



Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée

Genève, 7-11 avril 2025

► Propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, conformément à l'article XV de la convention

Le présent document regroupe les 16 propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), reçues par le Bureau international du travail conformément à l'article XV de la convention. Ces propositions seront examinées à la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale (STC) de la MLC, 2006 (Genève, 7-11 avril 2025).

Il convient de rappeler qu'à sa quatrième réunion (Partie II), la STC a reporté l'examen de deux propositions d'amendement au code de la MLC, 2006, l'une concernant la durée maximale de la période d'embarquement, l'autre le droit des gens de mer d'être rapatriés jusqu'à leur domicile ¹. À ce titre, il convient de noter que le groupe des gens de mer et un groupe de gouvernements membres de l'Union européenne (UE) ont présenté deux nouvelles propositions d'amendement (propositions n^{os} 10 et 16 respectivement) remplaçant celles qu'ils avaient soumises à la discussion de 2022, qui ne seront donc pas examinées à la cinquième réunion de la STC.

Avant que les propositions d'amendement ne soient communiquées à la STC en vue de leur éventuelle adoption, tous les Membres de l'Organisation, qu'ils aient ou non ratifié la convention, ont la possibilité de formuler des observations ou des suggestions à leur sujet que la commission prendra en compte. Les gouvernements de tous les États Membres sont invités à faire connaître au Bureau, conformément

¹ Rapport final de la quatrième réunion (Partie II) de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), STCMLC/Partie II/2022/4, paragr. 414 et 415, et GB.346/LILS/3, paragr. 15.

aux procédures de consultation tripartite en vigueur au niveau national, leurs observations ou suggestions concernant les propositions avant le **15 mars 2025**, en envoyant un courrier électronique à l'adresse suivante: MLCamend@ilo.org.

► **Résumé** ²

Groupe	Numéro de la proposition	Sujet	Dispositions du code
Groupe des armateurs et groupe des gens de mer			
	Proposition n° 1:	Violence et harcèlement	<i>Norme A4.3, paragraphes 1, 2 et 4</i> <i>Principe directeur B4.3.1, paragraphes 1 et 4</i>
	Proposition n° 2:	Rapatriement	<i>Norme A2.5.1, paragraphes 8 et 10 (nouveau)</i>
	Proposition n° 3:	Permission à terre	<i>Norme A2.4</i>
	Proposition n° 4:	Travailleurs clés	<i>Norme A5.1.1</i> <i>Norme A5.2.1</i> <i>Norme A5.3</i>
	Proposition n° 5:	Accidents maritimes	<i>Norme A5.1.6</i>
Groupe des gens de mer			
	Proposition n° 6:	Durée du travail ou du repos (Limitations)	<i>Norme A2.3, paragraphes 5 et 13</i>
	Proposition n° 7:	Durée du travail ou du repos (Dérogations)	<i>Norme A2.3, paragraphe 13</i>
	Proposition n° 8:	Développement des carrières et des aptitudes professionnelles	<i>Règle 1.3</i> <i>Norme A1.3 (nouveau)</i>
	Proposition n° 9:	Formation et développement	<i>Norme A2.8, paragraphe 3</i>
	Proposition n° 10:	Rapatriement	<i>Norme A2.5.1, paragraphe 3 (nouveau)</i>
Groupe des armateurs			
	Proposition n° 11:	Guide médical international	<i>Principe directeur B4.1.1, paragraphes 2 et 4</i>

² L'ordre dans lequel les propositions d'amendement sont présentées ici n'a pas d'incidence sur l'ordre dans lequel elles seront examinées lors de la cinquième réunion de la STC (Genève, 7-11 avril 2025).

Groupe	Numéro de la proposition	Sujet	Dispositions du code
Gouvernements			
Afrique du Sud, Australie, Canada, Îles Marshall, Norvège, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	Proposition n° 12:	Violence et harcèlement	<i>Norme A1.4, paragraphe 5</i> <i>Principe directeur B2.8.1, paragraphe 1</i> <i>Principe directeur B3.1.10, paragraphe 1</i> <i>Norme A4.1, paragraphe 1</i> <i>Principe directeur B4.1.3, paragraphe 2</i> <i>Norme A4.3, paragraphes 1, 2, 3 et 5 à 8</i> <i>Principe directeur B4.3.1, paragraphes 1, 2, 4 et 6</i> <i>Norme A5.1.5, paragraphes 2, 3 et 5 (nouveau)</i>
Allemagne, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède	Proposition n° 13:	Violence et harcèlement	<i>Norme A4.3, paragraphes 1 et 2</i>
Allemagne, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède	Proposition n° 14:	Permission à terre	<i>Norme A2.4, paragraphe 4 (nouveau)</i> <i>Norme A4.4, paragraphes 6 et 7 (nouveaux)</i> <i>Principe directeur B4.4.5</i>
Allemagne, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède	Proposition n° 15:	Formation médicale	<i>Norme A4.1, paragraphe 4 e) (nouveau)</i> <i>Principe directeur B4.1.1, paragraphe 3</i>

Groupe	Numéro de la proposition	Sujet	Dispositions du code
Allemagne, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède	Proposition n° 16:	Durée maximale de la période d'embarquement	<i>Norme A2.5.1, paragraphe 2</i> <i>Annexe A5-I</i> <i>Annexe A5-II</i> <i>Annexe A5-III</i>

Proposition n° 1 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)

1. Objet

Violence et harcèlement

2. Contexte

À sa [deuxième réunion](#), tenue en février 2024, le Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions concernant les gens de mer et l'élément humain a notamment recommandé au Conseil d'administration du BIT d'employer l'expression «la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles» dans les instruments et les orientations de l'OIT pertinents, le cas échéant, assortie d'une référence à la définition de l'expression «violence et harcèlement» contenue dans la convention (n° 190) sur la violence et le harcèlement, 2019 (ci-après, la convention n° 190).

Il a également recommandé au Conseil d'administration du BIT d'inviter les membres de la Commission tripartite spéciale à envisager de soumettre des propositions visant à modifier la MLC, 2006, en tenant compte des dispositions de la convention n° 190, afin de veiller à ce que les États Membres:

1. définissent et interdisent la violence et le harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles;
2. adoptent des politiques, des mesures et des programmes appropriés pour prévenir et combattre ces problèmes en précisant les responsabilités distinctes et complémentaires des États du pavillon, des États du port, des États fournisseurs de main-d'œuvre, des armateurs, des gens de mer et des autres parties prenantes concernées, selon qu'il convient;
3. exigent des armateurs qu'ils adoptent des politiques et des mesures appropriées pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles;
4. adaptent les mécanismes de traitement des plaintes à bord des navires et à terre pour faciliter l'accès à des recours efficaces en cas de violence et de harcèlement, y compris des mesures de protection contre la victimisation et les représailles, ainsi

que de protection de la vie privée et de la confidentialité des données des personnes concernées; et

5. renforcent la coopération entre les États du pavillon, les États du port et les États fournisseurs de main-d'œuvre sur ces questions ³.

3. Finalité

L'objectif est de refléter l'équilibre des responsabilités entre les employeurs, les travailleurs, leurs organisations et les gouvernements, comme cela a été fait dans la convention n° 190. Les partenaires sociaux estiment que c'est dans la norme A4.3 qu'il est le plus adapté d'ajouter de nouvelles dispositions obligatoires couvrant cette question, tout en notant que le principe directeur B4.3 contient des dispositions non obligatoires et une mention du document *Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying* (Orientations sur l'élimination du harcèlement et de l'intimidation à bord des navires) publié conjointement par l'International Chamber of Shipping (ICS) et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF).

4. Considérations pertinentes

La présente proposition vise à répondre aux recommandations expresses du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions concernant les gens de mer et l'élément humain, formulées à sa deuxième réunion. Le tableau ci-après précise certaines considérations pertinentes au regard de chacune d'entre elles.

Recommandation du Groupe de travail tripartite mixte	Considérations pertinentes
1. Définir et interdire la violence et le harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles.	Les définitions employées dans la convention n° 190 devraient être utilisées, car elles sont d'application générale. Elles sont entendues comme incluant le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles.
2. Adopter des politiques, des mesures et des programmes appropriés pour prévenir et combattre ces problèmes en précisant les responsabilités distinctes et complémentaires des États du pavillon, des États du port, des États fournisseurs de main-d'œuvre, des armateurs, des gens de mer et des autres parties prenantes concernées, selon qu'il convient.	Les partenaires sociaux l'ont prise en compte dans leur proposition.
3. Exiger des armateurs qu'ils adoptent des politiques et des mesures appropriées pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles.	Les partenaires sociaux l'ont prise en compte dans leur proposition.
4. Adapter les mécanismes de traitement des plaintes à bord des navires et à terre pour faciliter	La MLC, 2006, prévoit des procédures de plainte à bord et à terre. Les orientations conjointes de

³ Les recommandations adoptées par le Groupe de travail tripartite mixte se trouvent à l'adresse suivante: [Rapport de la deuxième réunion – Deuxième réunion du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions concernant les gens de mer et l'élément humain](#), ILO-IMO JTWG-SIHE 2/6 (extrait) (en anglais).

Recommandation du Groupe de travail tripartite mixte	Considérations pertinentes
l'accès à des recours efficaces en cas de violence et de harcèlement, y compris des mesures de protection contre la victimisation et les représailles, ainsi que de protection de la vie privée et de la confidentialité des données des personnes concernées.	l'ICS et de l'ITF contiennent une recommandation relative à l'accès en toute confidentialité aux personnes à contacter.
5. Renforcer la coopération entre les États du pavillon, les États du port et les États fournisseurs de main-d'œuvre sur ces questions.	L'article I, paragraphe 2, de la MLC, 2006, impose la coopération entre les Membres.

5. Mesure(s) transitoire(s)

Aucune mesure transitoire n'est jugée nécessaire. Un nombre croissant d'États ayant ratifié la MLC, 2006, ont également ratifié la convention n° 190 ou sont en train de le faire. Ceux qui ne l'ont pas encore fait pourront mettre en œuvre des mesures équivalentes dans l'ensemble pour ce qui concerne les gens de mer, conformément au paragraphe 3 de l'article VI, de la MLC, 2006.

6. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A4.3, paragraphe 1, ajouter un nouvel alinéa e)		1. La législation et les autres mesures à adopter conformément au paragraphe 3 de la règle 4.3 couvrent les sujets suivants: [...] <u>e) la prévention et l'élimination de la violence et du harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, conformément à la convention (n° 190) sur la violence et le harcèlement, 2019.</u>
Norme A4.3, ajout de texte à l'alinéa b)		2. Les dispositions prévues au paragraphe 1 de la présente norme doivent: [...] <u>b) indiquer clairement l'obligation qu'ont les armateurs, les gens de mer et les autres personnes intéressées de se conformer aux normes applicables ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et de santé au travail et aux mesures mises en œuvre pour prévenir et éliminer la violence et le harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans;</u>
Norme A4.3, ajout de texte au paragraphe 4		4. Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail, <u>ainsi que sur la prévention et l'élimination de la violence et du harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles,</u> est réputé équivaloir au respect des prescriptions de la présente convention.
	Principe directeur B4.3.1,	1. Les dispositions visées à la norme A4.3 devraient tenir compte du recueil de directives pratiques du BIT intitulé <i>Prévention des accidents</i>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
	ajout de texte au paragraphe 1	à bord des navires en mer et dans les ports, 1996, et de ses versions ultérieures, ainsi que des autres normes et directives connexes de l'Organisation internationale du Travail, et des autres normes, directives et recueils pratiques internationaux concernant la protection de la sécurité et de la santé au travail, y compris les niveaux d'exposition qui y figurent. Il conviendrait de prendre en compte également la recommandation (n° 206) sur la violence et le harcèlement, 2019, et la version la plus récente du document <i>Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying</i> (Orientations sur l'élimination du harcèlement et de l'intimidation à bord des navires) publiée conjointement par l'International Chamber of Shipping et la Fédération internationale des ouvriers du transport.
	Principe directeur B4.3.1, remplacement de texte au paragraphe 4 d)	4. Par ailleurs, l'autorité compétente devrait veiller à ce qu'il soit tenu compte des conséquences pour la santé et la sécurité, particulièrement dans les domaines suivants: a) réponse aux urgences et aux accidents; b) effets de la dépendance envers les drogues et l'alcool; c) protection et prévention relatives au VIH/SIDA; d) violence et harcèlement, y compris harcèlement sexuel, actes d'intimidation et agressions sexuelles-harcèlement et intimidation .

Proposition n° 2 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)

1. Objet

Rapatriement

2. Contexte

En mai 2022, l'OMI a adopté des amendements à sa Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL), entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2024 (résolution FAL.14(46)), après un réexamen complet de l'annexe de cet instrument. Certains de ces amendements se fondent sur les leçons tirées de la pandémie de COVID-19 en ce qui concerne «l'arrivée et le départ des personnes». Ainsi, les propositions d'amendements soumises ici s'inscrivent dans le prolongement de ces modifications de la Convention FAL, dans le contexte de la MLC, 2006. Ils se rapportent plus précisément au rapatriement des gens de mer non nationaux et non résidents qui travaillent à bord de navires effectuant des voyages internationaux.

