICS affirment que les États ayant ratifié la MLC, 2006, ne respectent pas les obligations qui leur incombent au titre de l'article I de la MLC, 2006, aux termes duquel les Membres coopèrent entre eux pour assurer l'application effective et le plein respect de la convention. Elle reconnaît que de nombreux gouvernements ont pris des mesures importantes aux niveaux bilatéral, régional et international pour trouver des solutions et mettre en place des actions permettant de surmonter les obstacles auxquels les gens de mer et les armateurs se retrouvent confrontés du fait de la pandémie. Elle observe cependant que, d'après les informations données par l'ITF et l'ICS ainsi que les éléments communiqués au

Bureau, les dispositions de la convention continuent d'être ignorées dans le monde entier <sup>8</sup>.

14. La commission d'experts estime que ces éléments constituent une base suffisante pour conclure que les Membres, dans leur ensemble, ne respectent pas l'article I, paragraphe 2, de la MLC, 2006. La convention 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. En revanche, la commission d'experts estime que c'est précisément en temps de crise que la protection assurée par la MLC, 2006, prend tout son sens et que cet instrument doit être le plus scrupuleusement appliqué, d'autant plus que la convention ne contient que des normes minimales relatives à la protection des droits des gens de mer.
15. ***Par conséquent, la commission d'experts prie instamment les gouvernements d'adopter les mesures nécessaires, en consultation avec les organisations de gens de mer et d'armateurs concernées, pour renforcer leur coopération mutuelle afin d'assurer l'application effective et le plein respect de la convention, a fortiori pendant la pandémie de COVID-19, là où cet instrument est le plus nécessaire.***

---

<sup>8</sup> La commission d'experts note également que «des centaines de milliers de gens de mer du monde entier sont toujours à bord alors que leur contrat d'engagement maritime a expiré depuis longtemps déjà; souvent, ils ont embarqué il y a bien plus de onze mois, durée maximale par défaut des périodes d'embarquement découlant des dispositions de la convention. Des cas d'épuisement physique et psychique, d'anxiété, de maladie, voire de suicide, ont été signalés. Des milliers de gens de mer ont débarqué mais ne sont pas autorisés à regagner leur pays d'origine: ils sont donc bloqués dans un pays étranger. En outre, des centaines de gens de mer se sont vu refuser des soins médicaux à terre, ce qui a entraîné la mort de plusieurs d'entre eux. Dans de nombreux cas, des restrictions portuaires sont régulièrement mises en place dans un bref délai, ce qui empêche de planifier l'itinéraire des navires de façon raisonnable. Dans le même temps, le manque de coordination en ce qui concerne l'application et le respect de la MLC, 2006, accroît le risque que le navire et l'équipage soient interdits de voyager; parfois, les manquements de l'État entraînent l'immobilisation du navire.»





## 4. Mesures que doivent adopter les États ayant ratifié la MLC, 2006

### a) Responsabilités de l'État du pavillon

16. *Dans son observation générale, la commission d'experts prie instamment tous les États qui ont ratifié la MLC, 2006, et qui ont des responsabilités en tant qu'État du pavillon d'adopter les mesures nécessaires ou de renforcer celles en vigueur sans délai, y compris en augmentant la fréquence des inspections, si nécessaire, afin de garantir que les navires qui battent leur pavillon respectent pleinement les dispositions de la convention.*

17. La commission d'experts souligne que la non-application des prescriptions et principes fondamentaux de la MLC, 2006 (voir ci-dessous), sous prétexte des risques liés à une crise sanitaire prolongée peut vider la convention de son sens, en particulier à un moment et dans une situation où sa protection serait la plus nécessaire. Cette non-application a des conséquences préjudiciables directes sur la sécurité de la navigation: elle accroît de manière exponentielle le risque d'accidents maritimes, aux conséquences imprévisibles sur les vies humaines et l'environnement, et de perturbations incommensurables sur la fourniture et la distribution de biens de première nécessité à l'échelle internationale.

