



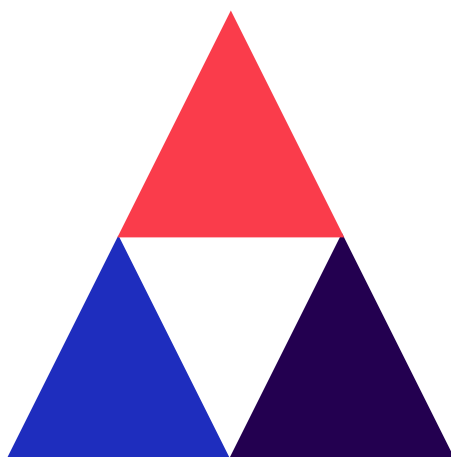
Organisation
internationale
du Travail



► STCMLC/2025/3

► Document d'information pour la discussion

Cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale instituée en vertu
de l'article XIII de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée
(Genève, 7-11 avril 2025)



Département des normes internationales du travail
Département des politiques sectorielles
Genève, 2025

► **Table des matières**

	Page
A. Introduction	5
B. Tâches incombant à la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale	6
1. Échange d'informations sur la mise en œuvre de la MLC, 2006:suivi permanent de l'application de la convention.....	7
1.1. Statut des amendements de 2014, 2016, 2018 et 2022.....	7
1.2. Travaux de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations.....	8
1.3. Contrôle par l'État du port.....	12
1.4. Faits nouveaux survenus depuis la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale.....	13
2. Examen et adoption éventuelle des propositions d'amendement au code de la MLC, 2006.....	17
Proposition n° 1 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer).....	18
Proposition n° 2 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer).....	21
Proposition n° 3 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)	22
Proposition n° 4 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer).....	24
Proposition n° 5 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer)	32
Proposition n° 6 (groupe des gens de mer)	34
Proposition n° 7 (groupe des gens de mer).....	37
Proposition n° 8 (groupe des gens de mer).....	40
Proposition n° 9 (groupe des gens de mer).....	41
Proposition n° 10 (groupe des gens de mer)	42
Proposition n° 11 (groupe des armateurs)	44
Proposition n° 12 (gouvernements) Afrique du Sud, Australie, Canada, Îles Marshall, Norvège, Royaume-Uni	46
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.....	54
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.....	55

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.....	57
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.....	58
Consultation tripartite au titre de l'article VII de la convention	61

Annexes

A. Ordre du jour de la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006 (Genève, 7-11 avril 2025)	63
B. Dispositions pertinentes de la MLC, 2006NORMES-241219-001	64

► A. Introduction

1. À la date du 20 février 2025, la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006) avait été ratifiée par 108 Membres¹. Depuis la dernière réunion de la Commission tripartite spéciale, les Comores, l'Égypte, la Géorgie, la Guinée-Bissau, l'Iraq, Madagascar et la République arabe syrienne sont devenus parties à la convention.
2. La Commission tripartite spéciale a été créée par le Conseil d'administration à sa 318^e session (juin 2013), en application de l'article XIII de la MLC, 2006². Cette commission se compose de «deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la [...] convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime». Par ailleurs, «les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas encore ratifié la [...] convention peuvent participer aux travaux de la commission, mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention».
3. La quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale s'est déroulée en deux parties: la première s'est tenue en ligne du 19 au 23 avril 2021 et la deuxième a eu lieu sous une forme hybride du 5 au 13 mai 2022³. Plus de 500 délégués ont participé à ces deux séquences.
4. Au cours de la première partie de sa réunion, la Commission tripartite spéciale a notamment examiné l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur le secteur maritime. C'est dans ce contexte qu'elle a adopté deux résolutions: la *Résolution concernant la mise en œuvre et l'application pratique de la MLC, 2006, pendant la pandémie de COVID-19*, dans laquelle elle a invité les États à désigner et à traiter les gens de mer comme des travailleurs essentiels et à adopter toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'ils puissent circuler entre leur pays ou lieu de résidence et leur lieu de travail, obtenir des soins médicaux à terre et descendre à terre; et la *Résolution sur la vaccination contre le COVID-19 pour les gens de mer*, dans laquelle elle a entre autres appelé les gouvernements à mettre des vaccins figurant dans le protocole d'autorisation d'utilisation d'urgence (protocole EUL) de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) à la disposition des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de leur territoire. En outre, la Commission tripartite spéciale a appelé à rétablir le plein respect des droits des gens de mer énoncés dans la MLC, 2006, et a demandé au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies (ONU) de créer un groupe de travail interinstitutions des Nations Unies chargé d'examiner la mise en œuvre et l'application pratique de la MLC, 2006, pendant la pandémie, y compris ses effets sur les droits fondamentaux des gens de mer et l'industrie maritime. À la demande du Conseil d'administration, elle a également procédé à l'examen de plus de 30 instruments relatifs au secteur maritime et adopté des *recommandations à leur sujet, que le Conseil a approuvées*. En conséquence, d'ici à 2030, toutes les conventions révisées par la MLC, 2006, sauf une⁴, devraient être abrogées par la

¹ Une liste à jour est disponible dans la [base de données NORMLEX](#) de l'OIT.

² OIT, [Règlement de la Commission tripartite spéciale établie aux fins de la convention du travail maritime, 2006](#), 2012.

³ Tous les documents relatifs à la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale (partie I et partie II) peuvent être consultés sur le [site Web de l'OIT](#).

⁴ La convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976.

Conférence internationale du Travail; la MLC, 2006, serait de ce fait l'unique instrument de l'Organisation internationale du Travail (OIT) à jour dans le domaine maritime ⁵.

5. Au cours de la deuxième partie de sa réunion, la Commission tripartite spéciale a adopté [huit amendements](#) au code de la convention, qui ont notamment trait à la connectivité sociale, aux soins médicaux pour les gens de mer ayant besoin d'une assistance immédiate, au rapatriement de la dépouille des gens de mer décédés à bord d'un navire et à la publication annuelle, dans un registre mondial, de la liste des gens de mer décédés. Outre ces amendements, la commission a adopté plusieurs résolutions sur [le harcèlement et l'intimidation des gens de mer, y compris les agressions sexuelles et le harcèlement sexuel](#); sur [le dispositif de garantie financière visant à protéger les gens de mer en cas d'abandon](#); et sur [la nécessité d'adopter des mesures pour veiller à ce que tous les gens de mer disposent de voies de recours contractuelles adéquates contre les armateurs](#).
6. À sa 346^e session (octobre-novembre 2023), le Conseil d'administration a décidé que la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale aurait lieu du **7 au 11 avril 2025** au siège de l'OIT, à Genève ⁶. La partie B du présent document donne un aperçu des travaux que mènera la Commission tripartite spéciale à sa cinquième réunion et traite des points inscrits à l'ordre du jour qui a été adopté par son bureau et communiqué par le Directeur général dans la lettre d'invitation à la réunion ⁷.