3. Finalité

L'objectif est de faire en sorte que les leçons soient tirées de la pandémie de COVID-19 et, en particulier, de garantir que les gens de mer ne soient pas tenus d'être en possession d'un visa ou d'un permis spécial lorsqu'ils débarquent de leur navire pour être rapatriés. La présente proposition vise également à garantir que les gens de mer ne subissent aucune discrimination, fondée sur quelque motif que ce soit.

4. Considérations pertinentes

Ces propositions mettront fin à des exigences administratives injustifiées, et faciliteront les déplacements des gens de mer dans le cadre de leur rapatriement. Elles garantiront également que les gens de mer ne subissent aucune discrimination fondée sur quelque motif que ce soit, et quel que soit de l'État du pavillon du navire sur lequel ils sont employés, sont engagés ou travaillent.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A2.5.1, ajout de texte au paragraphe 8		<u>8. En particulier, un Membre ne doit pas refuser à un marin le droit d'être rapatrié du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé. Les Membres ne doivent pas exiger que les gens de mer soient en possession d'un visa ou d'un permis spécial lorsqu'ils débarquent de leur navire pour être rapatriés.</u>
Norme A2.5.1, ajout d'un nouveau paragraphe 10.		<u>10. Tout membre facilite le rapatriement des gens de mer de manière à exclure la discrimination fondée sur quelque motif que ce soit, et quel que soit l'État du pavillon du navire sur lequel ils sont employés, sont engagés ou travaillent.</u>

Proposition n° 3 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)

1. Objet

Permission à terre

2. Contexte

Malgré la disposition de la MLC, 2006 qui prévoit que des permissions à terre sont accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être (règle 2.4, paragraphe 2), au plus fort de la récente pandémie de COVID-19, des perturbations dans la chaîne d'approvisionnement et des conflits, les gens de mer ont vu l'exercice de leur droit à une permission à terre restreint. Les partenaires sociaux présentent cette proposition en s'inspirant des amendements aux dispositions de la Convention FAL de l'OMI récemment adoptés.

3. Finalité

L'objectif est de développer le régime de la permission à terre qui figure au paragraphe 2 de la règle 4.2, en incorporant des mesures nouvelles au sein de la norme A2.4 et du principe directeur B2.4. Les partenaires sociaux estiment que, lorsqu'un sujet est couvert par plusieurs instruments impératifs, il est nécessaire d'assurer la cohérence de leurs dispositions. Les gouvernements ayant déjà convenus de mesures similaires au sein de la Convention FAL de l'OMI, les amendements proposés à la MLC, 2006 devrait recueillir un large soutien.

4. Considérations pertinentes

Les présentes propositions renforceront les droits des gens de mer en ce qui concerne la permission à terre dans un souci de santé et de bien-être. Leur mise en œuvre concrétisera les leçons tirées de la pandémie de COVID-19.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A2.4 – Droit à un congé, remplacer par la norme A2.4.1 – Congé annuel		Norme A2.4 – Droit à un congé <u>Norme A2.4.1 – Congé annuel</u> 1. Tout Membre adopte une législation qui détermine les normes minimales de congé annuel applicables aux gens de mer [...].
Norme A2.4 – Droit à un congé, ajouter une nouvelle norme A2.4.2 – Permission à terre		<u>Norme A2.4.2 – Permission à terre</u> <u>1. Tout membre veille à ce que les autorités publiques autorisent les gens de mer à se rendre à terre pendant l'escale de leur navire dans un port de sa juridiction, sous réserve que les formalités requises aient été remplies et que les autorités publiques n'aient aucune raison de refuser la permission de descendre à terre pour des motifs de santé, de sécurité ou d'ordre publics.</u> <u>2. La permission à terre est accordée de manière à exclure la discrimination fondée sur quelque motif que ce soit, et quel que soit l'État du pavillon du navire sur lequel les gens de mer sont employés, sont engagés ou travaillent.</u> <u>3. Aucun marin ne doit être tenu d'être en possession d'un visa ou d'un permis spécial, par exemple un laissez-passer, pour bénéficier d'une permission à terre.</u> <u>4. En cas de refus de la permission à terre, les autorités publiques doivent faire part des motifs de leur décision au marin concerné et au capitaine. Si le marin concerné ou le capitaine en font la demande, ces motifs sont fournis par écrit.</u> <u>5. Tout Membre exige des armateurs qu'ils autorisent les gens de mer engagés sur des navires battant son pavillon à prendre des permissions à terre dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leur fonction.</u> <u>6. Des permissions à terre sont accordées aux gens de mer qui ne sont pas en service dès l'arrivée du navire dans le port, excepté uniquement lorsque les autorités concernées de l'État du port ont interdit ou restreint le débarquement, ou pour des raisons de sécurité ou opérationnelles.</u>
	Principe directeur B2.4, ajout d'un nouveau principe directeur B2.4.5	<u>Principe directeur B2.4.5 – Facilitation de la permission à terre</u> <u>1. Tout Membre devrait coopérer avec les armateurs ou leurs agents dans les ports pour établir des</u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
	- Facilitation de la permission de descendre à terre	<u>procédures à bord des navires et dans les ports qui facilitent la permission à terre pour les gens de mer.</u> <u>2. Tout Membre, lorsqu'il approuve les plans de sécurité des installations portuaires et qu'il en supervise l'exécution, devrait reconnaître le droit des gens de mer à une permission à terre et la nécessité d'avoir accès à des installations de bien-être</u> <u>3. Tout Membre devrait faire en sorte que le personnel dans ses ports et ses terminaux reçoive des informations ou des formations adaptées sur les droits des gens de mer, y compris le droit à des permissions à terre.</u>

Proposition n° 4 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)

1. Objet

Travailleurs clés

2. Contexte

La présente proposition répond aux effets de la pandémie de COVID-19 sur le secteur maritime, y compris les nombreux manquements à la MLC, 2006, signalés. Pendant la COVID-19, des dizaines de milliers de gens de mer sont restés bloqués ou n'ont pas pu rejoindre leur navire en raison des restrictions en matière de voyage. Le contrat d'engagement maritime des gens de mer a été prolongé, avec ou sans leur consentement. Les marins n'ont pas eu la permission de descendre à terre; on leur a refusé l'accès aux installations à terre et aux soins médicaux à terre. Les cas d'abandon de gens de mer se sont encore aggravés. Dans son 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, adoptée en 2020, la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (la commission d'experts) a rappelé ce qui suit: «Le Bureau a également reçu des informations sur des centaines de plaintes individuelles de gens de mer, informations directement adressées par les gens de mer concernés ou transmises par l'Équipe de gestion de crise pour les gens de mer mise en place par le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI). [...] L'ITF et l'ICS disent qu'elles ont reçu des milliers de plaintes individuelles de gens de mer du monde entier décrivant des situations désespérées dans lesquelles les dispositions de la MLC, 2006, sont violées. Dans plusieurs cas, les gens de mer sont priés de continuer à travailler au-delà de la période convenue dans leur contrat d'engagement maritime, et sont privés de l'accès à des soins médicaux à terre (*règle 4.1*), ainsi que de leur droit au rapatriement (*règle 2.5*), au congé annuel et à la permission à terre (*règle 2.4*). Il est rappelé que la plupart des navires ne disposent pas de personnel ayant suivi une formation aux soins médicaux à bord et que, de ce fait, les gens de mer ne bénéficient d'aucun soin médical quand ils ne peuvent avoir accès aux soins médicaux à terre. [...]» La commission d'experts a observé

que, d'après les informations fournies 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 [...]». En outre, la commission d'experts a estimé que [...] «ces éléments constituent une base suffisante pour conclure que les Membres, dans leur ensemble, ne respectent pas l'article 1, 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'autre nature. En revanche, la commission 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.» De plus, la commission d'experts a souligné que «[...] la non-application des principes et prescriptions fondamentaux [de la convention] [...] 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. [...]»

3. Finalité

L'objectif est d'empêcher autant que possible que les violations de la MLC, 2006, commises pendant la pandémie de COVID-19 ne se reproduisent en cas de nouvelle pandémie internationale ou urgence sanitaire mondiale. Les amendements proposés s'ajoutent à d'autres initiatives nationales ou internationales qui peuvent être menées pour protéger contre les effets de toute future pandémie ou urgence sanitaire mondiale. Compte tenu du mandat de la Commission tripartite spéciale, ces amendements concernent les normes du titre 5 de la convention.

Pendant la COVID-19, de nombreux appels ont été lancés pour que les gens de mer soient désignés comme étant des travailleurs clés. Par ordre chronologique, en voici quelques exemples:

Appels lancés pour que les gens de mer soient désignés comme étant des «travailleurs clés»

- i) Le 27 mars 2020, dans la lettre circulaire n° 4204/Add.6 de l'OMI (annexe), il a été recommandé aux gouvernements et aux autorités nationales compétentes de: «désigner les gens de mer professionnels et le personnel maritime, quelle que soit la nationalité de ces derniers dès lors qu'ils relèvent de leur juridiction, comme des “travailleurs-clés” assurant un “service essentiel”»; et «désigner les travailleurs portuaires, le personnel des autorités et services portuaires et, notamment, d'autres personnels auxiliaires vitaux, tels que les pilotes, les équipages des remorqueurs d'amarrage et des dragueurs et les ravitailleurs des navires, comme des “travailleurs clés” puisqu'ils assurent un service essentiel en facilitant les opérations maritimes et portuaires afin de garantir la circulation des cargaisons et la poursuite d'autres activités économiques vitales, qu'ils soient employés par le secteur public ou privé».
- ii) Le 31 mars 2020, dans une déclaration sur la maladie à coronavirus, le bureau de la Commission tripartite spéciale a affirmé que les gens de mer devraient être officiellement reconnus comme des travailleurs clés et bénéficier de dérogations à toutes les restrictions de voyage ainsi que d'une attention

particulière de façon à leur permettre de rejoindre leur navire ou d'en débarquer et de rentrer chez eux sans entrave, dans le respect des bonnes pratiques en matière de lutte contre l'infection.

- iii) Le 22 mai 2020, la Secrétaire générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le Directeur général du BIT et le Secrétaire général de l'OMI ont publié une déclaration conjointe sur la désignation des gens de mer, du personnel maritime, du personnel des navires de pêche, du personnel du secteur de l'énergie en mer, du personnel de l'aviation, du personnel de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien et du personnel des prestataires de services dans les aéroports et les ports comme des travailleurs clés, ainsi que sur la facilitation de la relève des équipages dans les ports et les aéroports, dans le contexte de la pandémie de COVID-19.
- iv) Le 8 juin 2020, le Directeur général du BIT, Guy Ryder, en a appelé aux États Membres «afin qu'ils reconnaissent les gens de mer comme des "travailleurs clés" et qu'ils adoptent les mesures indispensables qui permettront à ceux qui ont travaillé dur pour assurer la continuité de notre approvisionnement en médicaments, en produits alimentaires et en d'autres produits de première nécessité de pouvoir rentrer chez eux et d'être remplacés par de nouveaux équipages. [...] Il est inacceptable d'obliger des marins épuisés à continuer de travailler plus de quatre mois après la fin de leur contrat. Cela met en danger leur santé et met en péril la sécurité maritime. Il faut agir dès maintenant pour garantir aux gens de mer un travail décent, éviter les accidents en mer et les catastrophes environnementales. Nous appelons les gouvernements à travailler ensemble pour que la relève des équipages se fasse dans de bonnes conditions de sécurité.»
- v) Le 12 juin 2020, le Secrétaire général de l'ONU, António Guterres, a mentionné la crise humanitaire et sécuritaire qui prenait de l'ampleur chez les gens de mer du monde entier et appelé tous les pays à désigner officiellement les gens de mer et les autres membres du personnel maritime comme étant des «travailleurs clés» et à faire en sorte que la relève des équipages se fasse en toute sécurité.
- vi) Le 9 juillet 2020, dans une déclaration conjointe sur la relève des équipages adoptée lors du sommet international virtuel sur les questions maritimes, les gouvernements de l'Allemagne, de l'Arabie saoudite, de Chypre, du Danemark, des Émirats arabes unis, des États-Unis d'Amérique, de la France, de la Géorgie, de la Grèce, de l'Indonésie, de la Norvège, des Pays-Bas, des Philippines, du Royaume-Uni et de Singapour ont invité l'ensemble des États membres de l'OMI à désigner les gens de mer comme des «travailleurs clés» assurant un service essentiel, afin de faciliter leur embarquement ou leur débarquement en toute sécurité et sans entrave.
- vii) Le 21 septembre 2020, dans une résolution, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI: [a instamment prié] les États Membres et les autorités nationales compétentes [...] «2. de désigner les gens de mer comme "travailleurs clés" assurant un service essentiel, pour qu'ils puissent circuler de façon sûre et sans

entrave afin d'embarquer à bord d'un navire ou d'en débarquer, et d'examiner les moyens légaux d'accepter les documents internationalement reconnus que les gens de mer transportent comme preuve de leur statut de travailleurs clés et aux fins de leurs déplacements et de leur circulation dans le cadre de la relève des équipages [...]».