### b) Responsabilités de l'État du port

18. Dans son observation générale, la commission d'experts rappelle que, au titre de la règle 5.2.1, paragraphe 1, chaque navire étranger faisant escale dans le port d'un Membre est susceptible d'être inspecté pour vérifier la conformité aux prescriptions de la convention (y compris concernant les droits des gens de mer) relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire.

19. La commission d'experts attire en particulier l'attention des États ayant ratifié la MLC, 2006, sur l'obligation de prendre des mesures pour veiller à ce qu'un navire ne prenne pas la mer tant que toute non-conformité



n'aura pas été rectifiée ou que l'agent autorisé n'aura pas accepté un plan visant à la rectifier, dans les situations prévues aux termes de la norme A5.2.1. À cet égard, elle estime que l'extrême fatigue des gens de mer qui sont à bord depuis plus de onze mois (durée maximale par défaut de la période d'embarquement) constitue non seulement une situation de toute évidence dangereuse pour la santé et la sécurité des gens de mer concernés, mais également un grave danger pour la sécurité de la navigation de manière générale. Elle renvoie à ce sujet à la norme A2.7, paragraphe 2, qui vise à faire en sorte que les gens de mer travaillent à bord de navires dotés d'effectifs suffisants pour assurer la sécurité, l'efficacité et la sûreté de l'exploitation des navires et qui souligne la nécessité d'éviter ou de restreindre la durée du travail excessive afin d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue.

20. ***Tout en prenant note des difficultés que les autorités de contrôle de l'État du port rencontrent au moment d'effectuer des inspections pendant la pandémie, la commission d'experts prie les États ayant ratifié la convention auxquels incombent des responsabilités en tant qu'État du port et qui ne l'ont pas encore fait d'adopter les mesures nécessaires sans délai afin de s'acquitter pleinement des obligations que leur fait la convention.***
21. Les membres du bureau de la Commission tripartite spéciale soulignent le rôle essentiel que les agents de contrôle de l'État du port jouent dans la situation actuelle pour déterminer s'il existe des conditions à bord qui présentent un danger évident pour la sécurité, la santé et le bien-être ou la sûreté des gens de mer et peuvent résulter de l'interruption de l'exploitation normale du navire du fait de la pandémie de COVID-19. Il s'agit non seulement de s'en remettre au jugement professionnel des agents de contrôle de l'État du port, mais aussi d'engager des discussions privées avec les gens de mer concernés avant qu'un navire ne quitte le port.

### **c) Responsabilités des États fournisseurs de main-d'œuvre**

22. Dans son observation générale, la commission d'experts note que les États fournisseurs de main-d'œuvre doivent jouer un rôle essentiel dans la coopération avec les États du pavillon et les États du port afin



de garantir le respect des droits des gens de mer. ***Elle prie les États ayant des responsabilités en matière de fourniture de main-d'œuvre et qui ne l'ont pas encore fait d'adopter immédiatement les mesures nécessaires pour faire en sorte que les installations et services nécessaires soient mis en place en ce qui concerne le transport, le dépistage et la quarantaine afin d'accueillir les gens de mer actuellement à l'étranger et de permettre aux autres gens de mer de rejoindre leur navire.***

## 5. Protéger la sécurité et la santé des gens de mer

23. En vertu de l'article IV, paragraphes 1 et 4, de la MLC, 2006, tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées et à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.
24. Conformément à la règle 4.1, paragraphe 1, de la MLC, 2006, les États du pavillon doivent s'assurer, en particulier dans le contexte de la pandémie de COVID-19, et compte tenu de la pénurie mondiale de certains matériels médicaux, que tous les gens de mer à bord de navires battant leur pavillon sont couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé – prévoyant notamment la fourniture de gel hydroalcoolique et d'équipements de protection individuelle<sup>9</sup> – et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats lorsqu'ils travaillent à bord, y compris à des avis médicaux par radio ou satellite, donnés gratuitement, 24 heures sur 24.
25. Conformément à la règle 4.1, paragraphe 3, de la MLC, 2006, l'État du port doit s'assurer que les gens de mer à bord de navires qui se trouvent sur son territoire ont accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats.
26. ***Dans son observation générale, la commission d'experts prie instamment tous les États qui ont ratifié la MLC, 2006, et qui ont des***