► B. Tâches incombant à la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale

7. Comme l'indique l'[ordre du jour](#) de la réunion, la Commission tripartite spéciale procédera d'abord à un échange d'informations sur la mise en œuvre de la MLC, 2006, conformément au mandat que lui confère l'article XIII de la convention de suivre «en permanence l'application de la [...] convention» ⁸. Ensuite, elle examinera des propositions d'amendement au code de la MLC, 2006,

⁵ Décision adoptée par le Conseil d'administration à sa 343^e session ([GB.343/PV](#)). Entérinant les recommandations de la Commission tripartite spéciale, le Conseil d'administration a décidé que la convention n° 147 serait classée dans la catégorie des normes dépassées et que son statut serait revu lors de la sixième réunion de la commission afin de décider de son éventuel retrait ou de sa possible abrogation. En ce qui concerne les conventions qui n'ont pas été révisées par la MLC, 2006, le Conseil d'administration, entérinant les recommandations de la Commission tripartite spéciale, a décidé: i) pour la convention (n° 71) sur les pensions des gens de mer, 1946, de convoquer une réunion tripartite d'experts aux fins d'un partage de connaissances au sujet de la mise en œuvre de ladite convention, afin que la Commission tripartite spéciale puisse déterminer les actions à engager et revoir son statut à sa sixième réunion; et ii) pour la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, qu'elle serait classée dans la catégorie des normes dépassées et que son statut serait revu lors de la sixième réunion de la Commission tripartite spéciale afin de décider de son éventuel retrait ou de sa possible abrogation. Dans ce contexte, le Conseil d'administration a aussi décidé de convoquer une réunion tripartite d'experts afin d'examiner les obstacles persistants à la mise en œuvre et à la ratification de la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telle qu'amendée. La réunion aura lieu du 21 au 23 avril 2026 (voir document [GB.352/INS/22](#)).

⁶ Décision du Conseil d'administration, [GB.346/PV](#), paragr. 885.

⁷ Conformément à l'article 3 du Règlement. L'ordre du jour est reproduit à l'annexe A.

⁸ Le texte de l'article XIII de la MLC, 2006, est reproduit à l'annexe B. L'article 2 du règlement de la Commission tripartite spéciale définit le mandat de celle-ci comme suit:

La Commission de la MLC:

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

puis toute demande de consultation présentée au titre de l'article VII de la convention par des Membres ne comptant pas d'organisations représentatives d'armateurs ou de gens de mer sur leur territoire. Enfin, elle procédera à l'examen de toutes autres questions, dont le mandat 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, la révision du règlement de son propre règlement, ainsi que tout projet de résolution soumis au cours de la réunion.

1. Échange d'informations sur la mise en œuvre de la MLC, 2006: Suivi permanent de l'application de la convention

8. Conformément à l'article XIII de la MLC, 2006, l'une des principales fonctions de la Commission tripartite spéciale consiste à examiner les questions très variées qui se posent en rapport avec l'application de la convention. Lorsqu'elle recense des lacunes ou d'autres difficultés, elle peut adresser des recommandations au Conseil d'administration sur les mesures à prendre pour assurer l'application effective, efficiente et, dans la mesure jugée opportune, uniforme de la convention⁹, ou formuler des propositions en vue d'amendements futurs. La Commission tripartite spéciale offre également un cadre pour d'utiles échanges d'informations entre les gouvernements et les mandants tripartites sur les enseignements tirés de l'application de la MLC, 2006. Dans ce contexte, les délégués participant à la commission sont invités à communiquer pendant la réunion des renseignements permettant de faire le point sur l'application de la convention et à faire part des difficultés particulières qu'ils ont rencontrées.

1.1. Statut des amendements de 2014, 2016, 2018 et 2022

9. À ce jour, quatre séries d'amendements au code de la convention sont entrées en vigueur¹⁰. En ce qui concerne les [amendements de 2014](#), à la date du 20 février 2025, les Pays-Bas (Curaçao) avaient informé le Directeur général qu'ils ne seraient liés par ceux-ci qu'après notification expresse de leur acceptation. Le Bureau international du Travail attend toujours la déclaration d'acceptation de ces amendements de la part des pays suivants: Albanie, Bangladesh, Belize, Cabo Verde, Chine, Fidji, Gabon, République islamique d'Iran, Jordanie, Maldives et Thaïlande. En ce qui concerne les [amendements de 2016](#), le Bureau attend toujours la déclaration d'acceptation des pays suivants: Albanie, Chine (Région administrative spéciale de Hong-kong), Djibouti, Gambie, Grenade, Indonésie, Jamaïque, Liban et Slovaquie. Pour les [amendements de 2018](#), la France, la France (Nouvelle-Calédonie), les Pays-Bas (partie européenne des Pays-Bas et Curaçao) et la Slovaquie ont informé le Directeur général qu'ils ne seraient liés par ceux-ci qu'après notification expresse de leur acceptation. Le Bureau attend toujours la déclaration d'acceptation de ces amendements de la part des pays suivants: Brésil, Chine (Région administrative spéciale de Hong-kong), Djibouti, Éthiopie, Gambie, Grenade, Îles Cook, Islande, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (Îles Vierges britanniques et Îles Falkland (Malvinas)¹¹), Sénégal et Soudan. Quant aux [amendements de 2022](#), ils sont entrés en

⁹ L'article 16 du règlement de la Commission tripartite spéciale, sur les rapports au Conseil d'administration, dispose que:

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

¹⁰ L'état actuel des amendements au code de la MLC, 2006, pour chaque Membre ayant ratifié cet instrument peut être consulté sur la page [NORMLEX](#).

¹¹ La souveraineté sur les Îles Falkland (Malvinas) fait l'objet d'un différend entre le Gouvernement de l'Argentine et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord.

vigueur le 23 décembre 2024. La France (pour les amendements aux normes A1.4, A3.2, A4.1 et A4.3, et au principe directeur B4.3.5), la Jamaïque, le Portugal et la Slovénie ont informé le Directeur général qu'ils ne seraient liés par ces amendements qu'après notification expresse de leur acceptation. Le Bureau attend toujours la déclaration d'acceptation des pays suivants: Comores, Égypte, Géorgie, Guinée-Bissau, Iraq, Madagascar et République arabe syrienne.

10. La Commission tripartite spéciale souhaitera peut-être encourager les gouvernements mentionnés au paragraphe 9 pour lesquels le Bureau attend une déclaration d'acceptation à préciser leur position à l'égard des amendements ¹².