- viii) Le 1^{er} octobre 2020, le bureau de la Commission tripartite spéciale a publié une déclaration dans laquelle il a prié les États Membres de réunir de toute urgence les services et les organismes compétents pour notamment reconnaître officiellement et à l'échelle mondiale que les gens de mer sont des travailleurs clés et que le transport maritime est un service essentiel pour la population mondiale.
- ix) Le 1^{er} décembre 2020, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la résolution A/RES/75/17 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 dans laquelle elle «[...] 2. [a demandé] au système des Nations Unies (...) de collaborer avec tous les acteurs concernés afin d'engager une action mondiale coordonnée face à la pandémie et à ses conséquences sociales, économiques et financières néfastes pour toutes les sociétés; 3. [a instamment demandé] aux États [m]embres de désigner les gens de mer et les autres personnels marins comme des travailleurs clés; 4. [a encouragé] les gouvernements et les parties concernées à mettre en œuvre les protocoles visant à garantir la sécurité de la relève et du voyage des équipages pendant la pandémie de COVID-19, tels qu'approuvés par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI à sa 102^e session, en permettant que les marins qui sont bloqués en mer soient rapatriés et que d'autres les remplacent, en tenant compte des mesures préventives essentielles prises par les États du port contre la COVID-19; 5. [a engagé] les gouvernements à mettre rapidement en œuvre les mesures pertinentes destinées à faciliter les changements d'équipage en mer, notamment en permettant embarquements et débarquements et en redoublant d'efforts pour faciliter les voyages et les rapatriements ainsi qu'en garantissant l'accès aux soins médicaux [...]».
- x) Le 8 décembre 2020, à sa 340^e session, le Conseil d'administration du BIT a adopté la Résolution concernant les questions relatives au travail maritime et la pandémie de COVID-19 dans laquelle il «1. Prie instamment tous les Membres, conformément à la législation nationale applicable: [...] b) de désigner les gens de mer comme étant des "travailleurs clés", 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 permissions à terre et, lorsqu'il y a lieu, les soins médicaux à terre; [...] 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 [...]. 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 les 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. [...]»

- xi) Le 10 décembre 2020, Journée mondiale des droits de l'homme, le Secrétaire général de l'OMI de l'époque, Kitack Lim, a demandé à «tous les gouvernements qui ne l'ont pas encore fait de désigner les marins et le personnel maritime comme travailleurs clés, avec toutes les exemptions que cela implique en matière de déplacements, de transit et de vaccination. [...] Cette année, la Journée des droits de l'homme est l'occasion de mettre l'accent sur les droits des travailleurs essentiels, y compris ceux du secteur maritime. Nous dépendons tous d'eux.»
- xii) Le 12 décembre 2020, dans son observation générale, la commission d'experts a affirmé ce qui suit: «La commission accueille favorablement les résolutions que l'Assemblée générale des Nations Unies, le Conseil d'administration du BIT et le Comité de la sécurité maritime de l'OMI ont récemment adoptées et dans lesquelles ces instances prient instamment les États Membres de désigner les gens de mer comme des travailleurs clés afin de faciliter leur embarquement ou leur débarquement, en toute sécurité et sans entrave, les permissions à terre et, quand cela est nécessaire, les soins médicaux à terre. [...] La commission encourage donc vivement les États ayant ratifié la MLC, 2006, qui ne l'ont pas encore fait à 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 clés 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.»
- xiii) Le 25 mars 2021, dans la lettre circulaire n° 4204/Add.38 de l'OMI sur le coronavirus (COVID-19) – Déclaration commune appelant tous les gouvernements à vacciner contre la COVID-19, à titre prioritaire, les gens de mer et les équipages d'aéronef, la Secrétaire générale de l'OACI, le Directeur général du BIT, le Secrétaire général de l'OMI, le Directeur général de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et le Directeur général de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) ont déclaré ce qui suit: «Nous lançons de nouveau un appel aux pays pour qu'ils désignent les gens de mer et les équipages d'aéronef comme des travailleurs clés s'ils ne l'ont pas encore fait.»
- xiv) À sa quatrième réunion (Partie I), qui s'est tenue du 19 au 23 avril 2021, la Commission tripartite spéciale a adopté une Résolution concernant la mise en œuvre et l'application pratique de la MLC, 2006, pendant la pandémie de COVID-19 et prié l'OIT «d'inviter les Membres à veiller à ce que les gens de mer aient accès à la vaccination contre la COVID-19 dans les meilleurs délais et à encourager l'acceptation réciproque des certificats de vaccination éventuellement délivrés, y compris lorsqu'ils sont en transit vers leur navire ou en reviennent et lors de permissions à terre, pour protéger la santé des gens de mer et préserver leurs

capacités à mener à bien leurs fonctions en tant que travailleurs clés permettant le fonctionnement des chaînes d’approvisionnement mondiales.»

- xv) Le 15 décembre 2021, dans la résolution 1160(32) intitulée «Action globale visant à s’attaquer aux difficultés rencontrées par les gens de mer pendant la pandémie de COVID-19», l’Assemblée de l’OMI «[a instamment prié] les États Membres et les autorités nationales compétentes de prendre les mesures suivantes: 1. désigner les gens de mer comme étant des “travailleurs clés”, afin qu’ils puissent facilement descendre à terre et se déplacer en toute sécurité et sans entrave entre les pays, et reconnaître les documents qu’ils ont comme prouvant leur statut de travailleurs clés, ce qui amènerait à appliquer des mesures temporaires, y compris (si la législation le permet) des dérogations, exemptions ou autres mesures d’assouplissement en ce qui concerne les visas ou documents qui pourraient être requis; [...].»
- xvi) Le 28 février 2022, dans une déclaration commune appelant instamment à la collaboration continue pour faire face à la crise de la relève des équipages, préserver la santé et la sécurité des gens de mer et éviter les perturbations de la chaîne d’approvisionnement pendant la pandémie de COVID-19, l’OIT, l’OMI, la CNUCED et l’OMS ont appelé les gouvernements, les autorités nationales et locales, ainsi que toutes les parties prenantes concernées, dont les employeurs, à désigner les gens de mer comme des “travailleurs clés”, assurant un service essentiel, afin de faciliter la relève des équipages maritimes et les déplacements en toute sécurité entre les pays, et à reconnaître les documents pertinents à cet égard.
- xvii) Le 13 mai 2022, le Comité de la simplification des formalités de l’OMI a adopté des amendements à l’annexe de la Convention FAL: «6.22 Norme. Les gouvernements contractants et leurs autorités compétentes veillent à ce que les travailleurs portuaires et les membres de l’équipage des navires, quels que soient leur nationalité et le pavillon de leur navire, dès lors qu’ils se trouvent sur leur territoire, soient désignés comme des travailleurs clés (ou équivalent) assurant un service essentiel pendant une urgence de santé publique de portée internationale.»
- xviii) Le 25 janvier 2023, le Groupe d’action conjointe chargé d’examiner les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les travailleurs du secteur des transports et la chaîne d’approvisionnement mondiale (JAG-TSC) a adopté 23 recommandations, dont des recommandations aux gouvernements: «18. Reconnaître le rôle fondamental joué par les travailleurs du secteur des transports en cas d’urgence de santé publique de portée internationale, en particulier les travailleurs mobiles et transfrontaliers, qui contribuent au maintien de l’approvisionnement des principales chaînes d’approvisionnement et, s’ils ne l’ont pas déjà fait, les reconnaître en tant que “travailleurs clés”.»

Réponses des gouvernements nationaux aux appels lancés en faveur de la désignation de ces travailleurs comme des «travailleurs clés»

Nombre d’États ont réagi à la pandémie de COVID-19 en désignant les gens de mer comme des «travailleurs clés». Dans une lettre circulaire du 15 novembre 2022, le

Secrétaire général de l'OMI a dit que 66 notifications avaient été reçues d'États membres et deux de membres associés concernant la désignation des gens de mer comme des travailleurs clés. Il s'agit des États membres suivants: Afrique du Sud; Allemagne; Arabie saoudite; Azerbaïdjan; Bahamas; Barbade; Brésil; Bangladesh; Belgique; Bulgarie; Canada; Chili; Chypre; Croatie; Danemark; Dominique; Égypte; Émirats arabes unis; Espagne; États-Unis d'Amérique; Fédération de Russie; Finlande; France; Gabon; Gambie; Géorgie; Ghana; Grèce; Îles Marshall; Inde; Indonésie; Iran (République islamique d'); Irlande; Italie; Jamaïque; Japon; Jordanie; Kiribati; Kenya; Liban; Libéria; Maldives; Maroc; Monténégro; Myanmar; Nouvelle-Zélande; Nigéria; Norvège; Pakistan; Panama; Pays-Bas; Pérou; Philippines; Pologne; Portugal; République de Corée; République de Moldova; Roumanie; Royaume-Uni; Slovaquie; Singapour; Suède; Thaïlande; Türkiye; Venezuela (République bolivarienne du); et Yémen; et des membres associés suivants: îles Féroé et Hong-kong (Chine).

4. Considérations pertinentes

But des amendements proposés

La présente proposition vise à prévenir les futures violations de la MLC, 2006, et à garantir le maintien des chaînes d'approvisionnement internationales en cas de nouvelle pandémie internationale ou urgence sanitaire mondiale. Elle donne effet aux multiples appels lancés pour que les gens de mer soient désignés comme des travailleurs clés et aux notifications adressées par des Membres l'ayant fait. Elle tient également compte des amendements à la Convention FAL de l'OMI adoptés le 13 mai 2022.

Conséquences de la désignation des gens de mer comme des travailleurs clés

Les amendements proposés énumèrent aussi les conséquences de la désignation des gens de mer comme des travailleurs clés, conséquences qui résultent des demandes formulées et des appels lancés dans l'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, en 2020.

Coopération

Dans son observation générale de 2020, la commission d'experts a rappelé ce qui suit: «[...] ces éléments constituent une base suffisante pour conclure que les Membres, dans leur ensemble, ne respectent pas le *paragraphe 2 de l'article I* 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'autre nature. En revanche, la commission 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 [...].» L'expérience de la pandémie a montré que la coopération était nécessaire, non seulement entre Membres, mais aussi à l'intérieur des pays, ainsi qu'avec les institutions publiques internationales et nationales et d'autres organisations, tout en veillant à ce que les besoins en santé publique soient satisfaits et les populations locales protégées.

Force majeure

Dans son observation générale de 2020, la commission d'experts 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 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. [...]».