---

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



*responsabilités en tant qu'État du pavillon de veiller à ce que les gens de mer qui travaillent sur des navires battant leur pavillon soient couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et aient accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service à bord, y compris à la vaccination (règle 4.1), et que les gens de mer travaillant à bord des navires qui battent leur pavillon bénéficient d'un système de protection de la santé au travail et vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain (règle 4.3).*

27. *La commission d'experts prie aussi instamment les États qui ont ratifié la convention et qui ont des responsabilités en tant qu'État du port de s'assurer que les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur leur territoire ont accès à leurs installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats (règle 4.1).*
28. En outre, en vertu de l'article 28, paragraphe 2, du [Règlement sanitaire international de l'OMS \(2005\)](#), on ne peut empêcher un navire d'entrer dans un port pour des raisons de santé publique. En particulier, il ne peut être empêché de procéder à l'embarquement ou au débarquement, au déchargement ou au chargement de marchandises ou de ravitaillement ni d'embarquer du carburant, de l'eau, de la nourriture et des provisions <sup>10</sup>.
29. Les gens de mer, les armateurs et les autorités maritimes sont encouragés à se référer aux considérations pratiques sur la gestion de cas ou d'épidémie de COVID-19 à bord des navires, publiées par l'OMS sous le titre [Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships](#). Ce document, entre autres, contient des informations sur les mesures à adopter avant l'embarquement à bord d'un navire et pour gérer les cas suspects à bord <sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Dans cet article, il est également dit que les États parties peuvent subordonner l'autorisation de libre pratique à une inspection et, si une source d'infection ou de contamination est découverte à bord, à la désinfection, à la décontamination, à la désinsectisation ou à la dératisation, ou à d'autres mesures nécessaires pour prévenir la propagation de l'infection ou de la contamination.

<sup>11</sup> OMS, [Conduite à tenir en matière de lutte anti-infectieuse pour la prise en charge sécurisée du corps d'une personne décédée dans le contexte de la COVID-19: orientations provisoires](#).



30. Dans leur première déclaration commune du 31 mars 2020, les membres du bureau de la Commission tripartite spéciale indiquent ce qui suit: «Il est impératif que les États Membres fassent tout leur possible pour faciliter l’acheminement à bord des navires de fournitures médicales essentielles, de carburant, d’eau, de pièces détachées et de vivres. Il est préoccupant que, dans certaines régions du monde, des ports aient refusé l’entrée à des navires parce que ceux-ci avaient auparavant mouillé dans des ports se trouvant dans des zones touchées par le coronavirus, les empêchant ainsi de se procurer des fournitures essentielles. Il est en outre extrêmement alarmant d’apprendre que, dans certaines régions du monde, des fournisseurs n’ont pas été autorisés à monter à bord de navires pour fournir aux équipages masques, combinaisons et autres équipements de protection individuelle. Il est indispensable que les gens de mer aient accès à des fournitures et du matériel en quantité suffisante, conformément au *Guide médical international de bord* (troisième édition, non disponible en français) et aux orientations données par l’Association internationale de médecine, la Chambre internationale de la marine marchande et l’Organisation mondiale de la santé.»
31. Dans leur deuxième déclaration, publiée le 1<sup>er</sup> octobre 2020, les membres du bureau de la Commission tripartite spéciale prient les États Membres de réunir de toute urgence les services et organismes compétents notamment pour «veiller à ce que, en leur qualité de travailleurs essentiels, les gens de mer aient accès à titre de priorité à un programme de vaccination, dès que celui-ci existera, pour pouvoir remplir le rôle indispensable qu’ils jouent». L’ICS et l’ITF ont récemment réitéré cette demande.