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

11. La Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations a désormais examiné plus de 100 premiers rapports sur l'application de la MLC, 2006, présentés au titre de l'article 22 de la Constitution de l'OIT par des États Membres (y compris des territoires non métropolitains) ayant ratifié la convention. Les commentaires qu'elle a adoptés pour chaque pays peuvent être consultés dans la base de données [NORMLEX](#).
12. La commission d'experts observe que, dans l'ensemble, des efforts remarquables ont été déployés pour mettre en œuvre la convention, mais relève qu'un nombre important de problèmes restent à régler. À cet égard, la situation diffère grandement d'un pays à l'autre: si, dans certains cas, la commission attire l'attention des gouvernements sur des lacunes relatives à des aspects précis de la convention, dans d'autres, elle prie les gouvernements concernés d'adopter la législation de base permettant de donner effet à la plupart des dispositions de la convention. Certains pays ont rencontré des difficultés pour rédiger et soumettre leur premier rapport, et plusieurs autres ont sollicité l'assistance technique du Bureau pour surmonter des obstacles liés à l'adoption d'une législation mettant en œuvre la convention. Les actions menées pour veiller à ce que tous les États Membres ayant ratifié la convention respectent au moins les prescriptions minimales de la MLC, 2006, en droit et dans la pratique, doivent viser en priorité la réalisation des deux principaux objectifs de la convention, à savoir la protection efficace des droits des gens de mer et la garantie de conditions équitables pour les armateurs. Le Bureau, avec l'appui du Centre international de formation de l'OIT, Turin, offre formations et assistance technique pour aider les pays à cet égard.
13. Certaines des questions soulevées par la commission d'experts concernant la mise en œuvre de la MLC, 2006, peuvent être résumées comme suit ¹³:
 - a) *Consultations*: Dans certains pays, il n'existe pas d'organisations représentatives de gens de mer ou d'armateurs. Dans ce contexte, rappelant que la mise en œuvre de nombreuses dispositions de la convention exige la tenue de consultations, la commission d'experts a prié les gouvernements concernés de s'adresser à la Commission tripartite spéciale, comme le prévoit l'article VII de la convention.
 - b) *Champ d'application de la convention*:
 - i) *Définition de «gens de mer» ou «marin»*: Un certain nombre de pays ne veillent pas à ce que tous les gens de mer couverts par la convention bénéficient de la protection qu'elle

¹² Observations concernant l'entrée en vigueur des amendements au code de la MLC, 2006, adoptés selon la procédure simplifiée prévue à l'article XV de la convention, [Observation générale \(CEACR\)](#), adoptée en 2016, publiée en 2017.

¹³ Le résumé a été établi à des fins d'information sur la base des demandes directes relatives à l'application de la MLC, 2006, formulées par la commission d'experts. Ces commentaires peuvent être consultés sur [NORMLEX](#).

prévoit. La législation de certains pays exclut les élèves des métiers et professions maritimes de la définition des gens de mer. La commission d'experts considère qu'une formation suivie à bord d'un navire pour devenir marin suppose nécessairement de travailler sur un navire et que, par conséquent, il ne fait aucun doute que les élèves des métiers et professions maritimes doivent être considérés comme des gens de mer au sens de la convention. Certains pays estiment que «le personnel non marin, employé dans le cadre d'accords de sous-traitance de services» ne devrait pas entrer dans la définition des gens de mer. La commission a rappelé que la nature du contrat (en l'espèce, accords de sous-traitance) n'a aucune incidence sur la catégorisation en tant que «gens de mer» ou «marin», pour autant que la personne travaille à bord d'un navire auquel la convention s'applique.

- ii) *Définition de «navire»:* Certains pays ont adopté des dérogations générales ou ponctuelles à leur législation pour différentes catégories de navires – en fonction de leur zone d'activité (distance en miles nautiques, plateau continental ou notions telles que les «eaux de la République», les «eaux côtières» ou les «voyages à proximité du littoral»), de leur taille ou du nombre de gens de mer à bord, ou de leur destination (par exemple, les bateaux de plaisance) – qui soit ne sont pas bien définies dans les dispositions pertinentes, soit sont en contradiction avec le champ d'application de la convention.
- c) *Âge minimum:* Certains pays n'interdisent pas explicitement dans leur législation le travail à bord d'un navire pour les personnes de moins de 16 ans. Plusieurs pays n'interdisent pas expressément le travail de nuit pour les gens de mer de moins de 18 ans, ou prévoient des dérogations non permises par la convention. En outre, plusieurs n'interdisent pas explicitement les travaux dangereux pour les gens de mer de moins de 18 ans, tandis que d'autres prévoient des dérogations dans certaines situations, ce que la convention n'autorise pas. La commission d'experts a rappelé que la convention, en sa norme A1.1, paragraphe 4, interdit absolument de confier aux jeunes gens de mer des types de travaux considérés comme dangereux mais permet, en vertu de son principe directeur B4.3.10, de déterminer les types de travaux que ceux-ci ne peuvent exécuter sans contrôle ni instruction appropriés. Plusieurs pays doivent encore adopter, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, une liste des travaux susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans.
- d) *Formation et qualifications:* La législation de certains pays ne contient pas de dispositions garantissant que tous les gens de mer qui travaillent à bord d'un navire ont suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires. En outre, certains pays prévoient que, dans des circonstances exceptionnelles, les gens de mer sont autorisés à travailler sans les formations et qualifications requises, ce que la convention ne permet pas.
- e) *Recrutement et placement:* Plusieurs pays n'ont pas adopté de dispositions nationales ou n'ont pas communiqué d'informations pertinentes sur: le système de licence des agences de recrutement et de placement des gens de mer; les conditions minimales relatives au fonctionnement des services privés de recrutement et de placement des gens de mer; et les procédures d'enquête en cas de plaintes. Plusieurs pays éprouvent des difficultés à mettre en œuvre efficacement un système de protection (assurance ou autre dispositif) pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur en vertu du contrat d'engagement maritime n'a pas rempli ses obligations à leur égard.