Équilibre entre travailleurs clés et protection de la santé publique

«Le JAG-TSC a examiné les problèmes graves et urgents causés par la pandémie de COVID-19 auxquels sont confrontés les travailleurs du transport, afin d'en réduire au minimum les effets négatifs sur lesdits travailleurs et leur famille de même que sur le commerce international et les chaînes d'approvisionnement mondiales, tout en veillant à répondre pleinement aux besoins en matière de santé publique et à protéger les communautés locales.» Un amendement à la MLC, 2006, fondé sur la désignation des gens de mer comme des travailleurs clés devrait donc reconnaître que les Membres sont tenus de faire en sorte que les besoins en santé publique soient entièrement satisfaits et les populations locales protégées.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A5.1.1, ajout de nouveaux paragraphes		<u>3. Tout Membre désigne, conformément à la législation nationale applicable, en toutes circonstances, y compris en cas d'urgence de santé publique de portée internationale, les gens de mer comme étant des travailleurs clés assurant un service essentiel, afin de faciliter leur embarquement ou leur débarquement en toute sécurité et sans entrave, notamment pour accéder à des permissions à terre, au rapatriement, à la relève des équipages et, le cas échéant, à des soins médicaux à terre.</u> <u>4. Tout Membre, en fonction de sa situation nationale, prend des mesures adéquates pour élaborer et mettre en œuvre des politiques coordonnées visant à assurer, en toutes circonstances, y compris en cas d'urgence de santé publique de portée internationale, la sécurité et la protection des gens de mer nationaux et non nationaux en tant que travailleurs clés assurant des services essentiels.</u> <u>5. Tout Membre, en s'acquittant des obligations qui lui incombent en vertu des règlements sanitaires internationaux, y compris en cas d'urgence de santé publique de portée internationale, exempte les gens de mer des mesures restrictives autant qu'il est approprié et nécessaire pour protéger les droits des gens de mer et garantir leur statut de travailleurs clés.</u> <u>6. La force majeure ne doit pas servir à justifier le non-respect des obligations qui incombent aux Membres en vertu de la présente convention, sauf dans la mesure où il s'agit de la survenance d'une force irrésistible ou d'un événement extérieur imprévu qui échappe au contrôle de l'État et fait qu'il est matériellement impossible, étant</u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A5.2.1, ajout de nouveaux paragraphe 9-13		<u>donné les circonstances, d'exécuter l'obligation, tant que la situation de force majeure en question subsiste.</u>
		<u>7. La force majeure n'a pas pour effet de mettre fin aux obligations des Membres ou de les libérer de leurs obligations au titre de la présente convention, dont l'exécution doit reprendre dès lors qu'il n'est plus matériellement impossible de s'en acquitter.</u>
		<u>9. Tout Membre reconnaît, conformément à la législation nationale applicable, en toutes circonstances, y compris en cas d'urgence de santé publique de portée internationale, que les gens de mer sont des travailleurs clés assurant un service essentiel, afin de faciliter leur embarquement ou leur débarquement en toute sécurité et sans entrave, notamment pour accéder à des permissions à terre, au rapatriement, à la relève des équipages et, le cas échéant, à des soins médicaux à terre.</u>
		<u>10. Tout Membre, en fonction de sa situation nationale, prend des mesures adéquates pour élaborer et mettre en œuvre des politiques coordonnées visant à assurer, en toutes circonstances, y compris en cas d'urgence de santé publique de portée internationale, la sécurité et la protection des gens de mer nationaux et non nationaux en tant que travailleurs clés assurant des services essentiels.</u>
		<u>11. Tout Membre, en s'acquittant des obligations qui lui incombent en vertu des règlements sanitaires internationaux, y compris en cas d'urgence de santé publique de portée internationale, exempte les gens de mer des mesures restrictives autant qu'il est approprié et nécessaire pour protéger les droits des gens de mer et garantir leur statut de travailleurs clés.</u>
		<u>12. La force majeure ne doit pas servir à justifier le non-respect des obligations qui incombent aux Membres en vertu de la présente convention, sauf dans la mesure où il s'agit de la survenance d'une force irrésistible ou d'un événement extérieur imprévu qui échappe au contrôle de l'État et fait qu'il est matériellement impossible, étant donné les circonstances, d'exécuter l'obligation, tant que la situation de force majeure en question subsiste.</u>
		<u>13. La force majeure n'a pas pour effet de mettre fin aux obligations des Membres ou de les libérer de leurs obligations au titre de la présente convention, dont l'exécution doit reprendre dès lors qu'il n'est plus matériellement impossible de s'en acquitter.</u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A5.2.1, ajout d'un nouveau paragraphe 14		<u>14. Tout Membre doit, en cas d'urgence de santé publique de portée internationale:</u> <u>a) permettre aux gens de mer d'exercer leur droit à la permission à terre;</u> <u>b) faciliter le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans leurs ports ou traversant leurs eaux territoriales ou intérieures;</u> <u>c) permettre et faciliter le remplacement de gens de mer qui ont débarqué et, par conséquent, garantir les effectifs de sécurité des navires en traitant rapidement et sans discrimination le dossier des nouveaux membres d'équipage qui entrent sur leur territoire exclusivement pour regagner un navire;</u> <u>d) s'assurer que les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur leur territoire ont accès aux installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats;</u> <u>e) s'abstenir d'adopter ou de modifier de façon répétée les mesures nationales restrictives ou les réglementations portuaires qui pourraient faire obstacle à une planification raisonnable de l'itinéraire des navires, et éviter de mettre en application la convention et d'en contrôler le respect d'une manière qui ne serait pas cohérente vis-à-vis des autres Membres.</u>
Norme A5.3, ajout d'un nouveau paragraphe 2		<u>2. Tout Membre, en cas d'urgence de santé publique de portée internationale, tout en veillant à ce que les besoins en santé publique soient sauvegardés, garantit que:</u> <u>a) tous les gens de mer nationaux et résidents sont autorisés à revenir sur son territoire, comme cela serait le cas en temps normal;</u> <u>b) des mesures existent pour assister l'ensemble des gens de mer nationaux et résidents qui reviennent sur son territoire. Pour ce faire, il convient notamment de faire en sorte que les installations nécessaires soient mises en place en ce qui concerne le transport, le dépistage et la quarantaine; et</u> <u>c) les gens de mer sont exemptés des mesures restrictives autant qu'il est approprié et nécessaire pour protéger leurs droits et garantir leur statut de travailleurs clés.</u>

Proposition n° 5 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)

1. Objet

Traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime

2. Contexte

La criminalisation est l'un des problèmes les plus graves que rencontrent les gens de mer de nos jours; elle augmente depuis de nombreuses années. En cas d'accident maritime ou d'infraction en lien avec la pollution, il arrive souvent que des gens de mer soient arrêtés et privés d'accès aux règles du jeu équitables normales et à la justice pour pouvoir se défendre contre les chefs d'accusation portés ou obtenir une libération anticipée. La presse maritime regorge d'histoires de gens de mer inéquitablement traités et détenus pendant de longues périodes, parfois des années, dans des pays étrangers. Très récemment, il y a eu le cas de l'équipage du Dali, détenu

à son bord pendant des mois après que le navire eut heurté le pont Francis Scott Key dans le Maryland, aux États-Unis d'Amérique. La criminalisation et le traitement inéquitable des gens de mer constituent un problème dans le monde entier: tant les syndicats de gens de mer que les compagnies maritimes souhaitent que des mesures soient prises. Face à la négligence continue à l'égard des gens de mer, les [Directives conjointes OMI/OIT sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer](#) ont été adoptées le 27 avril 2006 et sont entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2006. Malheureusement, nombre de pays ne les suivent pas. Le groupe des gens de mer et le groupe des armateurs souhaitent que ces directives soient plus largement mises en avant et appliquées. En 2012, Seafarers Rights International (SRI) a mené une enquête auprès de 3 480 gens de mer de 68 nationalités: 8 pour cent des gens de mer et 24 pour cent des capitaines interrogés avaient été poursuivis pénalement dans l'exercice de leurs fonctions. Le plus souvent, les poursuites pénales engagées concernaient des cas de pollution, de collision et d'accident mortel. Les gens de mer ont également été interrogés sur leur expérience lorsqu'ils avaient été poursuivis pénalement: des résultats stupéfiants ont été obtenus sur l'absence de traitement équitable.

- 91 pour cent des gens de mer poursuivis pénalement et qui auraient eu besoin des services d'un interprète n'en ont pas bénéficié;
- 90 pour cent n'avaient pas eu de représentation légale;
- 88 pour cent n'avaient reçu aucune explication sur leurs droits;
- 80 pour cent s'étaient sentis intimidés ou menacés;
- 46 pour cent ont déclaré qu'ils seraient peu enclins à coopérer pleinement et honnêtement à une enquête sur un accident;
- De manière générale, 81 pour cent des gens de mer poursuivis pénalement estimaient qu'ils n'avaient pas été traités de manière équitable, et 85 pour cent s'inquiétaient de la criminalisation.

3. Finalité

L'objectif est de modifier la MLC, 2006, afin d'y intégrer les dispositions pertinentes des Directives conjointes OMI/OIT sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer. En effet, la MLC, 2006, ne contient actuellement aucune mention expresse de ces directives. Il est néanmoins évident que l'application d'un tel instrument répond aux principes sur lesquels se fonde la MLC, 2006, car, dans son préambule, on peut lire les considérants suivants:

Consciente également que les gens de mer peuvent se prévaloir des dispositions d'autres instruments de l'OIT et doivent jouir des libertés et droits fondamentaux reconnus à toutes les personnes;

Considérant que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier et que les gens de mer doivent par conséquent bénéficier d'une protection particulière;

Tenant compte également des normes internationales sur la sécurité des navires, la sécurité et la sûreté des personnes et la qualité de la gestion des navires édictées dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, et dans la Convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, telle que modifiée, ainsi que des prescriptions relatives à la formation et aux

compétences requises des gens de mer qui figurent dans la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée; [...]

Rappelant que l'article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer qui définit les devoirs et les obligations incombant à l'État du pavillon notamment en ce qui concerne les conditions de travail, les effectifs et les questions sociales à bord des navires qui battent son pavillon; [...].

Il est indispensable que toute enquête diligentée en application de la règle 5.1.6 protège les droits, la dignité et les libertés des gens de mer concernés.

4. Considérations pertinentes

La présente proposition permettrait: i) de promouvoir un respect minimum et uniforme, à l'échelle internationale, des Directives conjointes OMI/OIT sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer, en renforçant ainsi les droits, la dignité et les libertés des gens de mer; ii) de faire avancer les efforts déployés depuis plusieurs années par le secteur pour bannir le fléau de la criminalisation et améliorer ainsi l'image de la navigation et du transport maritime; et, partant, iii) d'accroître l'attrait des carrières en mer, ce qui contribuera au recrutement et au maintien dans l'emploi.

5. Mesure(s) transitoire(s)

Aucune mesure transitoire n'est prévue. La présente proposition devrait être adoptée et mise en œuvre dès que possible, conformément aux procédures d'amendement de la MLC, 2006.

6. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A5.1.6, ajout d'un nouveau paragraphe 1		<u>1. Lorsqu'ils diligentent une enquête sur un accident maritime, les Membres tiennent dûment compte des recommandations qui figurent dans la dernière version des Directives conjointes OMI/OIT sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer. Sans préjudice de la législation nationale, les Membres coopèrent, dans la mesure du possible, avec les États du pavillon, les États du port et les États fournisseurs de main-d'œuvre, afin de les assister dans la mise en œuvre de ces directives.</u>

Proposition n° 6 (groupe des gens de mer)

1. Objet

Lutte contre la fatigue: durée du travail ou du repos

2. Contexte

La fatigue des gens de mer est largement attestée dans les recherches. Elle est souvent citée comme l'un des facteurs majeurs des accidents maritimes, ou y contribuant, qui causent des pertes de vies humaines et la pollution marine. Si les réglementations en matière de travail et de repos sont indispensables pour atténuer

la fatigue en mer, de nombreuses études, y compris celle récemment publiée par l'Université maritime mondiale (UMM), montrent que les gens de mer ont du mal à respecter les normes actuelles, en raison de la diminution des effectifs. Le groupe des gens de mer estime que la fatigue et la culture des longues heures de travail omniprésente dans le transport maritime encourage la crise croissante du recrutement et du maintien dans l'emploi; les éléments à disposition appuient cette conclusion.

3. Finalité

L'objectif est de contribuer à la lutte contre le problème que représente la fatigue des gens de mer en augmentant la durée du repos et au traitement de la question de la concurrence déloyale qui existe actuellement entre les pavillons en fonction du système de durée du travail et de repos choisi.

La présente proposition vise en particulier à régler la différence du nombre d'heures entre le régime de réglementation de la durée du travail et le régime de réglementation de la durée du repos énoncés au paragraphe 5 de la norme 2.3 comme suit:

5. Les limites des heures de travail ou de repos sont établies comme suit:

a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser:

- i) 14 heures par période de 24 heures;
- ii) 72 heures par période de sept jours;

ou

b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à:

- i) 10 heures par période de 24 heures;
- ii) 77 heures par période de sept jours.

Tandis que les pays qui choisissent le régime énoncé à l'alinéa a) i) et ii) autorisent un nombre maximal d'heures de travail de 72 heures par période de sept jours, ceux qui choisissent celui énoncé à l'alinéa b) i) et ii) permettent que les gens de mer travaillent 91 heures par période de sept jours, ce qui représente une différence de 19 heures par semaine ou de 82 heures sur une période de 30 jours.

La présente proposition vise:

- i) à augmenter le nombre d'heures de repos afin qu'elles soient égales, quelle que soit l'option choisie [a) ou b)]; et
- ii) à contribuer à l'amélioration continue des conditions de vie et de travail des gens de mer.

La législation nationale de certains pays prévoit que la durée du travail et la durée du repos sont réglementées en parallèle. Toutefois, une large majorité de pays a choisi de réglementer la durée du repos (ou laissé le choix à l'armateur), car cela offre davantage de souplesse aux armateurs, souplesse qui s'exerce souvent au détriment de la santé, de la sécurité et du bien-être des gens de mer et qui met également en péril la protection du milieu marin.

D'après nombre de rapports d'enquête sur des accidents maritimes, les longues heures de travail et la fatigue qu'elles entraînent chez les gens de mer ne sont pas

sans effet. Les recherches mentionnées par l'UMM ci-dessus rappellent également les différences de traitement entre les travailleurs à terre et les gens de mer. En outre, d'après une étude de 2021 menée par l'OMS et l'OIT, les longues heures (plus de 55 heures par semaine) nuisent à la santé des travailleurs; or, en vertu de la MLC, 2006, on peut exiger des gens de mer qu'ils travaillent jusqu'à 91 heures par semaine.

Le groupe des gens de mer estime qu'il n'est pas logique de prévoir deux options qui se contredisent matériellement (trois options, si l'on compte les dispositions relatives à l'aptitude au service qui figurent dans la section A-VIII/1 de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), telle qu'amendée, et qui s'appliquent au personnel de quart). Cette situation porte préjudice à la santé et à la sécurité au travail des gens de mer et, partant, aux principes et droits fondamentaux des gens de mer consacrés par l'article III de la MLC, 2006.

4. Considérations pertinentes

D'après les recherches de l'UMM susmentionnées, les gens de mer considèrent que la fatigue pose un problème majeur pour leur sécurité, leur santé et leur bien-être et que le cadre réglementaire actuel ne permet pas d'alléger la fatigue en mer. En outre, d'après ces recherches, près de 88 pour cent des gens de mer estiment qu'il y a un déséquilibre entre la charge de travail exigée et le niveau des effectifs. Les gens de mer affirment qu'ils travaillent 11,5 heures, se reposent pendant 10,8 heures et dorment pendant 7 heures en moyenne, par jour. D'après les recherches susmentionnées, 28 pour cent bénéficient parfois de moins de 10 heures de repos, ce qui contrevient aux normes de la MLC, 2006, en la matière. Les gens de mer disent également qu'ils travaillent en moyenne 75 heures par semaine sans jour de congé; 78 pour cent des gens de mer disent n'avoir pas eu un seul jour de congé pendant toute la durée de leur contrat, ce qui contrevient au paragraphe 3 de la norme A.2.3. Ces chiffres montrent que les violations des normes de la MLC, 2006, sont répandues.