## Réclamations individuelles par les gens de mer

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

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

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

SMS – +44 7984 356573

WhatsApp/Viber – +44 7523 515097

### **Facebook**

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

ITF Groupe de soutien aux gens de mer – <https://www.facebook.com/groups/191907568040511>

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

### **Site Web**

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

### **Applications pour téléphones portables**

ITF Gens de mer – disponible sur iOS et Android

ITF Bien-être – disponible sur iOS et Android

ITF Global – disponible sur iOS et Android

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

Téléphone – +44 (0)3000124279

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

### **Seafarers' help**

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

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

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

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

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

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



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

32. Deux conventions de l'OIT traitent de la nécessité de faciliter le transit et le transfert des gens de mer<sup>12</sup>. En particulier, conformément à l'article 6, paragraphe 7, de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telle qu'amendée, «[t]out Membre pour lequel la présente convention est en vigueur doit également autoriser, aussi rapidement que possible, l'entrée sur son territoire à tout marin en possession d'une pièce d'identité des gens de mer valable, assortie d'un passeport, lorsque cette entrée est sollicitée pour: a) embarquer à bord de son navire ou être transféré sur un autre navire; b) passer en transit afin de rejoindre son navire dans un autre pays ou afin d'être rapatrié ou pour toute autre fin approuvée par les autorités du Membre intéressé».
33. En vertu de la règle 2.5 de la MLC, 2006, les gens de mer ont le droit d'être rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiés dans le code de la convention du travail maritime, 2006 (ci-après, le code). Conformément à la norme A2.5.1, paragraphe 7, tout Membre doit faciliter le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans ses ports ou traversant ses eaux territoriales ou intérieures, ainsi que leur remplacement à bord.
34. ***Dans son observation générale, la commission d'experts prie instamment les États qui ont ratifié la MLC, 2006, et qui ont des responsabilités en tant qu'État du pavillon d'adopter les mesures nécessaires ou de renforcer celles en vigueur sans délai, pour veiller à ce que les gens de mer soient rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiés dans la convention, dans le strict respect de la durée maximale par défaut de la période d'embarquement découlant des dispositions de la convention (onze mois) (règle 2.5 et règle 2.4).***

---

<sup>12</sup> La convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telle qu'amendée, ratifiée par 35 pays, et la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, ratifiée par 64 pays.





**35. La commission d'experts appelle également les États qui ont des responsabilités en tant qu'État du pavillon à faciliter le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans leurs ports ou traversant leurs eaux territoriales ou intérieures (norme A2.5.1, paragraphe 7), et à permettre et faciliter le remplacement de gens de mer qui ont débarqué et, par conséquent, à garantir les effectifs de sécurité des navires en traitant rapidement et sans discrimination le dossier des nouvelles recrues qui entrent sur leur territoire exclusivement pour regagner leur navire (norme A2.5.1, paragraphe 7).**

## **7. Appel urgent à reconnaître les gens de mer comme des travailleurs essentiels**

36. Aux premiers stades de la pandémie, l'industrie maritime a exhorté l'OIT et la communauté internationale à reconnaître les gens de mer comme des travailleurs essentiels et à veiller à ce que, dans ces circonstances sans précédent, les États Membres garantissent que le flux de biens essentiels, d'énergie, de denrées alimentaires, de médicaments et de nombreux autres produits ne serait pas interrompu par des mesures qui empêchent les navires et les marins travaillant à leur bord de se déplacer en toute sécurité et de manière efficace. L'appel à reconnaître les gens de mer comme des travailleurs essentiels a été relayé dans un nombre sans précédent de communiqués, déclarations et lettres par des organisations, des gouvernements et différents acteurs du secteur maritime.