- f) *Contrat d'engagement maritime:* Plusieurs pays rencontrent des difficultés pour mettre en œuvre la prescription imposant que le contrat d'engagement maritime soit signé par le marin et l'armateur ou son représentant et que les deux parties en gardent un exemplaire. Certaines lois ne garantissent pas le droit des gens de mer de demander conseil avant de signer un contrat d'engagement maritime ou contreviennent aux prescriptions relatives aux mentions devant figurer dans les contrats d'engagement maritime. Tous les pays ne définissent pas clairement la durée minimale adéquate du préavis donné par les gens de mer et par les armateurs pour la cessation du contrat d'engagement maritime, ou ne prévoient pas la possibilité de résilier le contrat avec un préavis plus court ou sans préavis pour des raisons humanitaires.
- g) *Durée du travail et du repos:* Plusieurs pays éprouvent des difficultés à appliquer les dispositions exigeant des Membres qu'ils fixent soit le nombre maximal d'heures de travail, soit le nombre minimal d'heures de repos. La commission d'experts a estimé que la convention ne doit pas être interprétée comme laissant aux armateurs ou aux capitaines le choix des régimes relatifs à la durée maximale du travail et à la durée minimale du repos. Certains pays ne reconnaissent pas que la durée normale du travail pour les gens de mer est de huit heures par jour avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. En outre, il est parfois permis de scinder les heures de repos en plus de deux périodes. La législation nationale ne donne toujours pas effet aux prescriptions relatives aux registres des heures de travail et de repos.
- h) *Congé annuel:* Certains pays ne prévoient pas de durée minimale légale de congé annuel rémunéré. Un problème a été relevé dans plusieurs pays à propos de l'interdiction de renoncer au droit au congé payé annuel. En effet, la convention prévoit que tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum, est interdit, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente. Bien que la convention ne fournisse aucune information sur la nature et la portée des dérogations autorisées, il a été estimé que cette disposition devait être interprétée de manière restrictive. De ce fait, considérer qu'elle autorise largement la renonciation au congé annuel en échange d'une compensation financière ou autre serait contraire à l'objectif de la règle 2.4, qui est d'assurer aux gens de mer un congé approprié. La commission d'experts a attiré l'attention de plusieurs gouvernements sur le fait que, indépendamment de la durée de son contrat d'engagement maritime, le marin a droit à un congé payé annuel d'au moins 30 jours après 11 mois de service continu à bord, sauf dans des cas précis, énoncés restrictivement par l'autorité compétente. Pour les périodes de service plus courtes, le nombre de jours de congé doit être calculé au prorata.
- i) *Rapatriement:* Certains pays définissent largement les cas dans lesquels les gens de mer n'ont pas le droit d'être rapatriés. S'agissant de la répartition des coûts, certains pays n'ont pas communiqué suffisamment d'informations sur les dispositions établissant la procédure à suivre et le niveau de preuve à appliquer pour conclure qu'un marin est coupable d'un manquement grave. La commission d'experts a rappelé que, même si un marin est reconnu, conformément à la législation nationale ou aux conventions collectives applicables, coupable d'un manquement aux obligations de son emploi, cela ne dispense pas pour autant l'armateur de l'obligation de payer son rapatriement en premier lieu. Certains pays ne respectent pas les prescriptions relatives à la durée maximale de service à bord. S'agissant des amendements de 2014 au code de la convention (garantie financière en cas d'abandon), la commission d'experts a noté avec intérêt que la majorité des pays ont adopté les mesures nécessaires pour leur donner effet.

- j) *Effectifs*: La commission d'experts a noté que plusieurs pays n'indiquaient pas de quelle manière il était tenu compte des prescriptions énoncées à la règle 2.7 de la convention, notamment en ce qui concerne la fatigue des gens de mer ainsi que la nature et les conditions particulières du voyage, au moment de déterminer les effectifs suffisants pour assurer la sécurité. Elle a aussi noté que la législation nationale déterminait parfois ces effectifs sans tenir compte des prescriptions de la règle 3.2 et de la norme A3.2 (norme A.2.7, paragraphe 3) concernant l'alimentation et le service de table. La commission d'experts a rappelé en particulier que les navires avec un effectif de dix personnes ou plus doivent avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié. De plus, elle a noté que plusieurs pays n'ont pas mis en place de mécanisme pour instruire et régler les plaintes ou différends relatifs aux effectifs d'un navire (principe directeur B2.7.1).
- k) *Logement*: La législation de certains pays prévoit, en ce qui concerne le logement et les lieux de loisirs des gens de mer, des dérogations qui ne sont pas autorisées par la convention, vont au-delà de ce qu'elle permet ou, bien que permises par la MLC, 2006, ont été adoptées sans consultation avec les organisations d'armateurs et de gens de mer.
- l) *Soins médicaux*: Plusieurs pays n'ont pas communiqué suffisamment d'informations sur la législation et les autres mesures adoptées pour donner effet à différentes prescriptions concernant les soins médicaux, comme le droit de recevoir gratuitement des soins médicaux et de consulter un médecin ou un dentiste dans les ports d'escale et la possibilité d'obtenir des consultations médicales gratuites par radio ou par satellite.
- m) *Responsabilité de l'armateur*: Dans certains pays, la législation limite ou exclut la responsabilité des armateurs en ce qui concerne les conséquences financières des maladies, accidents ou décès des gens de mer au-delà de ce qui est autorisé par la convention. S'agissant des amendements de 2014 au code de la convention (garantie financière en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer), la commission d'experts a noté qu'une majorité des pays ont adopté les mesures nécessaires pour leur donner effet.
- n) *Sécurité et santé*: Plusieurs pays n'ont pas adopté, de directives nationales relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail à bord des navires élaborées après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer. Un certain nombre de pays n'ont pas adopté de dispositions exigeant la création d'un comité de sécurité sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus.
- o) *Sécurité sociale*: De nombreux pays n'ont pas pris de mesures pour assurer une protection de sécurité sociale dans les branches concernées à tous les gens de mer résidant habituellement sur leur territoire. Notamment, certains pays européens ne garantissent pas l'égalité de traitement entre les gens de mer qui servent à bord de navires battant pavillon étranger (hors Union européenne) et les travailleurs employés à terre.
- p) *Déclaration de conformité du travail maritime*: Certains pays rencontrent des difficultés en ce qui concerne le contenu de la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime où ils ne font référence qu'aux dispositions de la convention et non au contenu des prescriptions nationales qui leur donnent effet. Concernant la partie II de la déclaration, qui doit énoncer les mesures prises par les armateurs pour mettre en œuvre les prescriptions nationales, la commission d'experts a noté que certains pays ne fournissaient aucune information à cet égard. En pareil cas, la déclaration de conformité du travail maritime ne sert pas l'objectif pour lequel elle est exigée, à savoir aider toutes les personnes concernées, telles que les inspecteurs de l'État du pavillon, les fonctionnaires autorisés de l'État du port et les gens de mer, à vérifier que les prescriptions nationales relatives aux 16 éléments énoncés dans la déclaration sont convenablement appliquées à bord des navires. Certains

pays n'ont pas communiqué suffisamment d'informations sur les mesures adoptées pour donner effet aux différentes prescriptions concernant la portée et la périodicité des inspections.