En outre, à la deuxième réunion du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions concernant les gens de mer et l'élément humain consacrée à la question de la violence et du harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, la fatigue a été particulièrement mise en avant en tant que «risque psychosocial»: les gens de mer sont plus vulnérables aux conséquences des actes d'intimidation, du harcèlement sexuel ou des agressions sexuelles du fait de la fatigue.

À ce titre, l'article 9 de la convention n° 190 dispose que les Membres doivent adopter une législation «[...] prescrivant aux employeurs de [...] prévenir la violence et le harcèlement [...] et en particulier [...] de tenir compte de la violence et du harcèlement, et des risques psychosociaux qui y sont associés, dans la gestion de la sécurité et de la santé au travail».

L'amendement proposé améliorera concrètement la situation en ce qui concerne le nombre d'heures de travail attendu des gens de mer et augmentera les heures de repos. Cela améliorera notamment le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer.

D'après les recherches citées, les gens de mer travaillent en moyenne quelque 75 heures par semaine: les changements proposés par le groupe des gens de mer auront donc essentiellement des effets sur ceux qui bafouent les normes existantes en supprimant la possibilité d'exploiter le régime des heures de repos, en prévoyant 91 heures de travail par période de sept jours, et contribueront ainsi à garantir des conditions égales pour les honnêtes armateurs qui ont conscience de l'effet des longues heures de travail sur leurs équipages.

Deux rapports de l'UMM étayent les amendements proposés:

- *A Culture of Adjustment – Evaluating the implementation of the current maritime regulatory framework on rest and work hours* (2020).
- *Quantifying an Inconvenient Truth – Revisiting a Culture of Adjustment on Work/Rest Hours* (2024).

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A2.3, paragraphe 5 b), remplacer par:		5. Les limites des heures de travail ou de repos sont établies comme suit: a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser: i) 14 heures par période de 24 heures; ii) 72 heures par période de sept jours; ou b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à: i) 10 heures par période de 24 heures; ii) 96 77 heures par période de sept jours.

Proposition n° 7 (groupe des gens de mer)

1. Objet

Lutte contre la fatigue: durée du travail ou du repos – dérogations

2. Contexte

La fatigue des gens de mer est largement attestée dans les recherches. Elle est souvent citée comme l'un des facteurs majeurs des accidents maritimes, ou y contribuant, qui causent des pertes de vies humaines et la pollution marine. Les réglementations en matière de travail et de repos sont indispensables pour atténuer la fatigue en mer. Un rapport récemment publié par l'UMM, *Quantifying an Inconvenient Truth: Revisiting a Culture of Adjustment on Work/Rest Hours* (2024), est revenu sur un rapport antérieur, soumis à la Commission tripartite spéciale, en 2021, intitulé *A Culture of Adjustment - Evaluating the implementation of the current maritime regulatory framework on rest and work hours* (2020). Ces rapports, qui contiennent des données directes et reprennent des décennies de recherches, exposent la raison d'être des modifications proposées ci-après aux dispositions du paragraphe 13 de la norme 2.3.

En outre, le groupe des gens de mer estime que la fatigue et la culture des longues heures de travail omniprésentes dans le transport maritime encourage la crise du recrutement et du maintien dans l'emploi; les éléments à disposition appuient cette conclusion.

3. Finalité

D'après les recherches de l'UMM citées, les gens de mer considèrent que la fatigue pose un problème majeur pour leur sécurité, leur santé et leur bien-être et que le cadre réglementaire actuel ne permet pas d'alléger la fatigue en mer. En outre, d'après ces recherches, près de 88 pour cent des gens de mer estiment qu'il y a un déséquilibre entre la charge de travail exigée et le niveau des effectifs.

Les gens de mer affirment qu'ils travaillent 11,5 heures, se reposent 10,8 heures et dorment pendant 7 heures en moyenne, par jour. Ces chiffres rejoignent ceux établis lors des recherches précédemment menées sur cette population. D'après les recherches citées, 28 pour cent des gens de mer reconnaissent bénéficier de moins de 10 heures de repos, ce qui contrevient aux normes de la MLC, 2006, en la matière.

En outre, les gens de mer disent qu'ils travaillent en moyenne 75 heures par semaine sans jour de congé; 78 pour cent des gens de mer disent n'avoir pas eu un seul jour de congé pendant toute la durée de leur contrat, ce qui contrevient aux principes du paragraphe 3 de la norme A.2.3.

En outre, en vertu des dispositions de la MLC, 2006, les gens de mer peuvent travailler de manière continue jusqu'à 11 mois à bord.

Le paragraphe 13 de la norme A2.3, prévoit des dérogations aux prescriptions des paragraphes 5 et 6 de la norme A2.3. Les États ayant ratifié la convention doivent disposer d'une législation nationale ou d'une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées dans les paragraphes 5 et 6 de la norme A2.3.

Les conventions collectives constituent donc le seul dispositif qui permet de convenir de dérogations aux paragraphes 5 et 6 de la norme A2.3 et de les appliquer. Dans la mesure du possible, elles doivent respecter les dispositions de cette norme mais peuvent prévoir des dispositions relatives aux voyages de plus courte durée et au congé compensatoire.

Pour les raisons énoncées ci-après, le présent amendement imposera aux États de faire en sorte que des normes maximales et minimales soient prévues dans les conventions collectives dans lesquelles les armateurs demandent des dérogations aux paragraphes 5 et 6 de la norme A2.3, pour les gens de mer de quart et les gens de mer travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

4. Considérations pertinentes

À l'[annexe A](#) (disponible en ligne, en version anglaise uniquement), le groupe des gens de mer présente des commentaires récents de la commission d'experts sur les dérogations aux paragraphes 5 et 6 de la norme A2.3, visées au paragraphe 13 de la norme A2.3. En résumé, il s'agit des commentaires suivants:

- un État a exclu les officiers supérieurs de la protection accordée par les dispositions relatives à la durée du travail ou du repos et n'a pas fourni les éléments nécessaires pour montrer que cela s'était fait par la voie d'une convention collective;
- des États ont accordé des dérogations aux normes sans les autoriser par la voie d'une convention collective admise;
- un État a contourné le dialogue social et créé un «accord avec le personnel», ce qui est contraire à l'esprit de la MLC, 2006, telle qu'amendée, et au sens de l'expression «convention collective».

En outre, le groupe des gens de mer note que le chapeau de la MLC, 2006, rappelle que la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer établit un cadre juridique général régissant l'ensemble des activités sur les mer et les océans et que l'article 94 de cette même convention définit les devoirs et les obligations incombant à l'État du pavillon notamment en ce qui concerne les conditions de travail, les effectifs et les questions sociales à bord des navires qui battent son pavillon.

À l'[annexe B](#) (disponible en ligne en version anglaise uniquement), le groupe des gens de mer présente la «législation» nationale des trois grands États du pavillon (soit près de 40 pour cent de la flotte mondiale et plus de 19 000 navires représentant quelque 780 millions de tonnes de port en lourd), telle que soumise à la commission d'experts, pour ce qui concerne les dérogations accordées au titre du paragraphe 13 de la norme A2.3.

Le présent amendement vise à garantir que les États du pavillon s'acquittent des obligations qui leur incombent au titre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et, comme l'annexe B le montre, ne s'en remettent pas aux armateurs pour définir la base sur laquelle ils recourent à des dérogations aux paragraphes 5 et 6 de la norme A2.3 de la MLC, 2006, pour les gens de mer de quart et les gens de mer travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

Le groupe des gens de mer rappelle que l'un des arguments avancés en faveur de l'inclusion d'une dérogation aux dispositions des paragraphes 5 et 6 de la norme A.2.3 était qu'il était impossible que les navires opérant sur un rythme alternant six heures de quart et six heures de repos, avec des niveaux d'équipage réduits et affectés à des voyages de courte durée, respectent les paragraphes 5 et 6 de la norme A2.3.

Il est inconcevable que l'on puisse exiger que des gens de mer travaillent jusqu'à 11 mois sans un seul jour de congé, que la durée de leur travail dépasse régulièrement ce qui est prévu par les paragraphes 5 et 6 de la norme A2.3 et, qu'en outre, les États du pavillon n'admettent ou n'enregistrent pas les conventions collectives qui prévoient expressément un congé compensatoire ou des voyages de plus courte durée pour les gens de mer de quart et les gens de mer travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

Deux rapports de l'UMM étayent les amendements proposés:

- *A Culture of Adjustment – Evaluating the implementation of the current maritime regulatory framework on rest and work hours* (2020).

- *Quantifying an Inconvenient Truth – Revisiting a Culture of Adjustment on Work/Rest Hours* (2024).

Voir, également, l'annexe A: Extraits de commentaires de la commission d'experts concernant certains États au sujet du paragraphe 13 de la norme A2.3.

Annexe B: Extraits de la législation relative à la durée du travail ou du repos des trois principaux États du pavillon, telle que communiquée à la commission d'experts.

5. Mesure(s) transitoire(s)

Aucune. Ces normes améliorées prendront forme par voie de convention collective et seront donc examinées par les représentants des armateurs et des gens de mer, ce qui ne supposera aucune intervention ni coût supplémentaire pour les États Membres en sus de ce qu'il convient de faire pour inscrire les normes habilitantes révisées dans le droit.

6. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A2.3, remplacer le texte du paragraphe 13		13. Rien dans les paragraphes 5 et 6 de la présente norme n'empêche un Membre d'adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées. <u>Au moment de déterminer les circonstances dans lesquelles de telles conventions collectives peuvent être autorisées ou enregistrées, le Membre fixe les normes minimales et maximales applicables à la durée maximale du voyage, au congé supplémentaire et aux périodes de congés compensatoires. Les dérogations prévues par ces conventions collectives doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux dispositions de la présente norme.</u> Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux dispositions de la présente norme mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux gens de mer de quart ou aux gens de mer travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

Proposition n° 8 (groupe des gens de mer)

1. Objet

Formation et qualifications

2. Contexte

Les conclusions de l'étude demandée par le Groupe de travail sur la transition maritime équitable et préparée par la société de classification DNV, intitulée *Insight Seafarers Training and Skills needed to support a decarbonized shipping industry*, ont établi qu'il était nécessaire de former au moins 800 000 gens de mer au sein de la population active mondiale d'ici à 2050. Il s'agit non seulement de la formation

professionnelle requise mais aussi de la formation nécessaire pour garantir une manipulation sûre et sans danger de combustibles de substitution complexes qui peuvent avoir des effets sur l'environnement et les États côtiers. En outre, cette étude a également montré qu'il était difficile d'attirer et de conserver les gens de mer dans le secteur maritime, ce qui pose grandement problème au moment de garantir un nombre suffisant de gens de mer compétents à l'appui de la transition verte du transport maritime.

La culture de la sécurité qui tient compte de l'élément humain, au cœur de la mise en œuvre de la transition, impose un examen minutieux des aspects de la formation qui seront élaborés par l'OMI, avec le concours du secteur du transport maritime.

3. Finalité

L'objectif est de garantir l'égalité des chances à tous les gens de mer afin qu'ils bénéficient de la formation nécessaire, sans frais pour eux, en introduisant une nouvelle norme dans la règle 1.3.

4. Considérations pertinentes

La formation ne vise pas uniquement le développement des aptitudes professionnelles au bénéfice des gens de mer. Il s'agit d'une responsabilité commune pour garantir un mode de transport sûr et écologiquement rationnel dont les populations, les économies et les ports tirent parti. En outre, la formation rendra le secteur et les professions maritimes plus attractifs pour les jeunes, voire les femmes.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Règle 1.3 – Formation et qualifications, ajouter une nouvelle norme A1.3 – Formation et qualifications		<u>Norme A1.3 – Formation et qualifications</u> <u>1. En donnant effet aux paragraphes 1 et 2 de la règle 1.3, y compris en ce qui concerne toute formation pouvant être élaborée ou exigée pour répondre aux évolutions futures du transport maritime, les gens de mer ne doivent pas être tenus de supporter, directement ou indirectement, en totalité ou en partie, le coût de cette formation, les autres frais ou dépenses associées.</u>

Proposition n° 9 (groupe des gens de mer)

1. Objet

Développement des carrières et des aptitudes professionnelles

2. Contexte

Avec le développement et la mise en place de la formation à dispenser pour que les gens de mer aient les compétences nécessaires pour manipuler et utiliser les combustibles de substitution et les autres technologies, le développement personnel

tout au long de la carrière est la voie à suivre pour une transition équitable pour les gens de mer.