37. Plus récemment, l'Assemblée générale des Nations Unies <sup>13</sup>, le Conseil d'administration du BIT <sup>14</sup> et le Comité de la sécurité maritime de l'OMI <sup>15</sup> ont adopté des résolutions exhortant les États Membres à reconnaître les gens de mer comme des travailleurs essentiels. En particulier, dans sa résolution, le Conseil d'administration du BIT prie instamment tous les États Membres, conformément à la législation nationale applicable, 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. Conformément aux informations communiquées par l'OMI, au 12 janvier 2021, quelque 55 pays seulement avaient désigné les gens de mer comme étant des travailleurs essentiels <sup>16</sup>.
38. Dans son observation générale, la commission d'experts fait observer que, compte tenu du caractère essentiellement 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. La commission d'experts encourage donc vivement les États ayant ratifié la MLC, 2006, qui ne l'ont pas encore fait de considérer sans délai, en leur qualité d'État du pavillon, d'État du port ou d'État fournisseur de main-d'œuvre, que les gens de mer sont des travailleurs essentiels et d'établir dans la pratique les conséquences d'une telle qualification, afin de rétablir le respect des droits de ces personnes tels que consacrés dans la convention.
39. Dans leur première déclaration commune, les membres du bureau de la Commission tripartite spéciale affirment que «[l]es gens de mer devraient être reconnus officiellement comme des travailleurs essentiels et bénéficier de dérogations à toutes les restrictions de

---

<sup>13</sup> Voir la résolution [A/RES/75/17](#) de l'Assemblée générale des Nations Unies (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).

<sup>14</sup> Voir la [Résolution concernant les questions relatives au travail maritime et la pandémie de COVID-19](#) du Conseil d'administration du BIT.

<sup>15</sup> Voir la [résolution MSC.473\(ES.2\)](#) du Comité de la sécurité maritime de l'OMI sur les mesures recommandées pour faciliter la relève des équipages, l'accès aux soins médicaux et le voyage des gens de mer pendant la pandémie de COVID-19.

<sup>16</sup> Voir la lettre circulaire de l'OMI n° 4204/Add.35/Rev.2 du 12 janvier 2021.

voyage ainsi que d'une attention particulière de façon à pouvoir rejoindre leur navire ou en descendre et rentrer chez eux sans entrave, tout en respectant les bonnes pratiques en matière de lutte contre l'infection».

40. Dans une déclaration <sup>17</sup> publiée le 18 décembre 2020, les membres du bureau de la Commission tripartite spéciale ont indiqué ce qui suit au sujet des clauses interdisant les changements d'équipages: «[L]es armateurs et affréteurs sont invités à s'échanger en toute transparence les informations requises et à collaborer pour que les changements d'équipages nécessaires s'effectuent de façon rapide et au moindre coût. [...] Il ne devrait y avoir aucune clause dans les conventions d'affrètement interdisant d'effectuer les changements d'équipages nécessaires, car de telles clauses pourraient porter atteinte à la sécurité des opérations du commerce maritime ainsi qu'au bien-être et aux droits contractuels des marins. Les armateurs et les affréteurs risqueraient de se trouver dans une situation d'infraction à la législation internationale, notamment la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, si les conditions d'une convention interdisant les changements d'équipages nécessaires devaient être respectées.»
41. Dans une déclaration commune publiée dans une lettre circulaire de l'OMI <sup>18</sup>, le Secrétaire général de l'OMI et le Directeur général du BIT affirment que les clauses «interdisant la relève des équipages» sapent l'action menée pour remédier à la crise actuelle et ne font qu'exacerber la fatigue mentale et physique de gens de mer déjà épuisés, compromettent le respect des dispositions de la MLC, 2006, telle qu'amendée, et accroissent encore les risques qui pèsent sur la sécurité de la navigation. Ils demandent à tous les affréteurs de s'abstenir d'exiger que de telles clauses soient inscrites dans les chartes-parties, et aux propriétaires [armateurs au sens du BIT] et exploitants de navires de refuser ces clauses si elles sont exigées.
42. Enfin, le 26 janvier 2021, plus de 300 signataires (compagnies maritimes, affréteurs, assureurs maritimes, institutions financières, investisseurs, acteurs du secteur de l'aviation, organisations caritatives,

---

<sup>17</sup> Voir la [Déclaration des membres du bureau de la Commission tripartite spéciale sur la maladie à coronavirus \(COVID-19\) à propos d'une collaboration accrue entre armateurs et affréteurs en vue de faciliter les changements d'équipages](#).

<sup>18</sup> Voir la lettre circulaire n° 4204/Add.36/Rev.1 du 23 décembre 2020.

associations, etc.) ont apporté leur soutien à la [Déclaration Neptune](#) sur le bien-être des marins et les relèves d'équipages. Ils se sont engagés à prendre des mesures pour résoudre la crise du changement d'équipages.

## 8. Respect de la durée maximale des périodes d'embarquement

43. Comme énoncé précédemment, en raison des interdictions de changement d'équipages et de déplacement pour quitter un navire et y revenir, des centaines de milliers de gens de mer sont tenus de rester à bord pour des périodes dépassant onze mois, la durée maximale par défaut des périodes d'embarquement découlant des dispositions de la MLC, 2006 <sup>19</sup>.

44. Il est souligné que, quelles que soient les difficultés causées par la pandémie de COVID-19, la prolongation de la période d'embarquement au-delà de onze mois ne peut plus être considérée comme une solution à la question du changement d'équipages. En effet, les gouvernements ne doivent pas oublier que la fatigue peut devenir excessive et que la santé mentale des gens de mer peut se dégrader, à un point qui met en danger la santé des gens de mer et la sécurité de la navigation.

**45. Dans son observation générale, la commission d'experts demande également aux États qui ont des responsabilités en tant qu'État du pavillon de veiller à ce que l'interdiction de la renonciation au congé payé annuel minimum soit strictement appliquée, sauf dans les cas**

---

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



***prévus par l'autorité compétente (règle 2.4 et norme A2.4, paragraphe 3), et à ce que les gens de mer soient rapatriés sans frais pour eux-mêmes dans les cas et dans les conditions spécifiés dans la convention, dans le strict respect de la durée maximale par défaut de la période d'embarquement découlant des dispositions de la convention (onze mois) (règle 2.5 et règle 2.4).***

## 9. Assurer des effectifs minima

46. Conformément à la norme A2.7, paragraphes 1 et 3, de la MLC, 2006, tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant, en nombre et en qualité, pour assurer la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel, quelles que soient les conditions d'exploitation, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité ou à tout autre document équivalent établi par l'autorité compétente, et compte étant tenu des prescriptions concernant l'alimentation et le service de table.
47. Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, certaines autorités maritimes ont envisagé d'abaisser le niveau des effectifs à bord, étant donné les difficultés rencontrées par les armateurs pour maintenir les effectifs minima.
48. ***Dans son observation générale, la commission d'experts demande aux États qui ont ratifié la MLC, 2006, et qui ont des responsabilités en tant qu'État du pavillon de veiller à ce que les navires battant leur pavillon soient dotés d'un nombre suffisant de gens de mer employés à bord pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation du navire, l'attention nécessaire étant accordée à la sûreté, quelles que soient les circonstances, compte tenu du souci d'éviter une trop grande fatigue aux gens de mer ainsi que de la nature et des conditions particulières du voyage (règle 2.7).***

## 10. Expiration des certificats médicaux

49. Dans le contexte actuel, le renouvellement des certificats médicaux est une difficulté supplémentaire pour les gens de mer. Ces certificats sont régis par la règle I/9 de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978,

telle qu'amendée (Convention STCW), et la règle 1.2 de la MLC, 2006. Ces deux traités internationaux fixent à deux ans la durée maximale de validité des certificats médicaux. Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'au prochain port d'escale où le marin pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que cette période n'excède pas trois mois.

50. Bien qu'une approche pragmatique ait été préconisée au début de la pandémie en matière de certificats médicaux, le Bureau se réfère à cet égard à l'appel urgent lancé par la commission d'experts dans son observation générale à tous les États ayant ratifié la MLC, 2006, pour qu'ils adoptent sans délai toutes les mesures nécessaires afin de rétablir la protection des droits des gens de mer et de s'acquitter pleinement des obligations qui leur incombent au titre de la MLC, 2006.

## 11. Certification concernant la formation et les qualifications

51. Conformément à la règle 1.3 de la MLC, 2006, un marin doit, pour travailler à bord d'un navire, avoir suivi une formation, être titulaire d'un certificat de capacité ou être qualifié à un autre titre pour exercer ses fonctions. La formation et les certificats délivrés conformément aux dispositions pertinentes de la Convention STCW sont considérés comme satisfaisant à cette prescription.
52. Dans les précédentes versions de la présente Note d'information, il est indiqué que les mesures prises dans le monde entier à la suite de la pandémie ont constitué un défi de taille pour les administrations, s'agissant de poursuivre la formation des gens de mer, de revalider les titres et de délivrer des visas attestant la reconnaissance des titres conformément à la Convention STCW.
53. Bien qu'une approche pragmatique ait été préconisée au début de la pandémie en matière de certification concernant la formation et les qualifications, le Bureau se réfère à cet égard à l'appel urgent lancé par la commission d'experts dans son observation générale à tous les États ayant ratifié la MLC, 2006, pour qu'ils adoptent sans délai toutes les mesures nécessaires afin de rétablir la protection des droits des gens

de mer et de s'acquitter pleinement des obligations qui leur incombent au titre de la MLC, 2006.

## 12. Certificat de travail maritime et inspections

54. Depuis le début de l'épidémie de COVID-19, le secteur des transports maritimes et les autorités maritimes ont beaucoup de mal à mener les inspections requises par le titre 5 de la MLC, 2006.
55. Le Bureau se réfère à cet égard à l'observation générale de la commission d'experts exhortant tous les États qui ont ratifié la MLC, 2006, et qui ont des responsabilités en tant qu'État du pavillon à adopter les mesures nécessaires ou à renforcer celles en vigueur sans délai, y compris en augmentant la fréquence des inspections, si nécessaire, afin de garantir que les navires qui battent leur pavillon respectent pleinement les dispositions de la convention.
56. En outre, tout en prenant note des difficultés auxquelles se heurtent les autorités de contrôle de l'État du port pour effectuer des inspections pendant la pandémie, la commission d'experts prie les États ayant ratifié la convention et ayant des responsabilités en tant qu'État du port et qui ne l'ont pas encore fait d'adopter les mesures nécessaires sans délai afin de s'acquitter pleinement des obligations qui leur incombent au titre de la convention.

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

57. Conformément à la norme A4.2.1, paragraphe 1 *a)*, de la MLC, 2006, les armateurs doivent prendre à leur charge le coût pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates. Conformément au paragraphe 3 de cette norme, lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité

de travail, l'armateur verse la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié conformément aux dispositions de la convention, ainsi que la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoient la législation nationale ou les conventions collectives, à partir du rapatriement ou du débarquement du marin jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre concerné. Dans ce contexte, les gens de mer qui ont contracté le COVID-19 devraient avoir droit à un congé de maladie rémunéré ou à des indemnités de maladie tant qu'ils sont en incapacité de travail, à titre de dédommagement pour la perte de salaire qu'ils subissent en conséquence. Les périodes de quarantaine à bord et à terre imposées aux gens de mer – qu'ils présentent des symptômes, aient été exposés ou soient mis en quarantaine par mesure de précaution – sont également couvertes par les dispositions susmentionnées de la MLC, 2006.

58. Il est important de noter que, avant ou pendant la procédure de rapatriement, la prise en charge des frais médicaux, du logement et de la nourriture pendant les périodes d'auto-isollement ou de quarantaine – que les intéressés présentent des symptômes, aient été exposés ou soient mis en quarantaine par mesure de précaution – doit être assumée par l'armateur jusqu'à ce que les gens de mer soient considérés comme dûment rapatriés, à moins que ces dépenses ne soient prises en charge par les autorités publiques, conformément à la législation nationale applicable <sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Conformément à la norme A4.2.1, paragr. 1 c), de la MLC, 2006, les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité. Est également pertinent dans ce contexte le paragraphe 6 de la même norme, selon lequel, dès lors que la responsabilité en est assumée par les autorités publiques, la législation nationale peut exempter l'armateur de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation.





**59. Dans son observation générale, la commission d'experts prie les États du pavillon de veiller à ce qu'aucun honoraire ni autres frais ne soient facturés aux gens de mer directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement ou le placement, ainsi que pour toute obligation de quarantaine préalable à l'embarquement, en dehors des coûts autorisés en application de la norme A1.4, paragraphe 5.**

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

60. En vertu de la règle 2.4, paragraphe 2, de la MLC, 2006, des permissions à terre sont accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leurs fonctions.

61. Les autorités maritimes doivent continuer de respecter cette obligation, sans préjudice de l'adoption de mesures proportionnées visant précisément à minimiser le risque de contagion. L'accès aux installations de bien-être dans les ports doit également être assuré, dans toute la mesure possible, pendant la pandémie de COVID-19. Un plus grand accès à un équipement de protection individuelle et une meilleure connaissance du COVID-19 facilitent certainement le respect de ces obligations.

62. Dans son observation générale, la commission d'experts prie les États du pavillon de veiller à ce que des permissions à terre soient accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leurs fonctions et dans le strict respect de toute mesure de santé publique applicable à la population locale (règle 2.4, paragraphe 2). Elle appelle également les États ayant des responsabilités en tant qu'État du port à permettre aux gens de mer d'exercer leur droit au congé à terre conformément à la règle 2.4, paragraphe 2, dans le strict respect de toute mesure de santé publique applicable à la population locale.

63. La Commission d'experts prie également les États du pavillon de veiller à ce que les gens de mer aient accès à des installations de bien-être à terre, s'il en existe, dans le strict respect de toute mesure de santé publique applicable à la population locale (règle 4.4), et à ce que des



mesures soient prises pour soutenir le bien-être des gens de mer à bord des navires, en particulier durant les périodes étendues de service à bord, y compris les arrangements pour contacter la famille et les proches.

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

## 15. Abandon des gens de mer

65. Les mesures adoptées pour contenir la pandémie ajoutent à la difficulté de résoudre les cas d'abandon qui se sont produits avant l'apparition de l'épidémie de COVID-19<sup>21</sup>. La base de données OMI/OIT sur les cas signalés d'abandon des gens de mer montre une augmentation considérable de ces cas dans la deuxième moitié de 2020, certains étant liés aux mesures visant à faire face au COVID-19. Il est rappelé que, même dans le contexte de la crise liée au COVID-19, les États du pavillon, les États du port et les États fournisseurs de main-d'œuvre restent liés par les obligations en matière de rapatriement énoncées dans la règle 2.5 de la MLC, 2006, et par les dispositions pertinentes du code. Les États Membres doivent faire tout leur possible pour résoudre rapidement les cas d'abandon et veiller à ce que les gens de mer qui se trouvent dans cette situation soient rapatriés dès que possible et

---

<sup>21</sup> Disponible à l'adresse [https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home?p\\_lang=fr](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home?p_lang=fr). La base de données OMI/OIT contient une liste régulièrement mise à jour des navires signalés à l'OIT par des organisations compétentes comme abandonnés dans différents ports du monde. Elle inclut notamment des informations sur les gens de mer et les pêcheurs victimes d'abandon et sur leur situation actuelle. Lorsqu'un cas d'abandon est considéré comme lié à la pandémie de COVID-19, l'organisation ou le gouvernement signalant le cas peut communiquer les informations pertinentes dans la case du formulaire réservée à cet effet.



perçoivent les salaires qui leur sont dus, conformément aux dispositions pertinentes de la MLC, 2006.

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