- q) *Inspections et mise en application*: La législation nationale en vigueur ne donne pas toujours effet aux prescriptions concernant: l'inspection de tous les navires; le statut et l'indépendance des inspecteurs; les procédures pour recevoir et instruire des plaintes, et préserver la confidentialité des sources; les pouvoirs des inspecteurs; les motifs d'immobilisation des navires; la périodicité des inspections; les rapports d'inspection; et les modalités d'indemnisation en cas d'exercice illicite des pouvoirs des inspecteurs. La commission d'experts a rappelé que tous les navires auxquels la convention s'applique doivent être inspectés au moins une fois tous les trois ans.
- r) *Contrôle par l'État du port*: Certains pays n'ont pas adopté de mesures concernant: 1) le système efficace d'inspection propre à contribuer à assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires sont conformes aux prescriptions de la convention; et 2) la confidentialité des plaintes. D'autres pays n'ont pas établi de procédures pour le traitement à terre des plaintes des gens de mer se trouvant à bord de navires faisant escale dans des ports étrangers. Certains pays renvoient de manière générale aux mémorandums d'entente régionaux sans préciser les dispositions nationales qui traitent des responsabilités de l'État du port en matière de contrôle.

14. Le rapport général de 2024 de la commission d'experts contient un paragraphe spécial relatif aux [développements actuels sur les questions maritimes](#). La commission d'experts a notamment noté que l'année dernière, un certain nombre de gens de mer ont perdu la vie et que plusieurs navires de la marine marchande ont été visés par des tirs de missiles dans la mer Rouge, ce qui a eu de graves conséquences sur la sécurité des gens de mer à bord. Dans ce contexte, la commission s'est félicitée de la résolution historique adoptée en juillet 2024 par le Conseil des droits de l'homme de l'ONU sur la [promotion et la protection de l'exercice des droits humains par les gens de mer](#). Notant que cette résolution établit des synergies claires entre les travaux menés à bien par l'OIT, l'Organisation maritime internationale (OIM) et l'Assemblée générale des Nations Unies en ce qui concerne la nécessité d'adopter des mesures en vue d'assurer l'exercice effectif des droits humains, dont les droits au travail, par les gens de mer la commission d'experts a invité l'ensemble des États Membres de l'OIT à redoubler d'efforts pour donner effet à la résolution.

1.3. Contrôle par l'État du port

15. Le contrôle par l'État du port joue un rôle essentiel pour garantir une mise en œuvre harmonieuse de la MLC, 2006, dans le monde et complète les activités de contrôle de la commission d'experts ¹⁴. À cet égard, il est intéressant de noter que plusieurs mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port – dont ceux de Tokyo, de Paris, pour la région méditerranéenne, de Viña del Mar, d'Abuja, de l'océan Indien et de la mer Noire – ont marqué le lancement d'une campagne d'inspection intensive axée sur certaines dispositions de la MLC, 2006. Cette campagne, menée du 1^{er} septembre au 30 novembre 2024, visait à assurer le respect des règles concernant les salaires des équipages, dont les prescriptions relatives à la garantie financière, et les contrats d'engagement maritime. Ses objectifs étaient de: i) sensibiliser le secteur maritime aux prescriptions de la MLC, 2006; et ii) vérifier que les navires respectaient ces prescriptions. Le

¹⁴ 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 par la Commission d'experts pour l'application des conventions et des recommandations en 2020.

résultat final général de la campagne sera analysé et présenté aux organes directeurs des mémorandums d'entente concernés.

1.4. Faits nouveaux survenus depuis la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale

1.4.1. Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime

16. La [Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime](#) s'est réunie les 16 et 17 mai 2022, immédiatement après la quatrième réunion (partie II) de la Commission tripartite spéciale, et a actualisé le salaire mensuel minimum de base pour les matelots qualifiés, le portant à 658 dollars des États-Unis d'Amérique (dollars É.-U.) à compter du 1^{er} janvier 2023, à 666 dollars É.-U. à compter du 1^{er} janvier 2024 et à 673 dollars É.-U. à compter du 1^{er} janvier 2025. Conformément au principe directeur B2.2.4 de la MLC, 2006, le Directeur général a notifié ces montants révisés à tous les Membres de l'OIT. La prochaine réunion de la sous-commission se tiendra les 14 et 15 avril 2025.

1.4.2. Groupe de travail interinstitutions des Nations Unies sur les répercussions du COVID-19 sur les gens de mer

17. Sur la base de la [Résolution concernant la mise en œuvre et l'application pratique de la MLC, 2006, pendant la pandémie de COVID-19](#), adoptée en 2021 à la quatrième réunion (partie I) de la Commission tripartite spéciale, le Comité exécutif du Secrétaire général de l'ONU a créé, en janvier 2022, un groupe de travail interinstitutions sur les répercussions du COVID-19 sur les gens de mer, qui est chargé d'examiner la mise en œuvre et l'application pratique de la MLC, 2006, pendant la pandémie, y compris ses effets sur les droits fondamentaux des gens de mer et l'industrie maritime. Le groupe de travail a pris en considération les conclusions pertinentes du 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](#)), créé en décembre 2021 et qui a réuni l'OIT, l'OMI, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ainsi que quatre organisations internationales clés représentant les travailleurs du secteur des transports: la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), l'Association du transport aérien international et l'Union internationale des transports routiers¹⁵. Il a présenté en juillet 2023 un rapport au Comité exécutif du Secrétaire général de l'ONU, qui s'est ensuite prononcé sur les mesures à prendre, parmi lesquelles: continuer de renforcer la collaboration entre l'OIT et l'OMI aux fins de la mise en œuvre effective

¹⁵ Le JAG-TSC a tenu trois réunions techniques au cours desquelles les participants ont examiné les moyens de réduire autant que possible les conséquences négatives de la pandémie de COVID-19 sur les travailleurs du transport et leurs familles ainsi que sur le commerce international et les chaînes d'approvisionnement mondiales, tout en veillant à ce que les impératifs de santé publique soient pleinement préservés. Le 24 janvier 2023, les responsables des organisations concernées ont adopté des recommandations, qui portent notamment sur les mesures à prendre par tous les membres du JAG-TSC, par les organismes des Nations Unies concernés, par l'intermédiaire des coordonnateurs résidents et des équipes de pays des Nations Unies, et par les organisations internationales du secteur des transports. Dans ces recommandations, les gouvernements sont également invités à prendre des mesures concrètes pour protéger les droits des travailleurs du secteur des transports pendant les urgences de santé publique de portée internationale, à reconnaître le rôle fondamental que jouent ces travailleurs lorsque de telles urgences surviennent, en particulier les travailleurs mobiles et transfrontaliers, qui contribuent au maintien des principales chaînes d'approvisionnement, et à les reconnaître en tant que «travailleurs essentiels», et l'importance d'une approche interministérielle, incluant tous les ministères et autorités concernés par les mesures à prendre face à une urgence de santé publique de portée internationale est soulignée.

de la MLC, 2006; veiller à ce que les gens de mer soient bien informés des droits qu'ils tiennent de la convention; améliorer la formation des agents chargés du contrôle des navires par l'État du port à propos des prescriptions de la MLC, 2006; plaider en faveur de l'intégration, dans tout instrument relatif aux pandémies qu'adopterait l'OMS, des dispositions pertinentes pour garantir la prise en compte de la situation des gens de mer lors d'urgences de santé publique de portée internationale; utiliser les plateformes existantes pour aider les coordonnateurs résidents et les équipes de pays des Nations Unies à mieux faire connaître les obligations incombant aux États parties à la MLC, 2006, y compris en cas d'urgence de santé publique de portée internationale; et travailler au développement d'outils de diligence raisonnable pour protéger les droits des travailleurs des transports maritimes et autres dans les chaînes d'approvisionnement mondiales, notamment pour favoriser la mise en œuvre de la MLC, 2006.