L'étude du Groupe de travail sur la transition maritime équitable/DNV a établi qu'il est nécessaire d'améliorer les compétences professionnelles des gens de mer et que le secteur attire déjà l'attention sur les éventuelles difficultés en matière de recrutement et de maintien dans l'emploi des professionnels en matière maritime indispensables pour constituer les équipages.

Il est tout aussi évident que l'on manque de professionnels occupant des postes stratégiques à terre dans le transport maritime et autour de ce secteur. Le développement des compétences et, partant, le fait d'offrir à tout un chacun la possibilité d'avoir accès à ce secteur dans le cadre de la transition juste, se limitent essentiellement à la capacité financière des personnes à se payer la formation, alors que les fonds publics et privés combinés sont considérés comme la seule option permettant d'offrir aux gens de mer du monde entier la possibilité d'accéder à la formation pour défendre leur emploi futur.

3. Finalité

La norme A2.8 a de bonnes intentions mais manque de clarté et n'entre pas dans le champ de la validation ou de l'inspection en contrôlant l'application. Un dispositif plus précis indiquant comment les gens de mer peuvent accéder à la formation pour développer leurs compétences et les coûts y associés précisera les choses et contribuera à encourager les jeunes et les femmes à considérer une carrière en mer comme attrayante.

4. Considérations pertinentes

La modification de la norme A2.8 permettra à la génération actuelle des gens de mer de pouvoir acquérir les compétences nécessaires pour exploiter des navires plus verts et rendra la carrière maritime plus attractive aux futurs gens de mer. Elle permettra également que les États Membres gagnent en professionnels qui, au terme d'une carrière en mer, pourront devenir des éléments clés à des postes très qualifiés au sein de l'administration, ainsi que dans le transport maritime et les infrastructures portuaires.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A2.8 – remplacer le texte du paragraphe 3		3. Tout Membre, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés, fixe des objectifs clairs en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelles des gens de mer, <u>notamment en identifiant et en adoptant les mesures économiques, publiques, privées ou une combinaison de celles-ci, nécessaires pour garantir que toute formation requise est offerte sans frais aux gens de mer dont les fonctions à bord du navire ont essentiellement trait à la sécurité de l'exploitation et de la navigation du navire, y compris en matière de formation continue.</u>

Proposition n° 10 (groupe des gens de mer)

1. Objet

Rapatriement

2. Contexte

Pendant la pandémie et le confinement international qui en a résulté, il est devenu évident que les droits annexes s'appliquant au rapatriement en vertu de la norme A2.5.1 et du principe directeur B2.5.1 étaient plus fragiles que ceux qui s'appliquent en cas d'abandon (norme A2.5.2).

Cela est dû au fait que la norme impérative A2.5.2, paragraphe 9 c), dispose que l'assistance fournie au titre du dispositif de garantie financière doit être suffisante pour couvrir, entre autres éléments, ceux énoncés dans cet alinéa:

«c) les besoins essentiels du marin comprennent: une nourriture convenable, des vêtements lorsque nécessaire, un logement, l'approvisionnement en eau potable, le carburant nécessaire à la survie à bord du navire, les soins médicaux nécessaires et la prise en charge de tous autres frais ou dépenses raisonnables à partir de l'acte ou de l'omission constitutif de l'abandon jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile».

Toutefois, la disposition correspondante qui s'applique au rapatriement (qui ne résulte pas d'un abandon) figure au paragraphe 3 du principe directeur B2.5.1, qui n'est pas contraignant.

Cela signifie que les gens de mer rapatriés dans le cadre d'un rapatriement qui ne résulte pas d'un abandon n'auront pas obligatoirement droit aux mêmes prestations statutaires que les gens de mer rapatriés comme suite à un abandon. En outre, bien que la nourriture, le logement et les soins médicaux soient mentionnés dans les deux cas (même si les dispositions y relatives sont contraignantes dans un cas, mais non dans l'autre), les dispositions relatives aux vêtements, à l'eau potable (qui doit être fournie gratuitement à compter de décembre 2024), au carburant et aux autres frais raisonnables ne s'appliquent qu'aux cas de rapatriement résultant d'un abandon, et non aux autres cas de rapatriement.

Il convient de gommer cette différence, car les gens de mer concernés par un rapatriement ne résultant pas d'un abandon pourraient se retrouver bloqués pendant de longues périodes sur la route du retour vers leur domicile, en raison notamment de confinements internationaux instaurés pour cause de pandémie ou de perturbation majeure des déplacements, comme cela fut le cas du fait de l'éruption d'un volcan en Islande, en 2010.

3. Finalité

La norme A2.5.1 ne prévoit pas les mêmes droits annexes statutaires pour les gens de mer au cours du rapatriement que ceux qui s'appliquent en vertu de la norme A2.5.2. Il convient de remédier à cela, car aucune raison logique ne peut expliquer cette différence.

4. Considérations pertinentes

Il s'agit notamment:

- d'harmoniser les prestations accordées aux gens de mer, que leur rapatriement résulte d'un abandon ou non (à l'heure actuelle, comme expliqué plus haut, ces prestations sont différentes).
- de faire en sorte que les gens de mer bloqués dans un pays étranger pendant leur rapatriement ne résultant pas d'un abandon aient droit aux mêmes droits et prestations que ceux couverts par le dispositif de garantie financière (qui ne s'applique qu'aux rapatriements résultant d'un abandon). Aucune raison logique ne peut justifier cette différence.

5. Mesure(s) transitoire(s)

Aucune mesure transitoire n'est prévue. La présente proposition devrait être adoptée et mise en œuvre dès que possible, conformément aux procédures d'amendement de la MLC, 2006.

6. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A2.5.1, ajout d'un nouveau paragraphe 3		<u>3. Les frais et les responsabilités qui incombent à l'armateur à l'occasion du rapatriement, en vertu du paragraphe 2 c) de la présente norme, couvrent les besoins essentiels du marin et incluent au moins: le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement; une nourriture convenable; des vêtements lorsque nécessaire; un logement et les soins médicaux nécessaires; la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire; le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement; et tous les autres frais ou dépenses raisonnables jusqu'à l'arrivée du marin à son domicile.</u> [Renommer les paragraphes existants.]
	Principe directeur B2.5.1, supprimer le paragraphe 3	3. En application de la norme A2.5, les frais à la charge de l'armateur en cas de rapatriement devraient inclure au moins: a) le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement, conformément au paragraphe 6 du présent principe directeur; b) le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement; c) la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives; d) le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement; e) le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

Proposition n° 11 (groupe des armateurs)

1. Objet

Guide médical international.

2. Contexte

La MLC, 2006, au titre du paragraphe 4 a) de la norme A4.1, dispose ce qui suit:

«4. La législation nationale exige au minimum le respect des prescriptions suivantes:

- a) tout navire dispose d'une pharmacie de bord, de matériel médical et d'un guide médical [...].»

Cette obligation de disposer d'un guide médical à bord du navire est complétée par les paragraphes 2 et 4 du principe directeur B4.1.1 (Fourniture de soins médicaux) qui mentionnent des guides médicaux précis et d'autres ressources pouvant servir à prodiguer les soins médicaux dont ont besoin les gens de mer à bord.

Reconnaissant qu'il est urgent de disposer d'informations médicales à jour afin de protéger la santé des gens de mer et d'assurer leur accès rapide aux soins médicaux à bord, dans cette proposition, le groupe des armateurs dans son ensemble propose d'ajouter la mention de l'*International Medical Guide for Seafarers and Fishers* (Guide médical international pour les gens de mer et les pêcheurs) dans le principe directeur B4.1.1.

3. Finalité

Il est nécessaire de modifier le principe directeur B4.1.1– Fourniture de soins médicaux.

Étant donné que les activités du secteur maritime se déploient dans des zones éloignées, il arrive que la vie des gens de mer dépende d'informations pratiques à portée de main, rapidement disponibles, dès les premiers moments cruciaux d'une urgence médicale à bord. De ce fait, les guides médicaux abordant les maladies, les blessures et d'autres questions de santé doivent être rapidement disponibles, car ils constituent une aide indispensable pour sauver des vies.

La première édition de l'*International Medical Guide for Seafarers and Fishers* a été publiée en mars 2023. Il est le fruit d'une coopération coordonnée par l'ICS, avec l'appui de l'ITF et de l'Association internationale de médecine maritime (IMHA).

Comment les amendements proposés vont contribuer à atteindre les objectifs de la MLC, 2006

En mentionnant l'*International Medical Guide for Seafarers and Fishers*, on garantira que la MLC, 2006, renvoie au guide le plus à jour, compte tenu que, par exemple, l'édition la plus récente du *Guide médical international de bord*, mentionnée dans le principe directeur B4.1.1, paragraphes 2 et 4, a été publiée en mai 2009. Il convient également de relever que des discussions sont actuellement menées sur l'éventuelle conclusion d'un accord de collaboration entre les responsables du nouvel *International Medical Guide for Seafarers and Fishers* (2023) et les responsables du *Guide médical international de bord* (OIT, OMS et OMI), en vue d'une possible coopération sur les futures éditions du guide de 2023.

4. Considérations pertinentes

Avantages et conséquences des amendements au principe directeur B4.1.1

Garantir que les navires disposent des informations médicales les plus à jour et de connaissances actualisées préservera la sécurité et le bien-être des gens de mer, du point de vue tant physique que mental, ce guide contenant un chapitre consacré au traitement des problèmes et de certains troubles de santé mentale.

Ce guide médical a été rédigé et révisé par un groupe international de praticiens de médecine maritime. Il n'a pas été écrit pour des médecins mais pour servir d'outil à la personne chargée des soins médicaux à bord. Il est divisé en quatre parties (blessures; maladies; informations supplémentaires; formulaires et diagrammes d'évaluation); il est complété par la pharmacie de bord du navire, qui énumère les médicaments et le matériel médical à conserver à bord.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
	Principe directeur B4.1.1, ajout de texte au paragraphe 2	2. Les formations visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient être fondées sur le contenu des éditions les plus récentes <i>de l'International Medical Guide for Seafarers and Fishers</i> , du <i>Guide médical international de bord</i> , du <i>Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses</i> , du <i>Document destiné à servir de guide – Guide international de formation maritime</i> , et de la partie médicale du <i>Code international des signaux</i> ainsi que des guides nationaux analogues.
	Principe directeur B4.1.1, ajout de texte au paragraphe 4	4. La pharmacie de bord et son contenu ainsi que le matériel médical et le guide médical à conserver à bord devraient être correctement entretenus et inspectés à des intervalles réguliers, ne dépassant pas douze mois, par des personnes responsables désignées par l'autorité compétente, qui devraient contrôler les étiquettes, les dates de péremption, les conditions de conservation et les indications d'emploi de tous les médicaments et s'assurer du fonctionnement conforme de tous les équipements. Lors de l'adoption ou de la révision du guide médical de bord en usage dans le pays, pour déterminer le contenu de la pharmacie de bord et le matériel médical à conserver à bord, l'autorité compétente devrait tenir compte des recommandations internationales dans ce domaine, y compris de l'édition la plus récente <i>de l'International Medical Guide for Seafarers and Fishers</i> , du <i>Guide médical international de bord</i> ainsi que des autres guides mentionnés au paragraphe 2.

Proposition n° 12 (gouvernements)

Afrique du Sud, Australie, Canada, Îles Marshall, Norvège, Royaume-Uni ⁴

1. Objet

Violence et harcèlement

2. Contexte

Reconnaissant que tous les gens de mer ont droit à un milieu de travail maritime sûr et salubre, le Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions concernant les gens de mer et l'élément humain (groupe de travail mixte OIT/OMI) a, lors de sa deuxième réunion, recommandé à la STC d'inviter ses membres à amender la MLC, 2006, de façon à y inclure des dispositions contre la violence et le harcèlement dans le secteur maritime, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles.

⁴ Les auteurs ont indiqué que le gouvernement des États-Unis d'Amérique exprime son soutien à cette proposition.

Cette proposition répond aux recommandations que le Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI a adressé à la STC.

La deuxième réunion du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI s'est tenue au siège de l'OMI du 27 au 29 février 2024. Sur instruction de l'OIT et de l'OMI, ce groupe de travail s'est penché sur la question de la violence et du harcèlement dans le secteur maritime, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, et a formulé des recommandations relatives aux mesures à prendre pour combattre ces problèmes et garantir un milieu de travail sûr et salubre aux gens de mer. Il a étudié la législation et les politiques existantes en matière maritime et recensé les lacunes à combler dans la législation maritime pour mieux protéger les gens de mer sur le lieu de travail. Lorsqu'il a examiné la MLC, 2006, il a constaté que les dispositions de la convention ne traitaient pas manière adéquate des responsabilités des États Membres et des armateurs en matière de prévention et d'élimination de la violence et du harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles dans le secteur maritime. S'il a estimé que ces lacunes pouvaient être suffisamment couvertes par la convention n° 190, il a néanmoins noté que celle-ci ne contenait aucune prescription propre au travail maritime, prenant en compte ses spécificités. Il a conclu que la MLC, 2006, devrait être modifiée afin d'y inscrire des prescriptions adressées aux États Membres et aux armateurs en matière de prévention et d'élimination de la violence et du harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles.

3. Finalité

La présente soumission propose des amendements à la MLC, 2006, qui reflètent les recommandations du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI et qui servent à améliorer la sécurité maritime en établissant des normes pour les États Membres et les armateurs en matière de prévention et d'élimination de la violence et du harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles.

À sa deuxième réunion, le Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI a recommandé au Conseil d'administration du BIT d'inviter les membres de la Commission tripartite spéciale à envisager de soumettre des propositions visant à modifier la MLC, 2006, afin de veiller à ce que les États Membres:

1. définissent et interdisent la violence et le harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles;
2. adoptent des politiques, des mesures et des programmes appropriés pour prévenir et combattre ces problèmes en précisant les responsabilités distinctes et complémentaires des États du pavillon, des États du port, des États fournisseurs de main-d'œuvre, des armateurs, des gens de mer et des autres parties prenantes concernées, selon qu'il convient;
3. exigent des armateurs qu'ils adoptent des politiques et des mesures appropriées pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles;
4. adaptent les mécanismes de traitement des plaintes à bord des navires et à terre pour faciliter l'accès à des recours efficaces en cas de violence et de harcèlement, y compris des mesures de protection contre la victimisation et les représailles, ainsi

que de protection de la vie privée et de la confidentialité des données des personnes concernées; et

5. renforcent la coopération entre les États du pavillon, les États du port et les États fournisseurs de main-d'œuvre sur ces questions.

4. Considérations pertinentes

Tous les gens de mer ont droit à un milieu de travail maritime sûr et salubre. La violence et le harcèlement sur le lieu de travail, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, ont des effets préjudiciables connus sur les gens de mer, notamment la dépression, le manque d'efficacité, la mise en place de mécanismes d'adaptation malsains et l'isolement. Les gens de mer victimes ou témoins de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, sont plus susceptibles de commettre des erreurs et d'assurer un moins bon niveau de service. Dans le secteur maritime, de telles expériences posent des risques importants pour l'exploitation sûre des navires et ont des effets préjudiciables sur le recrutement et le maintien dans l'emploi des gens de mer. L'OIT et l'OMI savent qu'il est important de développer une culture du lieu de travail maritime sûre et inclusive pour tous les professionnels en matière maritime afin d'améliorer la sûreté et la sécurité de l'exploitation dans le secteur maritime.

Les instruments de l'OIT et de l'OMI existants, dont la STCW, la MLC, 2006, et le Code international de la gestion de la sécurité (Code ISM), contiennent des prescriptions générales à l'intention des administrations et des gens de mer aux fins d'exploitation sûre du navire ainsi que de santé et de sécurité au travail en général. Ils ne comportent néanmoins aucune prescription expressément liée à la violence et au harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles. La convention n° 190 vise à protéger les travailleurs et les autres personnes contre la violence et le harcèlement sur le lieu de travail, y compris la violence et le harcèlement fondés sur le genre, mais ne contient aucune prescription propre au milieu de travail maritime, unique en son genre. La modification de la MLC, 2006, permettra à la communauté maritime internationale de lutter contre les problèmes de la violence et du harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, en tenant compte des dangers et des difficultés propres au milieu de travail maritime.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A1.4, paragraphe 5, ajouter un nouveau c) après le b) et changer (ou renommer) l'actuel paragraphe c) en d)		« <u>c) obliger les services de recrutement et de placement des gens de mer à prendre des mesures pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement dans les processus de recrutement et de placement;</u> <u>d) ↗</u> s'assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur son territoire: [...]»
	Principe directeur B2.8.1,	« <u>d) les mesures visant à prévenir et à combattre la violence et le harcèlement qui se produisent pendant la</u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
	paragraphe 1, ajout d'un nouveau d)	<u>formation et l'éducation dispensées à des fins de développement des carrières et des aptitudes professionnelles.</u> »
	Principe directeur B3.1.10, paragraphe 1, ajout d'un nouveau d)	« <u>d) des produits de santé et d'hygiène sont à la disposition des gens de mer.</u> »
Norme A4.1, paragraphe 1 b), ajout de texte		b) garantissent aux gens de mer une protection de la santé <u>physique et mentale</u> et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu' <u>à l'assistance</u> , à l'information et aux connaissances médicales, <u>dont celles particulièrement appropriées en cas de violence et de harcèlement;</u>
	Principe directeur B4.1.3, paragraphe 2 a) et b), ajout de texte	2. Des mesures devraient être prises pour que les gens de mer, dans les ports, puissent: a) recevoir un traitement ambulatoire en cas de maladie ou d'accident, <u>y compris en cas de maladie ou d'accident résultant de la violence et du harcèlement;</u> » b) être hospitalisés <u>et bénéficier de soins de santé mentale</u> au besoin; et [...]
Norme A4.3, paragraphe 1a) et d), ajout de texte		1. La législation et les autres mesures à adopter conformément au paragraphe 3 de la règle 4.3 couvrent les sujets suivants: a) l'adoption et l'application effective ainsi que la promotion de politiques et programmes de sécurité et de santé au travail, <u>à bord des navires qui battent le pavillon du Membre</u> y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction des gens de mer, <u>ainsi que la prévention de la violence et du harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, et la lutte contre ces phénomènes, à bord des navires qui battent le pavillon du Membre;</u> d) les prescriptions relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses ainsi qu'à l'enquête sur les accidents du travail <u>et sur les cas de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles,</u> survenus à bord et à leur notification.
Norme A4.3, paragraphe 2 a), ajout de texte		2. Les dispositions prévues au paragraphe 1 de la présente norme doivent: a) tenir compte des instruments internationaux applicables relatifs à la protection de la sécurité et de la santé au travail en général, ainsi qu'aux risques particuliers, et traiter de tous les aspects de la prévention des accidents du travail, <u>et des lésions et maladies professionnelles, et de la violence et du harcèlement, y compris le</u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
		<u>harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles</u>, qui sont susceptibles de s'appliquer au travail des gens de mer, et particulièrement de ceux qui sont propres à l'exercice du métier de marin; [...]
Norme A4.3, ajout d'un nouveau paragraphe 3		<u>3. En mettant en œuvre le paragraphe 1 a) de la présente norme, la législation et les autres mesures doivent:</u> <u>a) définir et interdire la violence et le harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer. Aux fins de la présente convention:</u> <u>i) l'expression violence et harcèlement s'entend d'un ensemble de comportements et de pratiques inacceptables, ou de menaces de tels comportements et pratiques, qu'ils se produisent à une seule occasion ou de manière répétée, qui ont pour but de causer, causent ou sont susceptibles de causer un dommage d'ordre physique, psychologique, sexuel ou économique, et comprend la violence et le harcèlement fondés sur le genre;</u> <u>ii) l'expression violence et harcèlement fondés sur le genre s'entend de la violence et du harcèlement visant une personne en raison de son sexe ou de son genre ou ayant un effet disproportionné sur les personnes d'un sexe ou d'un genre donné, et comprend le harcèlement sexuel.</u> <u>b) exiger des armateurs qu'ils:</u> <u>i) adoptent des politiques et des mesures appropriées pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, notamment par la fourniture:</u> <u>a. d'une formation obligatoire des gens de mer;</u> <u>b. de soins médicaux et de santé mentale adéquats, en temps opportun, aux victimes de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, conformément aux règles 4.1 et 4.2, au Guide médical international de bord ou à un guide médical équivalent, et en consultation avec le service de télémédecine à terre;</u> <u>ii) signalent les cas de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, aux autorités concernées de l'État du pavillon;</u> <u>iii) fournissent suffisamment de ressources à bord et à terre pour mettre en œuvre les politiques et les mesures de l'armateur relatives à la prévention et à l'élimination de la violence et du harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles; et</u> <u>iv) fournissent l'accès à une personne à terre qui sera le point de contact chargé de garantir que suffisamment de ressources seront à disposition à bord et à terre, selon les besoins, de gérer la réponse de l'armateur en cas d'incident, d'apporter l'assistance adéquate à la victime à la suite d'un cas de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, et de</u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
		<u>garantir la protection des données personnelles contre une divulgation ou un accès non autorisés;</u> <u>c) adapter les mécanismes existants de traitement des plaintes à bord des navires et à terre pour assurer:</u> <u>i) des processus gratuits et confidentiels permettant aux gens de mer de signaler les cas de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, aux responsables hiérarchiques à bord du navire, au personnel à terre désigné ou aux autorités compétentes, selon ce que le marin jugera le plus approprié;</u> <u>ii) un accès sans entrave aux voies de recours pour les victimes de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles;</u> <u>iii) la protection contre toute nouvelle victimisation ou représailles;</u> <u>iv) la protection de la vie privée et de la confidentialité des données des personnes concernées;</u> <u>v) un processus de règlement des différends qui offre de multiples possibilités de résolution;</u> <u>d) inclure des prescriptions imposant aux gens de mer de respecter les politiques et les mesures des armateurs visant à prévenir et à combattre la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles.</u>
Norme A4.3, paragraphes 5 à 8, ajout de texte		5. Tout Membre veille à ce que: b) les accidents du travail, et les lésions et maladies professionnelles <u>et les cas de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles</u>, soient dûment déclarés, en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail, et des maladies professionnelles <u>et des cas de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles</u>; c) des statistiques complètes de ces accidents, et maladies <u>et cas de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles</u>, soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les tendances générales et les risques identifiés; d) les accidents du travail <u>et les cas de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles</u>, fassent l'objet d'une enquête; <u>e) les données personnelles communiquées par les armateurs au titre du paragraphe 3 b) (ii) de la présente norme soient protégées contre la divulgation ou l'accès non autorisé.</u> 6. Les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé au travail, <u>ainsi qu'aux cas de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les</u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
	Principe directeur B4.3.1, ajouter du texte	<u>agressions sexuelles</u>, sont de nature à garantir la protection des données personnelles des gens de mer et tiennent compte des orientations fournies par l'Organisation internationale du Travail à ce sujet. 7. L'autorité compétente coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent, <u>dont les risques de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles</u>, par exemple par l'affichage d'avis officiels exposant les instructions à ce sujet <u>dans la langue de travail du navire</u>. 8. L'autorité compétente exige des armateurs, lorsqu'ils évaluent les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, <u>ainsi que de la violence et du harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles</u>, qu'ils se réfèrent aux informations statistiques appropriées émanant de leurs navires et aux statistiques générales fournies par l'autorité compétente. Principe directeur B4.3.1 – Dispositions concernant les accidents du travail, et les lésions et maladies professionnelles <u>et la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles</u> 2. L'autorité compétente devrait veiller à ce que les directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail portent en particulier sur les points suivants: m) équipement de protection individuelle <u>adapté à tous les des</u> gens de mer <u>à bord</u>; <u>s violence et harcèlement, y compris harcèlement sexuel, actes d'intimidation et agressions sexuelles;</u> <u>t) réadaptation et réintégration de toutes les personnes concernées suite à des cas de violence et de harcèlement.</u> 4. Par ailleurs, l'autorité compétente devrait veiller à ce qu'il soit tenu compte des conséquences pour la santé et la sécurité, particulièrement dans les domaines suivants: d) <u>violence et harcèlement, y compris harcèlement sexuel, et actes d'intimidation et agressions sexuelles.</u> <u>5. Tout Membre devrait dûment envisager de participer à la coopération internationale en matière d'assistance, de programmes et de recherches sur les mesures pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles. La coopération internationale devrait se fonder sur des accords bilatéraux ou multilatéraux ou des consultations entre Membres.</u> <u>6. Les Membres devraient coopérer dans le traitement des événements survenus à bord liés à des violations concernant le bien-être du marin ou à des cas de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles. En particulier, lorsqu'un cas signalé fait l'objet d'une enquête, les États fournisseurs de main-d'œuvre devraient être informés en tant qu'États particulièrement intéressés.</u>
Norme A5.1.5, paragraphe 2, ajout de texte		2. Tout Membre veille à ce que la législation prévoie l'établissement de procédures de plainte à bord appropriées en vue de satisfaire aux prescriptions de la règle 5.1.5, <u>notamment pour traiter efficacement les cas de violence et de harcèlement, y compris harcèlement sexuel, actes d'intimidation et agressions sexuelles</u>. Ces procédures doivent viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A5.1.5, paragraphe 3, remplacer le texte		plus bas possible. Cependant, dans tous les cas, les gens de mer ont le droit de porter plainte directement auprès du capitaine et, s'ils le jugent nécessaire, auprès d'autorités extérieures appropriées. 3. Les gens de mer ont le droit d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte à bord et des mesures seront prévues pour prévenir la victimisation de gens de mer ayant porté plainte. Le terme « victimisation » désigne tout acte malveillant, quel qu'en soit l'auteur, à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte qui n'est pas manifestement abusive ni calomnieuse <u>des personnes concernées par le processus de plainte.</u>
Norme A5.1.5, ajouter un nouveau paragraphe 5		<u>5. Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir à chaque étape la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer.</u>

Proposition n° 13 (gouvernements)

Allemagne, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède

1. Objet

Violence et harcèlement

2. Contexte

Le Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI sur le harcèlement et les actes d'intimidation s'est réuni du 26 au 29 février 2024, au siège de l'OMI. Il comptait des représentants de huit États délégués ainsi que d'organisations d'armateurs et de gens de mer.