1.4.3. Projet d'instrument de l'OMS sur la prévention, la préparation et la riposte face aux pandémies

18. En décembre 2021, l'Assemblée mondiale de la santé a établi un organe intergouvernemental de négociation chargé de rédiger et de négocier une convention, un accord ou un autre instrument international, en vertu de la Constitution de l'OMS, afin de renforcer la prévention, la préparation et la riposte face aux pandémies. Avec ce [projet d'instrument](#), l'objectif est de créer un cadre global pour mieux se préparer et réagir aux futures pandémies. Cette initiative a été motivée par les enseignements tirés de la pandémie de COVID-19, qui ont mis en évidence la nécessité d'une coopération mondiale, d'un accès équitable aux ressources sanitaires et de systèmes de santé solides. Suivant les recommandations du groupe de travail des Nations Unies susmentionné, l'OIT a participé activement à ce processus en appelant l'attention sur des questions cruciales concernant la protection des travailleurs, avec un accent particulier sur les gens de mer. À la neuvième réunion de l'organe intergouvernemental de négociation, qui s'est tenue à l'OMS du 18 au 28 mars 2024, les gouvernements se sont mis d'accord sur un texte révisé intégrant les suggestions de l'OIT sur la nécessité de garantir des conditions de travail décentes et un milieu sûr et salubre non seulement aux travailleurs de la santé et du soin, mais aussi aux autres travailleurs qui fournissent des biens et des services publics essentiels pendant les pandémies. Il convient de noter que, bien que certaines parties du projet d'instrument fassent encore l'objet de négociations au sein de l'organe intergouvernemental, le texte convenu de l'article 7 est libellé comme suit: «Les Parties, compte tenu de leur situation nationale, prennent les mesures appropriées afin d'assurer un travail décent et un environnement sûr et sain aux autres agents essentiels qui fournissent des biens et des services publics essentiels pendant les urgences dues à une pandémie. Les Parties, compte tenu de leur situation nationale, prennent également des mesures pour élaborer et mettre en œuvre des politiques coordonnées pour la sécurité et la protection des agents des transports et de la chaîne d'approvisionnement, selon qu'il convient, en facilitant le transit et le transfert des gens de mer et des agents des transports, entre autres, ainsi que leur accès aux soins médicaux.»

1.4.4. Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé d'identifier et de traiter les questions concernant les gens de mer et l'élément humain

19. Le Groupe de travail tripartite mixte s'est réuni trois fois depuis la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale.
- I. Abandon
20. La [première réunion du Groupe de travail tripartite mixte](#) s'est tenue à l'OIT, à Genève, en décembre 2022. Elle a été l'occasion d'examiner et d'adopter les [Directives sur la manière de](#)

traiter les cas d'abandon de gens de mer. Ces directives sont un outil de référence destiné à faciliter l'élaboration et la mise en œuvre de politiques, stratégies, programmes, lois, mesures administratives et mécanismes de dialogue social visant le règlement rapide et efficace des cas d'abandon de gens de mer. Elles s'adressent aux armateurs, aux prestataires de garantie financière, aux États du port, aux États du pavillon, aux États comptant parmi les gens de mer abandonnés des ressortissants ou des résidents, ou encore des personnes domiciliées sur leur territoire, aux services de recrutement et de placement ainsi qu'aux États dans lesquels ils opèrent, aux gens de mer, aux représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées et aux autres parties prenantes qui sont en mesure de faciliter le règlement des cas d'abandon de gens de mer.

21. À sa 111^e session, en avril 2024, le Comité juridique de l'OMI a décidé de créer une nouvelle équipe spéciale chargée d'examiner et de mettre à jour la base de données conjointe OIT/OMI sur l'abandon des gens de mer pour examen à une future réunion du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI. Cette nouvelle équipe spéciale sera chargée d'examiner la procédure générale à suivre pour l'exploitation de la base de données, le formulaire servant actuellement à signaler les cas d'abandon, la définition et le processus d'enregistrement du statut des cas, et de fournir une procédure permettant de traiter les cas d'abandon considérés comme douteux ainsi qu'un cadre sur lequel l'OIT et l'OMI pourront s'appuyer pour publier des rapports annuels normalisés conjoints sur les cas d'abandon. Le Comité juridique de l'OMI a en outre décidé de proroger le mandat du Groupe de travail tripartite mixte et a demandé au BIT et au secrétariat de l'OMI, par l'intermédiaire de leurs organes directeurs pertinents, de convoquer une réunion du Groupe de travail tripartite mixte qui serait consacrée à l'étude et à l'examen définitifs du rapport de l'équipe spéciale, puis de présenter un rapport clair au Conseil d'administration du BIT et au Comité juridique de l'OMI pour approbation. À sa 132^e session, le Conseil de l'OMI a approuvé la prorogation du mandat du Groupe de travail tripartite mixte ainsi que la proposition du comité de convoquer une réunion de ce groupe. Cette demande sera examinée par la Commission tripartite spéciale au titre de l'élément de l'ordre du jour intitulé «Autres questions».
22. En février 2024, l'OIT a décidé de lancer une série de mises à jour techniques critiques en vue de préserver le bon fonctionnement de la base de données conjointe OIT/OMI sur l'abandon des gens de mer. La version améliorée de cette base de données a été mise en service en octobre 2024. Cette mise à jour était essentielle pour que la base de données reste un outil fiable permettant de gérer et de régler efficacement les cas d'abandon de gens de mer.
23. Selon la base de données conjointe OIT/OMI, 312 cas d'abandon ont été signalés en 2024. Il s'agit d'une hausse exponentielle par rapport aux 132 cas signalés en 2023, aux 85 cas signalés en 2020 et aux 40 cas signalés en 2019.

II. Harcèlement et intimidation

24. Conformément à la [Résolution sur le harcèlement et l'intimidation, y compris les agressions sexuelles et le harcèlement sexuel, dans le secteur maritime](#), que la Commission tripartite spéciale a adoptée à sa quatrième réunion (partie II) en 2022, ainsi qu'aux conclusions de la 105^e session du Comité de la sécurité maritime (CSM) de l'OMI, une [deuxième réunion du Groupe de travail tripartite mixte](#) s'est tenue du 27 au 29 février au siège de l'OMI, à Londres. Cette réunion a débouché sur plusieurs [recommandations](#) clés, adressées pour certaines au Conseil d'administration du BIT et pour d'autres au CSM de l'OMI, notamment:
 - a) approuver l'utilisation de l'expression «violence et harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles»;

- b) encourager la soumission, à la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale, en 2025, de propositions d'amendement au code de la MLC, 2006, qui tiennent compte des dispositions de la convention (n° 190) sur la violence et le harcèlement, 2019, afin de veiller à ce que les États Membres définissent et interdisent la violence et le harcèlement, adoptent toutes les mesures appropriées pour prévenir ces comportements et y remédier et adaptent les procédures existant à bord des navires et à terre pour que les gens de mer concernés disposent de mécanismes efficaces;
- c) réviser la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) de sorte à y inclure une formation obligatoire pour les gens de mer sur la violence et le harcèlement;
- d) élaborer de nouvelles directives aux fins du Code international de gestion de la sécurité de l'OMI, afin que les armateurs puissent mieux gérer la prévention de la violence et du harcèlement dans le cadre des mesures qu'ils adoptent en matière de gestion de la sécurité;
- e) lancer une campagne internationale de sensibilisation OIT/OMI pour lutter contre la violence et le harcèlement à bord des navires ;
- f) recommander à l'ITF et l'ICS de procéder à une révision de leurs orientations sur l'élimination du harcèlement et des actes d'intimidation à bord des navires, 2016, et de les mettre à jour, si nécessaire, conformément aux mesures prises par les organes de l'OMI et de l'OIT à la suite des recommandations formulées par le Groupe de travail tripartite mixte.

25. L'OIT a ensuite aidé l'OMI et ses États Membres à revoir le cours type sur la STCW pertinent pour les gens de mer, en vue d'y intégrer un volet sur la violence et le harcèlement.

III. Incrimination

26. La [troisième réunion du Groupe de travail tripartite mixte](#) s'est tenue à l'OIT, à Genève, du 26 au 28 novembre 2024. Elle a été l'occasion d'examiner et d'adopter les [Directives sur le traitement équitable des gens de mer détenus pour des infractions présumées](#). Ces directives tiennent compte du fait, entre autres, qu'il est reconnu que les gens de mer constituent une catégorie spéciale de travailleurs et que de nombreux pays leur ont accordé le statut de travailleurs essentiels. Étant donné le caractère mondial du secteur des transports maritimes et les différentes juridictions auxquelles ils pourraient avoir affaire, les gens de mer ont besoin d'une protection spéciale, en particulier dans leurs rapports avec les autorités publiques. Ces directives constituent un outil de référence pour faciliter la conception et la mise en œuvre de politiques, stratégies, programmes, lois, mesures administratives et mécanismes de dialogue social, l'objectif étant de garantir que les gens de mer détenus pour des infractions présumées soient traités de façon équitable lors de toute enquête ou de tout placement en détention par les autorités, qu'ils bénéficient d'une procédure régulière et que la détention ne soit pas plus longue que nécessaire. Elles s'adressent aux États du pavillon, aux États du port, aux États dont des gens de mer en détention sont ressortissants, aux armateurs et aux gens de mer. Elles devraient être appliquées lorsque des gens de mer font l'objet d'une enquête ou d'une détention dans un État autre que celui dont ils sont ressortissants parce qu'ils sont détenus pour des infractions présumées dans le cadre de leur emploi à bord d'un navire.

1.4.5. Registre mondial des décès de gens de mer

27. En ce qui concerne l'amendement de 2022 au code de la MLC, 2006, qui prévoit que tous les décès de gens de mer font l'objet d'une enquête appropriée, sont dûment enregistrés et sont déclarés chaque année au Directeur général du BIT en vue de leur publication dans un registre mondial, le Bureau, en consultation avec les membres du bureau de la Commission tripartite spéciale, les

gouvernements qui avaient présenté cet amendement (Australie, Norvège, Panama, Nouvelle-Zélande, Kenya et France) et le Royaume-Uni, a élaboré un questionnaire afin de faciliter sa mise en œuvre et la création d'un [registre mondial des décès de gens de mer](#). Le questionnaire a été transmis aux États Membres de l'OIT de façon anticipée en 2024, en vue de permettre aux gouvernements de se préparer à déclarer officiellement les décès à partir de 2025 et de déterminer les points à améliorer – il s'agit notamment de savoir si les définitions fournies sont adaptées et s'il est possible de recueillir des données au niveau de détail demandé. L'invitation à compléter le questionnaire, accompagnée d'instructions, a été envoyée à tous les États Membres de l'OIT à la fin de mars 2024. Les lettres ont été adressées aux ministères du travail et, le cas échéant, aux autorités maritimes nationales. Cinquante-sept pays ont répondu. Un rapport succinct contenant les premières conclusions sera publié avant la réunion de la Commission tripartite spéciale.

2. Examen et adoption éventuelle des propositions d'amendement au code de la MLC, 2006

28. Le rôle confié à la Commission tripartite spéciale pour ce qui est de l'examen des amendements au code de la MLC, 2006, est défini à l'article XV de la convention. La procédure établie a été suivie en 2014, 2016 et 2022. Au 10 septembre 2024, le Bureau avait reçu 16 propositions d'amendement au code de la MLC, 2006: cinq présentées conjointement par le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer, cinq présentées par le groupe de gens de mer, une présentée par le groupe des armateurs et cinq émanant de plusieurs gouvernements. Conformément à la convention, tous les Membres de l'OIT ont été invités à formuler des observations ou des suggestions sur les propositions avant le 15 mars 2025. Un résumé de ces commentaires sera publié en ligne avant la réunion. Il convient de rappeler que, à sa quatrième réunion (partie II), la Commission tripartite spéciale a reporté l'examen de deux propositions d'amendement au code de la MLC, 2006, portant sur la durée maximale des périodes d'embarquement et le droit des gens de mer d'être rapatriés jusqu'à leur domicile. À cet égard, il convient de noter que deux nouvelles propositions d'amendement ont été soumises par le groupe des gens de mer (proposition n° 10) et par un groupe de gouvernements membres de l'Union européenne (proposition n° 16) pour remplacer les propositions qu'ils avaient initialement présentées lors de la discussion de 2022. Ces deux nouvelles propositions remplacent donc les précédentes, qui ne seront pas examinées lors de la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale. Les informations complètes reçues pour chacune des propositions sont reproduites ci-après.

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 ¹.

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

¹ 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 \(extrait\) \(en anglais\)](#).

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 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.	La MLC, 2006, prévoit des procédures de plainte à bord et à terre. Les orientations conjointes de 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, ajout d'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: [...] 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 <u>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</u>, une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans;
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, ajout de texte au paragraphe 1	1. Les dispositions visées à la norme A4.3 devraient tenir compte du recueil de directives pratiques du BIT intitulé Prévention des accidents 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 <u>la recommandation (n° 206) sur la violence et le harcèlement, 2019, et</u> 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

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
		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) <u>violence et harcèlement, y compris harcèlement sexuel, actes d'intimidation et agressions sexuelles harcèlement et intimidation.</u>

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. Un Membre ne doit pas exiger des gens de mer qu'ils 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, remplacement 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, ajout d'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 compétentes 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. Les armateurs accordent aux gens de mer qui ne sont pas en service une permission à terre 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 – Facilitation des permissions à terre	<u>Principe directeur B2.4.5 – Facilitation des permission à terre</u> <u>1. Tout Membre devrait coopérer avec les armateurs et leurs agents dans les ports pour établir des procédures à bord des navires et dans les ports qui facilitent des permissions à terre pour les gens de mer.</u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
		<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 des permissions 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 I, paragraphe 2, de la MLC, 2006. La convention ne contient aucune disposition autorisant la suspension temporaire de l'application de ses dispositions en cas de crise, qu'elle soit sanitaire ou d'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 3, 4, 5, 6 et 7		<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, mais pas uniquement, 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>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A5.2.1, ajout de nouveaux paragraphes 9-13		<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 manifestation d'une force irrésistible ou d'un événement 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>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, mais pas uniquement, 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 manifestation d'une force irrésistible ou d'un événement 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 son 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 impératifs de santé publique soient préservés, 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, s'il y a lieu, que les installations nécessaires soient mises en place en ce qui concerne le transport, le dépestage 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 concernés, 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 <u>77</u> 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 A2.3 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 étayaient 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, ajout d'une nouvelle norme A1.3 – Formation et qualifications		<u>Norme A1.3 – Formation et qualifications</u> <u>1. Lorsqu'il est donné 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 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 – remplacement de texte au 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 en cas de 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 2

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.

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

² Les auteurs ont indiqué que le gouvernement des États-Unis d'Amérique exprime son soutien à cette proposition.

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 de 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, ajout d'un nouvel alinéa c) après l'alinéa b) et déplacement de l'actuel alinéa c) à l'alinéa d)		« <u>c) exiger des services de recrutement et de placement des gens de mer qu'ils prennent des mesures pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement dans les processus de recrutement et de placement;</u> <u>d) s'assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur son territoire:</u> [...]
	Principe directeur B2.8.1, paragraphe 1, ajout d'un nouvel alinéa d)	« <u>d) des mesures visant à prévenir et à combattre la violence et le harcèlement qui se produisent pendant la 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 nouvel alinéa d)	« <u>d) des produits de santé et d'hygiène devraient être à la disposition des gens de mer.</u> »

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
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 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	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
Norme A4.3, ajout d'un nouveau paragraphe 3		<u>3. Aux fins de la mise en œuvre du 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 adoptées par l'armateur pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles; et</u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
		<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 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 directement 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 toutes 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 adoptées par les armateurs pour 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>;

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
		c) des statistiques complètes de ces accidents, et <u>maladies 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 autorisés.</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 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>. <u>8.</u> 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, ajouter du texte	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</u> des gens de mer <u>à bord</u>;

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
		<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 prévoit 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 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.
Norme A5.1.5, paragraphe 3, remplacer le texte		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 <u>d'un marin ayant présenté une plainte qui n'est pas manifestement abusive ni calomnieuse 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, modification de l'intitulé		Norme A2.4 – Droit à un congé <u>et à une permission à terre</u>
Norme A2.4, ajout d'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 visant à faciliter le trafic maritime international, 1965, telle qu'amendée.</u>
Norme A4.4, ajout de nouveaux paragraphes 6 et 7		<u>6. Les Membres facilitent l'approbation de la permission à terre et limitent, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, 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, suppression du 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, suppression du 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) 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 aux 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, ajout d'un nouvel alinéa d)		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>d) au terme de la durée maximale des périodes d'embarquement, comme énoncé au paragraphe 2 b) de la présente norme.</u>
Norme A2.5.1, paragraphe 2, remplacer l'alinéa b)		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: 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; <u>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 de restrictions dans l'État du port ou à 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 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

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
		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 Païement 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 Païement des salaires Garantie financière pour rapatriement Garantie financière relative à la responsabilité de l'armateur

Consultation tripartie au titre de l'article VII de la convention

29. La MLC, 2006, vise à encourager le tripartisme au niveau national. Plusieurs de ses dispositions, notamment celles qui concernent les cas spécifiques d'application et de dérogation visés au Titre 3 qui sont laissés à l'appréciation des pays, prévoient la tenue de consultations tripartites entre le gouvernement et les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, aux fins de la mise en œuvre de la convention. Toutefois, certains Membres ne comptent pas encore de telles organisations sur leur territoire. L'article VII de la MLC, 2006, dispose qu'en pareil cas le gouvernement doit consulter la Commission tripartite spéciale.
30. La commission devra étudier toute demande de consultation qui lui aura été soumise à temps pour être examinée au cours de sa cinquième réunion. À ce jour, aucune demande en ce sens n'a encore été présentée.
31. Les procédures applicables aux consultations tenues au titre de l'article VII de la convention sont définies à l'article 14 du règlement de la commission; les demandes de consultation doivent être adressées à la présidence de la Commission tripartite spéciale par l'intermédiaire du Bureau international du Travail.

► Annexe A

Ordre du jour de la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006 (Genève, 7-11 avril 2025)

1. Échange d'informations ayant trait à la mise en œuvre de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006).
2. Examen de toute proposition d'amendement au code de la MLC, 2006.
3. Examen de toute demande de consultation au titre de l'article VII de la MLC, 2006.
4. Autres questions.

► Annexe B

Dispositions pertinentes de la MLC, 2006

Commission tripartite spéciale

Article XIII

1. Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail suit en permanence l'application de la présente convention par le truchement d'une commission créée par lui et dotée d'une compétence spéciale dans le domaine des normes du travail maritime.
2. Pour traiter des questions relevant de la présente convention, cette commission est composée de deux représentants désignés par le gouvernement de chacun des Membres ayant ratifié la présente convention et des représentants des armateurs et des gens de mer désignés par le Conseil d'administration après consultation de la Commission paritaire maritime.
3. Les représentants gouvernementaux des Membres n'ayant pas encore ratifié la présente convention peuvent participer aux travaux de la commission mais sans droit de vote sur les questions relevant de la convention. Le Conseil d'administration peut inviter d'autres organisations ou entités à se faire représenter à la commission par des observateurs.
4. Les droits de vote des représentants des armateurs et des représentants des gens de mer à la commission sont pondérés de façon à garantir que chacun de ces deux groupes possède la moitié des droits de vote dont dispose l'ensemble des gouvernements représentés à la réunion et autorisés à voter.