Il a recommandé au Conseil d'administration du BIT d'approuver l'emploi de l'expression «la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles» dans les instruments et orientations pertinents, le cas échéant, assortie d'une référence à la définition de l'expression «violence et harcèlement» employée par la convention n° 190.

Il a invité les membres de la STC, qui se réunira en avril 2025, à envisager de soumettre des propositions d'amendements à la MLC, 2006, en tenant compte des dispositions de la convention n° 190.

3. Finalité

Des lacunes ont été repérées dans la MLC, 2006, qui ne permettent pas de lutter efficacement contre la violence et le harcèlement à bord des navires.

Dans ce contexte, la présente proposition d'amendement de la MLC, 2006, est soumise dans le droit fil des conclusions du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI, afin de prévenir et de combattre le harcèlement et les actes d'intimidation à bord des navires.

Les amendements suivants à la norme A4.3 sont proposés:

- inclure un nouvel alinéa e) au paragraphe 1, dans les prescriptions relatives à la législation à adopter conformément au paragraphe 3 de la règle 4.3: «l'interdiction de la violence et du harcèlement à bord des navires». Ajouter, dans ce même paragraphe, une définition de l'expression «violence et harcèlement» renvoyant à la définition figurant à l'article 1 de la convention n° 190;
- préciser dans un nouvel alinéa e) au paragraphe 2 le rôle et les obligations des parties prenantes, conformément à la convention n° 190.

4. Considérations pertinentes

La présente proposition aura des effets positifs sur les gens de mer à bord de navires. La lutte contre le harcèlement et la violence à bord permettra d'améliorer les conditions de travail et de vie et, partant, l'attractivité du secteur maritime.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A4.3, paragraphe 1, ajout de texte		1. La législation et les autres mesures à adopter conformément au paragraphe 3 de la règle 4.3 couvrent les sujets suivants: (...) <u>e) l'interdiction de la violence et du harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles. Aux fins de la présente norme, l'expression violence et harcèlement s'entend au sens de l'article 1 de la convention (n° 190) sur la violence et le harcèlement, 2019.</u>
Norme A4.3, paragraphe 2, ajout d'un nouvel alinéa e)		2. Les dispositions prévues au paragraphe 1 de la présente norme doivent: [...] <u>e) indiquer l'obligation qu'ont les armateurs d'adopter des politiques et des mesures appropriées pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, en consultation avec les gens de mer et leurs représentants, sans préjudice des rôles et des obligations des parties prenantes prévus par la convention n° 190.</u>

Proposition n° 14 (gouvernements)

Allemagne, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède

1. Objet

Permission à terre.

2. Contexte

Le paragraphe 2 de la règle 2.4 dispose que les gens de mer ont droit à une permission à terre: «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 leur fonction.»

Toutefois, dans la pratique, plusieurs procédures font qu’il est très difficile pour les gens de mer d’obtenir une permission de descendre à terre. De ce fait, ils ne peuvent pas exercer ce droit pourtant prévu par la MLC, 2006.

Il est donc proposé de modifier la MLC, 2006, afin d’accorder une meilleure protection de la permission de descendre à terre pour les gens de mer.

En outre, il est proposé d’ajouter «et à une permission à terre» dans le titre de la norme A2.4 afin que celui-ci reflète correctement les dispositions qu’elle contient.

3. Finalité

Les dispositions actuellement liées à la permission à terre se trouvent au paragraphe 2 de la règle 2.4:

«2. 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 leur fonction.»

Dans les principes directeurs de la partie B du code, on peut lire les dispositions suivantes:

«Principe directeur B2.4.1 – Calcul des droits

[...] 4. Ne devraient pas être comptés dans le congé payé annuel:

[...] c) les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d’engagement.»

«Principe directeur B4.4.6 – Gens de mer dans un port étranger

[...] 5. Les responsables dans les ports et à bord des navires devraient faire tout leur possible pour permettre aux gens de mer d’aller à terre au plus tôt après l’arrivée du navire au port.»

Toutefois, aucune disposition relative à la permission à terre ne figure dans les normes (partie A du code). Il est nécessaire d’inclure le droit à la permission à terre dans les normes de la MLC, 2006, afin d’en assurer une mise en œuvre adéquate et efficace.

4. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A2.4, remplacer l’intitulé par:		Norme A2.4 – Droit à un congé <u>et à une permission à terre</u>
Norme A2.4, ajouter un nouveau paragraphe 4		<u>4. Les Membres accordent des permissions à terre aux gens de mer dans un souci de santé, y compris de santé mentale, et de bien-être. Les permissions à terre sont accordées pour autant qu’elles soient compatibles avec les exigences pratiques des fonctions des gens de mer, et dans le respect des dispositions de la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, telle qu’amendée.</u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A4.4, ajouter des nouveaux paragraphe 6 et 7		<u>6. Les Membres facilitent l'approbation de la permission à terre et limitent, dans toute la mesure du possible, les procédures administratives et toutes autres formalités requises.</u> <u>7. Les responsables dans les ports et à bord des navires devraient faire tout leur possible pour permettre aux gens de mer d'aller à terre au plus tôt après l'arrivée du navire au port.</u>
	Principe directeur B4.4.6, supprimer le paragraphe 5	5. Les responsables dans les ports et à bord des navires devraient faire tout leur possible pour permettre aux gens de mer d'aller à terre au plus tôt après l'arrivée du navire au port.

Proposition n° 15 (gouvernements)

Allemagne, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède

1. Objet

Soins médicaux à bord des navires et à terre

2. Contexte

Le paragraphe 3 du principe directeur B4.1.1 dispose ce qui suit:

«Les personnes visées au paragraphe 1 du présent principe directeur et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente devraient suivre, approximativement tous les cinq ans, des cours de perfectionnement leur permettant d'entretenir et d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés.»

Il est proposé de supprimer cette disposition des principes directeurs et d'inclure, en lieu et place, une disposition similaire dans un nouvel alinéa e) du paragraphe 4 de la norme A4.1, rédigé comme suit:

«e) Les personnes visées à l'alinéa c) du paragraphe 4 de la présente norme, et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente, doivent suivre, tous les cinq ans maximum, des cours de perfectionnement en matière de premiers secours et de soins médicaux à bord leur permettant d'entretenir et d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés. Ces cours doivent être conformes aux dispositions de la STCW.»

3. Finalité

Dans les principes directeurs, il est actuellement recommandé que les gens de mer chargés des soins médicaux à bord des navires suivent des formations de mise à niveau. La présente proposition vise à rendre obligatoires les cours de perfectionnement en matière de premiers secours et de soins médicaux à bord, tous les cinq ans, pour les personnes chargées de les administrer. Cela leur permettra d'entretenir et d'accroître leurs compétences en se tenant informées de tout nouveau procédé et de maintenir leurs connaissances à jour au sujet des produits

médicaux administrés ou d'acquérir des connaissances sur tous nouveaux produits médicaux. La présente proposition facilitera des conditions de travail décentes en garantissant que les gens de mer reçoivent des soins médicaux administrés par une personne dont la formation est la plus à jour et la plus pertinente. En outre, elle ira dans le sens des futures mises à jour de la STCW.

4. Considérations pertinentes

Les conditions de travail concrètes des gens de mer seraient améliorées par une formation aux pratiques médicales les plus récentes, apportant également des connaissances actualisées sur toute fourniture médicale, y compris la conservation et l'administration de toute nouvelle forme de médicament. Les gens de mer seraient sûrs que la personne chargée d'administrer les soins médicaux a suivi une formation de perfectionnement au cours des cinq années écoulées.

5. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
	Principe directeur B4.1.1, supprimer le paragraphe 3	3. Les personnes visées au paragraphe 1 du présent principe directeur et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente devraient suivre, approximativement tous les cinq ans, des cours de perfectionnement leur permettant d'entretenir et d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés.
Norme A4.1, paragraphe 4, ajout d'un alinéa e)		<u>«e) Les personnes visées à l'alinéa c) du paragraphe 4 de la présente norme, et tous les autres gens de mer désignés par l'autorité compétente, doivent suivre, tous les cinq ans au maximum, des cours de perfectionnement en matière de premiers secours et de soins médicaux à bord leur permettant d'entretenir et d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés. Ces cours doivent être conformes avec les dispositions de la STCW.»</u>

Proposition n° 16 (gouvernements)

Allemagne, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède

1. Objet

Durée maximale de la période d'embarquement

2. Contexte

La pandémie de COVID-19 a eu des effets dévastateurs sur la relève des équipages. Nombre de gens de mer ont été privés du droit d'être rapatriés après avoir passé 11 mois à bord et des cas d'épuisement physique et mental, de maladie, et même de suicide, ont été signalés.

La MLC, 2006, dispose actuellement que les gens de mer ont le droit d'être rapatriés au terme de la durée maximale des périodes d'embarquement, qui doivent être

inférieures à douze mois (norme A2.5.1, paragraphe 2 *b*)). Cette disposition ne suffit toutefois pas à protéger efficacement les gens de mer ni à faire appliquer la règle relative à la durée maximale de la période d'embarquement.

Afin de combler ces lacunes, en 2022, la France a soumis au nom des États membres de l'UE une proposition visant à modifier la norme A2.5.1. Cet amendement a fait l'objet de vives discussions sans être malheureusement adopté. Les délégations susmentionnées soumettent une nouvelle proposition d'amendement fondée sur les négociations de 2022 et les positions exprimées à cette occasion, afin de parvenir à un consensus.

3. Finalité

Les amendements suivants à la norme A2.5.1 sont proposés:

- ajouter un nouvel alinéa *d*) au paragraphe 1 de la norme A.5.1 libellé comme suit: «au terme de la durée maximale des périodes d'embarquement», parmi les cas ouvrant droit au rapatriement;
- affirmer sans équivoque, au paragraphe 2 *b*) de la norme A.2.5.1, que la durée maximale des périodes d'embarquement est de 11 mois et définir de manière restrictive les possibilités de dérogation. Les responsabilités des Membres en vue de faciliter le rapatriement sont également rappelées;
- ajouter aux annexes A5-I, A5-II et A5-III un nouveau point intitulé «Durée maximale des périodes d'embarquement» afin que ce point soit systématiquement vérifié au cours des inspections aux fins de certification des navires et qu'il fasse l'objet d'une inspection détaillée de la part des inspecteurs de l'État du port.

4. Amendement(s) proposé(s)

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A2.5.1 paragraphe 1, ajouter un nouvel alinéa <i>d</i>)		<u>1. Tout Membre veille à ce que les gens de mer embarqués sur des navires battant son pavillon aient le droit d'être rapatriés dans les cas suivants: [...]</u> <u><i>d) au terme de la durée maximale des périodes d'embarquement, comme énoncé au paragraphe 2 b) de la présente norme.</i></u>
Norme A2.5.1, paragraphe 2, remplacer l'alinéa <i>b</i>)		2. Tout Membre veille à ce que des dispositions appropriées soient prévues dans sa législation ou d'autres mesures ou dans les conventions collectives, prescrivant: <u><i>b) la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement; ces périodes doivent être inférieures à douze mois;</i></u> <u><i>b) que la durée maximale des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement, à l'exclusion des droits aux congés payés annuels garantis par la norme A2.4, paragraphe 2, est de 11 mois. Si le rapatriement est rendu impossible en raison de la fermeture de frontières ou en cas de restrictions dans l'État du port ou la destination de rapatriement, la durée maximale des périodes d'embarquement peut être prolongée pendant une durée limitée ne pouvant être supérieure à 20 jours. Ce</i></u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
		<u>paragraphe est sans préjudice des responsabilités qui incombent à tout Membre en vue de faciliter le rapatriement et qui sont détaillées aux paragraphes 7 et 8 de la présente norme.</u>
Annexe A5-I, ajouter du texte		Conditions de travail et de vie des gens de mer devant être inspectées et approuvées par l'État du pavillon avant la certification d'un navire conformément à la norme A5.1.3, paragraphe 1: Âge minimum Certificat médical Qualifications des gens de mer Contrats d'engagement maritime Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé Durée du travail ou du repos <u>Durée maximale des périodes d'embarquement</u> Effectifs du navire Logement Installations de loisirs à bord Alimentation et service de table Santé et sécurité et prévention des accidents Soins médicaux à bord Procédures de plainte à bord Paiement des salaires Garantie financière pour rapatriement Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur
Annexe A5-II (DCTM, partie I), ajouter un nouveau point 17		<u>17. Durée maximale des périodes d'embarquement (règle 2.5)</u>
Annexe A5-II (DCTM, partie II), ajouter un nouveau point 17		<u>17. Durée maximale des périodes d'embarquement (règle 2.5)</u>
Annexe A5-III, ajouter du texte		Âge minimum Certificat médical Qualifications des gens de mer Contrats d'engagement maritime Recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence ou agréé ou réglementé Durée du travail ou du repos <u>Durée maximale des périodes d'embarquement</u> Effectifs du navire Logement Installations de loisirs à bord Alimentation et service de table Santé et sécurité et prévention des accidents Soins médicaux à bord Procédures de plainte à bord Paiement des salaires Garantie financière pour rapatriement Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur