



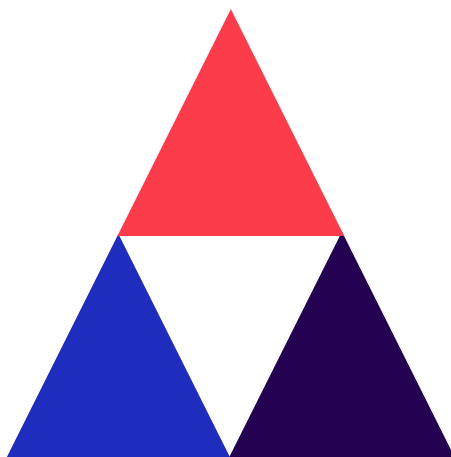
Organisation
internationale
du Travail



► STCMLC/2025/6

► Résumé des observations et suggestions concernant les propositions d'amendement au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée

Document d'information soumis pour discussion à la cinquième réunion
de la Commission tripartite spéciale établie en vertu de l'article XIII
de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée
(Genève, 7-11 avril 2025)



► **Table des matières**

	Page
I. Introduction	5
II. Observations et suggestions concernant les propositions d'amendement au code de la MLC, 2006	5
Proposition n° 1 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer).....	5
Proposition n° 2 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer).....	7
Proposition n° 3 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer).....	8
Proposition n° 4 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer).....	10
Proposition n° 5 (groupe des armateurs et groupe des gens de mer).....	11
Proposition n° 6 (groupe des gens de mer).....	12
Proposition n° 7 (groupe des gens de mer)	13
Proposition n° 8 (groupe des gens de mer)	14
Proposition n° 9 (groupe des gens de mer).....	15
Proposition n° 10 (groupe des gens de mer).....	16
Proposition n° 11 (groupe des armateurs).....	17
Proposition n° 12 (gouvernements) Afrique du Sud, Australie, Canada, Îles Marshall, Norvège, Royaume-Uni de Grande-Bretagne d'Irlande du Nord	17
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	23
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	24
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	25
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	27

► I. Introduction

1. Le Bureau international du Travail a reçu **16 propositions d'amendement** au code de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), qui seront examinées à la cinquième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006, qui se tiendra du 7 au 11 avril 2025.
2. Conformément à l'article XV, paragraphe 3, de la MLC, 2006, dans une lettre datée du 15 octobre 2024, le Directeur général a invité tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail à faire connaître, le 15 mars 2025 au plus tard, leurs observations ou suggestions concernant les propositions d'amendement au code.
3. Conformément à l'article XV, paragraphe 4, de la MLC, 2006, le présent document contient un résumé des observations et suggestions qui ont été communiquées en réponse à la lettre du Directeur général, à lire conjointement avec le **document d'information pour la discussion**.
4. Les 13 États Membres ci-après ont répondu au courrier du Directeur général: Fédération de Russie, Guatemala, Japon, Maurice, Nigéria, Panama, Pérou, Philippines, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Thaïlande, Trinité-et-Tobago et Türkiye.
5. Quelques gouvernements ont indiqué avoir organisé des consultations tripartites au sujet de leurs observations et suggestions ¹. Certains gouvernements ont donc transmis les commentaires des partenaires sociaux qui sont repris dans le présent document.
6. Par ailleurs, les Membres à l'origine de la proposition d'amendement n° 12 ont soumis un texte révisé de leur proposition initiale. En outre, le gouvernement de la France, s'exprimant au nom des membres de l'Union européenne, a transmis une déclaration concernant le texte révisé.

► II. Observations et suggestions concernant les propositions d'amendement au code de la MLC, 2006

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

7. Plusieurs gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Guatemala, Maurice, Nigéria, Panama, Pérou, République-Unie de Tanzanie, Thaïlande, Trinité-et-Tobago).
8. Le gouvernement du *Guatemala* juge essentiel d'inclure les dispositions de la convention (n° 190) sur la violence et le harcèlement, 2019, dans le cadre législatif maritime pour protéger les droits au travail des gens de mer. Les pays devraient s'efforcer d'établir des partenariats tripartites pour mettre en œuvre ces politiques et encourager une culture de tolérance zéro à l'égard de la violence et du harcèlement sur le lieu de travail. Bien que la MLC, 2006, et le document *Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying* (Orientations sur l'élimination du harcèlement et de l'intimidation à bord des navires), publié conjointement par l'International Chamber of Shipping et la Fédération internationale des ouvriers du transport, traitent déjà de l'accès à des

¹ Les Membres ci-après ont indiqué avoir mené des consultations avec les partenaires sociaux concernés: *Guatemala, Nigéria, Panama, Royaume-Uni, Thaïlande* et *Türkiye*. Les gouvernements du *Panama*, du *Royaume-Uni* et de la *Türkiye* ont communiqué les observations des partenaires sociaux.

systèmes de signalement confidentiel, ces mécanismes devraient fonctionner dans les ports. Un système de signalement spécifique devrait être mis en place pour les faits de violence et de harcèlement, qui inclurait un soutien complet aux victimes. Par conséquent, la convention n° 190 est l'instrument qui devrait s'appliquer aux États du pavillon qui y sont parties; quant aux pays qui ne l'ont pas ratifiée, ils ont la possibilité de mettre en œuvre des mesures équivalentes dans leur législation nationale. Le Guatemala n'a pas ratifié la convention, mais il dispose de différents instruments pertinents en la matière.

9. Le gouvernement du *Japon* n'appuie pas la proposition, estimant qu'il est inapproprié d'exiger d'un État qui n'est pas partie à la convention n° 190 qu'il adopte des mesures qui soient conformes à cette convention et qui tiennent compte de la recommandation n° 206 qui l'accompagne.
10. Le gouvernement du *Nigéria* estime qu'il faut veiller à ce que la disposition soit applicable. Se félicitant des résultats de la deuxième réunion du Groupe de travail tripartite mixte OIT/OMI chargé de recenser et de traiter les questions concernant les gens de mer et l'élément humain, il fait observer que l'inclusion d'un texte autonome soulignant l'importance de la prévention de la violence et du harcèlement à bord des navires permettrait d'améliorer la norme. Il propose également, au paragraphe 2 b) de la norme A4.3, de remplacer les mots «et aux mesures mises en œuvre pour prévenir...» par «et aux mesures visant à prévenir...».
11. Le gouvernement du *Panama*, partie à la convention n° 190, accepte la proposition et recommande d'étudier la possibilité de fusionner les trois propositions concernant la violence et le harcèlement (à savoir les propositions n°s 1, 12 et 13).
12. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* s'oppose à la proposition, car elle dépasse le champ d'application de la législation nationale. Il s'inquiète de la proposition tendant à confier à l'autorité compétente pour les accidents du travail la responsabilité supplémentaire d'enregistrer les faits de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, et d'enquêter sur ces faits. Le gouvernement fait observer que la convention n° 190 n'impose aucune obligation de ce genre. Il est inapproprié, selon lui, de faire référence au signalement des cas de violence et de harcèlement et aux enquêtes sur ces cas aux paragraphes 5, 7 et 8 de la norme A4.3 et aux paragraphes 2, 4, 5 et 6 du principe directeur B4.3.1. Si ces dispositions devaient être maintenues, le gouvernement propose que cette question fasse l'objet d'un principe directeur distinct, et que les cas soient enregistrés par l'autorité chargée de l'enregistrement des infractions pénales.
13. Le gouvernement de la *Thaïlande* dit soutenir les principes 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. Toutefois, étant donné que certains Membres n'ont pas encore ratifié la convention n° 190 et que la possibilité de mettre en œuvre des mesures essentiellement équivalentes pour les gens de mer ne s'applique pas à tous les navires dans le cadre de la MLC, 2006, il propose de remplacer, au *paragraphe 1 e)* qu'il est proposé d'ajouter à la *norme A4.3*, les mots «conformément à» par «compte tenu de», dans un souci de flexibilité et de cohérence pour la mise en œuvre de la norme dans le secteur maritime, conformément aux recommandations de 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.
14. Le gouvernement de la *Trinité-et-Tobago* indique que la proposition est conforme à ses lois et politiques nationales.
15. Le gouvernement de la *Türkiye* rejette la proposition, faisant observer que la convention n° 190 n'a été ratifiée que par 49 pays, ce qui montre bien la nécessité d'une approche équilibrée qui tienne compte des différents niveaux d'engagement parmi les États Membres de l'OIT. Étant

donné que de nombreux Membres, dont la Türkiye, n'ont pas ratifié cet instrument, le gouvernement souligne qu'il faudrait clarifier comment l'amendement proposé serait appliqué dans ces États. Il craint qu'une référence directe à la convention n° 190 dans une norme contraignante crée des difficultés en termes d'obligations juridiques et de mise en œuvre pour ces États. Par conséquent, le gouvernement jugerait préférable d'incorporer les principes de la convention n° 190 dans des principes directeurs non contraignants. Il affirme qu'une telle approche serait plus largement acceptée et permettrait aux États de mettre en œuvre des mesures pertinentes et conformes à leurs cadres juridiques nationaux et à leurs engagements.

16. Le gouvernement de la *République-Unie de Tanzanie* propose d'ajouter «ou des mesures équivalentes» à la fin du nouvel alinéa e) du paragraphe 1 de la norme A4.3, afin de donner aux Membres n'ayant pas ratifié la convention n° 190 la possibilité de mettre en œuvre des mesures essentiellement équivalentes. Il propose aussi de remplacer «des politiques et programmes» par «des politiques, programmes et mesures» au paragraphe 4 de la norme A4.3.
17. Le *Conseil national des travailleurs organisés – CONATO (travailleurs, Panama)* indique que la convention n° 190 est applicable et devrait être appliquée sur tous les lieux de travail, y compris à bord des navires. Il juge important d'établir des mécanismes de signalement pour les travailleurs concernés par ces problèmes.

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

18. Plusieurs gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Guatemala, Nigéria, Philippines, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni).
19. Le gouvernement du *Guatemala* voit dans cette proposition une étape cruciale dans le renforcement des droits des gens de mer en matière de rapatriement, puisqu'elle leur garantirait le droit de rentrer chez eux en toute sécurité et dignité, en supprimant la procédure d'obtention d'un visa ou d'un permis spécial et toute discrimination de la part des États. Lors de la pandémie de COVID-19, des gens de mer sont restés longtemps bloqués à bord de navires en raison des restrictions en matière de voyage, des mesures de quarantaine et de l'absence de modalités de rapatriement.
20. Le gouvernement du *Nigéria* dit avoir pris, pendant la pandémie, un certain nombre de mesures clés pour faciliter la mise en œuvre de la MLC, 2006, en ce qui concerne la relève des équipages et le rapatriement, par exemple la publication d'un avis maritime présentant les lignes directrices pour l'embarquement et le débarquement des membres d'équipage dans le respect des protocoles nationaux et internationaux applicables dans le contexte du COVID-19.
21. Le gouvernement du *Panama* rappelle que la pandémie de COVID-19 a prouvé qu'un rapatriement efficace, sans discrimination et conforme aux exigences des autorités nationales compétentes, était possible. Les Membres doivent veiller à ce que les protocoles de rapatriement soient mis en œuvre et ne soient pas bloqués en raison du manque de volonté des armateurs ou de la bureaucratie. La STC devrait réfléchir à la nécessité de cette proposition sans que cela n'entraîne pour les Membres une interdiction d'appliquer leurs prescriptions nationales visant à assurer la sécurité publique, en particulier lorsqu'ils garantissent le droit au rapatriement des gens de mer, comme le fait le Panama.
22. Le gouvernement des *Philippines* indique que la proposition est conforme à la procédure des voies réservées prévue par sa législation nationale et estime qu'elle est bénéfique pour les privilèges en matière de visa dont jouissent ses marins et qu'elle vise à refléter la convention (n° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, et la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, telle qu'amendée, ratifiées par les Philippines. Il propose d'ajouter, à la fin

du paragraphe 8 de la norme A2.5.1, «jusqu'à la destination de rapatriement, sous réserve du respect de la législation nationale en vigueur sur le territoire de l'État du port», afin d'offrir une certaine souplesse, de répondre aux craintes pour la sécurité nationale que suscite la dispense de visa ou de permis spécial pour les gens de mer et de préciser que cette exemption est subordonnée au respect des lois nationales et des règles en matière d'immigration de l'État du port et vaut seulement du pays de débarquement jusqu'au rapatriement au lieu d'embauche ou à la destination de rapatriement. Il propose aussi d'ajouter, au nouveau paragraphe 10 de la norme A2.5.1, l'adjectif «immédiat» après «rapatriement», pour insister sur l'urgence du rapatriement des gens de mer et sur le fait que plusieurs États du pavillon n'aident pas et ne rapatrient pas les gens de mer abandonnés. Les États du pavillon devraient déployer des efforts raisonnables pour faciliter le rapatriement des gens de mer dans un délai raisonnable.

23. Le gouvernement de la *Thaïlande* fait observer que les exigences en matière de visa relèvent de l'autorité des États du port, dont les politiques et réglementations en matière de sécurité varient.
24. Le gouvernement de la *Trinité-et-Tobago* propose d'insérer, dans le nouveau paragraphe 10 de la norme A2.5.1, les mots «, conformément à la législation nationale,» après «discrimination fondée sur quelque motif que ce soit».

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

25. Plusieurs gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Guatemala, Nigéria, Philippines, République-Unie de Tanzanie).
26. Le gouvernement du *Guatemala* indique que, dans la pratique, le droit à des permissions à terre est refusé aux gens de mer qui travaillent sur des navires de démolition, pour des raisons de sécurité ou tenant à la nature du travail. Par conséquent, ce droit devrait être précisé et renforcé en établissant des procédures claires pour les demandes et l'obtention de permissions à terre et en appliquant des mesures de contrôle. Il convient en outre de veiller à ce que les gens de mer puissent jouir de ce droit sans se heurter à des obstacles inutiles tels que les contraintes ou restrictions administratives liées au pavillon du navire. La pandémie de COVID-19 a mis en évidence la vulnérabilité des gens de mer. L'amendement proposé contribuerait à garantir l'adoption de règles visant à accroître leur protection lors de crises futures. Une coordination avec les autorités chargées de l'immigration et les autorités chargées de la santé et de la sécurité est nécessaire. Le gouvernement suggère enfin que cette proposition donne lieu à une étude plus approfondie portant sur l'existence de différentes catégories de gens de mer, par exemple ceux qui travaillent à bord de navires marchands, qui bénéficient de permissions à terre en fonction du temps passé en mer, et ceux qui travaillent à bord de navires de croisière et de yachts, dont les permissions sont limitées aux situations prévues par les conventions collectives.
27. Le gouvernement du *Japon* propose d'insérer, aux paragraphes 1 et 2 de la nouvelle norme A2.4.2, le membre de phrase «Dans la mesure où la législation nationale le permet» avant «[t]out Membre», afin de garantir l'applicabilité de ces dispositions. En ce qui concerne le paragraphe 4, le gouvernement indique que les décisions relatives à l'entrée de ressortissants étrangers dans le pays, notamment la nécessité de faire part des motifs d'un refus de permission à terre, relèvent des compétences d'un État souverain. En ce qui concerne le paragraphe 2 du nouveau principe directeur B2.4.5, le gouvernement estime qu'il n'est pas approprié de mentionner «le droit des gens de mer à des permissions à terre et la nécessité d'avoir accès à des installations de bien-être» dans les plans de sécurité des installations portuaires parce que le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) ne couvre pas les questions relatives aux droits et au bien-être des gens de mer et que l'entrée des étrangers sur le territoire d'un Membre relève de la souveraineté dudit Membre. En outre, le gouvernement n'est pas favorable

au projet de paragraphe 3 du nouveau principe directeur B2.4.5, car le personnel en question n'est pas expressément inclus dans le champ d'application de la MLC, 2006 (article II).

28. Le gouvernement du *Nigéria* estime que les motifs de refus d'une permission à terre ne devraient pas être fournis par écrit seulement si le marin concerné ou le capitaine en fait la demande. Il propose de supprimer la deuxième phrase du paragraphe 4 de la nouvelle norme A2.4.2 et d'ajouter «par écrit» après «faire part». Ainsi, les motifs de refus seraient automatiquement communiqués par écrit, par exemple dans le formulaire de permission à terre, ce qui supprimerait toute intervention discrétionnaire et permettrait d'établir une procédure appropriée pour prévenir toute discrimination, quel qu'en soit le motif.
29. Le gouvernement du *Panama*, tout en reconnaissant l'importance de la proposition, estime que son opportunité doit être examinée par la Commission tripartite spéciale. L'amendement proposé ne devrait pas avoir pour effet d'interdire aux Membres d'appliquer les prescriptions nationales, en particulier lorsqu'elles garantissent aux gens de mer la possibilité de descendre à terre, comme c'est le cas au Panama.
30. Le gouvernement des *Philippines* considère que la proposition, qui doit être alignée sur la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL), 1965, telle que modifiée, exige de chaque Membre qu'il veille au respect de la norme 3.19 de la Convention FAL en s'assurant que les gens de mer sont autorisés par les autorités publiques 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. Étant donné que la proposition limite l'exemption de visa aux marins qui débarquent de leur navire en vue d'un rapatriement ou d'une permission à terre, le gouvernement croit comprendre qu'un visa collectif sera exigé pour les marins se trouvant à bord de navires étrangers qui entrent pour la première fois dans un port national ou pour les marins qui entrent dans le pays pour rejoindre un navire ancré dans un port national. Étant donné que la proposition ouvrirait la possibilité d'entrer aux Philippines sans visa à des ressortissants des pays soumis à une obligation de visa qui débarquent d'un navire en vue d'un rapatriement ou d'une permission à terre, et qu'il est nécessaire de contrôler les ressortissants étrangers soumis à une telle obligation qui entrent dans le pays pour s'assurer qu'ils ne seront pas à la charge de la société ou ne constitueront pas une menace pour la sécurité nationale, le gouvernement estime que l'exemption de visa exigera des consultations avec les organismes compétents en matière de sécurité et l'accord de ces derniers. Dans la nouvelle norme A2.4.2 relative à la permission à terre, le gouvernement suggère d'ajouter, à la fin du paragraphe 3, les mots «, sous réserve de la législation nationale en vigueur sur le territoire de l'État du port», afin de ménager une certaine souplesse et de répondre aux préoccupations en matière de sécurité nationale.
31. Le gouvernement de la *Thaïlande* indique qu'il n'interdit pas aux gens de mer de descendre à terre, à condition que les formalités requises aient été remplies et que les autorités publiques n'aient aucune raison de leur opposer un refus. Pendant la pandémie de COVID-19, une permission de descendre à terre pouvait être refusée pour des raisons de santé publique, selon le cas et conformément à la législation nationale; néanmoins, une assistance médicale était fournie aux gens de mer à bord en cas de besoin.
32. Le gouvernement de la *Trinité-et-Tobago* suggère d'insérer, au paragraphe 2 de la nouvelle norme A2.4.2 relative à la permission à terre, le membre de phrase «, conformément à la législation nationale,» après «la discrimination fondée sur quelque motif que ce soit».
33. Le gouvernement de la *République-Unie de Tanzanie* note que la proposition reprend les dispositions de la Convention FAL, qu'il a ratifiée (nouvelle norme A2.4.2, paragraphes 2 et 4), et

qu'elle vise à protéger le bien-être des gens de mer (nouvelle norme A2.4.2, paragraphe 5) et la sûreté et la sécurité de l'État côtier (nouvelle norme A2.4.2, paragraphe 6), à faciliter l'établissement de procédures pour les permissions à terre (nouveau principe directeur B2.4.5, paragraphes 1 et 2), et à sensibiliser toutes les parties prenantes aux droits des gens de mer (nouveau principe directeur B2.4.5, paragraphe 3). Le gouvernement n'est pas favorable au projet de paragraphe 3 de la nouvelle norme A2.4.2, car il est contraire à la législation sur l'immigration et à la réglementation régissant d'autres autorisations de débarquer délivrées par l'État côtier.

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

34. Plusieurs gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Nigéria, Panama, Philippines, Royaume-Uni, République-Unie de Tanzanie).
35. Le gouvernement du *Guatemala* considère que l'intervention d'acteurs au niveau national et l'inclusion dans la législation nationale de dispositions désignant les gens de mer comme des travailleurs clés seraient nécessaires pour mettre en œuvre la proposition dans la pratique. Bien que le pays n'ait pas ratifié la MLC, 2006, il devrait prendre des dispositions pour garantir le respect des droits des gens de mer et reconnaître ces derniers comme des travailleurs clés, ce qui justifierait l'adoption de mesures en cas d'urgence de santé publique de portée internationale. Dans le même temps, le gouvernement estime nécessaire d'entreprendre une étude plus approfondie sur le sujet. Les permis spéciaux que les Membres accordent aux travailleurs clés, pour le débarquement ou à d'autres fins, devraient être adaptés au niveau de gravité de l'urgence de santé publique de portée internationale de sorte à garantir les intérêts de la population plutôt que ceux des travailleurs clés. De même, les États devraient veiller à la sécurité des travailleurs clés afin d'éviter les ruptures de stock et de maintenir les chaînes d'approvisionnement mondiales, ce qui est essentiel en cas d'urgence sanitaire pour assurer la continuité des services vitaux pour la population.
36. Le gouvernement du *Japon* n'appuie pas cette proposition. En ce qui concerne les nouveaux paragraphes 3 et 4 de la norme A5.1.1, il estime qu'il n'est pas approprié de désigner uniformément les gens de mer comme des travailleurs clés, terme dont la définition et la portée ne sont pas claires, pour faciliter leur embarquement ou leur débarquement en toute sécurité et sans entrave, car cela créerait une certaine confusion dans les mesures préventives prises par chaque Membre en cas d'urgence de santé publique. En ce qui concerne la norme A5.2.1, le gouvernement souligne que l'amendement proposé n'entre pas dans le champ d'application de la norme intitulée «Inspections dans le port» et que des obligations telles que celles figurant dans le nouveau paragraphe 10 a) portent atteinte à la souveraineté de chaque Membre en matière d'entrée des étrangers sur son territoire. En ce qui concerne la norme A5.3, le gouvernement fait valoir que le fait pour un Membre d'autoriser tous les gens de mer à revenir sur son territoire et à débarquer sans entrave en cas d'urgence de santé publique de portée internationale pourrait créer une certaine confusion dans les mesures préventives mises en place.
37. Le gouvernement de *Maurice* déclare que si la proposition est acceptée, il prendra des mesures pour mettre en œuvre les nouvelles dispositions.
38. Le gouvernement du *Nigéria* est favorable à la proposition, soulignant que le pays a publié un avis maritime reconnaissant les gens de mer comme des travailleurs clés. Toutefois, il demande des précisions sur le projet de paragraphe 6 de la norme A5.1.1, notamment sur la question de savoir quelles seraient les exceptions découlant de la manifestation d'une force irrésistible ou d'un événement imprévu qui échappe au contrôle de l'État.
39. Le gouvernement du *Panama* souligne l'importance d'une telle reconnaissance pour les gens de mer et indique que le pays les a désignés comme des travailleurs clés le 12 mai 2020. Il est

essentiel que les États du pavillon, les États du port et les États fournisseurs de main-d'œuvre les reconnaissent comme tels afin d'éviter qu'ils ne subissent les conséquences de futures crises en raison des restrictions de voyage. L'obligation de désigner les gens de mer comme des travailleurs clés figure également dans la norme 6.22 de la Convention FAL.

40. Le gouvernement des *Philippines* appuie la proposition, en ayant à l'esprit le bien-être de ses gens de mer dans des situations telles que la pandémie de COVID-19. Bien que le concept de «travailleur clé» ne soit pas expressément défini dans la MLC, 2006, le terme a été utilisé dans le contexte de la réponse au COVID-19 pour exprimer l'idée que les gens de mer étaient essentiels au fonctionnement des chaînes d'approvisionnement mondiales et du transport maritime. L'OIT et l'Organisation maritime internationale (OMI) se sont mobilisées pour que les gens de mer soient reconnus comme des travailleurs clés, et le Conseil d'administration du BIT a publié une résolution allant dans ce sens. Plusieurs gouvernements ont désigné les gens de mer comme des travailleurs clés afin de faciliter la relève des équipages, l'assistance médicale et le rapatriement.
41. Le gouvernement de la *Thaïlande*, conscient de l'importance qu'il y a à désigner les gens de mer comme des travailleurs clés, n'est pas opposé à cette proposition. Dans les cas où une permission à terre, un rapatriement, une relève des équipages ou des soins médicaux à terre sont absolument nécessaires, le Département de la marine, en tant qu'autorité compétente au sens de la MLC, 2006, peut exempter les gens de mer des mesures restrictives, selon le cas, en tenant compte du principe d'effectif minimum de sécurité conformément à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS). Pour les cas liés à la santé publique, le Département de lutte contre les maladies examine les gens de mer à bord avant d'envoyer les patients à l'Institut des maladies infectieuses de Bamrasnaradura afin qu'ils y reçoivent des soins médicaux complémentaires.
42. Le gouvernement de la *République-Unie de Tanzanie* suggère d'insérer les mots «, conformément à la législation nationale,» immédiatement après l'expression «mesures restrictives» dans le nouveau paragraphe 11 de la norme A5.2.1 afin de l'aligner sur les paragraphes précédents et de veiller à ce que les exemptions soient sous réserve de la législation nationale. Le gouvernement propose d'ajouter, à la fin de la norme A5.2.1, dans le nouveau paragraphe 10 e), le membre de phrase «, à moins que ces modifications soient dans l'intérêt supérieur de la santé publique nationale et de la protection des gens de mer». Des modifications peuvent être apportées de manière répétée et entraver la planification de l'itinéraire des navires, mais être cruciales pour la protection de la santé publique et des gens de mer.
43. Le *CONATO (travailleurs, Panama)* appuie la proposition à la lumière des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19.

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

44. Plusieurs gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Guatemala, Maurice, Nigéria, Panama, Philippines, Thaïlande, Trinité-et-Tobago, Royaume-Uni, République-Unie de Tanzanie).
45. Le gouvernement du *Guatemala* indique que, compte tenu du fait que les activités du secteur maritime se déploient dans le monde entier, il est essentiel que les gens de mer bénéficient d'une protection équitable conformément aux dispositions légales en vigueur, au principe d'une procédure régulière et à la primauté du droit. Les Membres devraient coopérer, dans la mesure du possible, avec les États du pavillon, les États du port et les États fournisseurs de main-d'œuvre concernés, afin d'appuyer la mise en œuvre des *directives conjointes OMI/OIT sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer*.

46. Le gouvernement de *Maurice* estime nécessaire de renforcer la collaboration avec les États voisins au moyen de mémorandums d'accord en vue d'une meilleure coordination et de l'application effective des directives; de renforcer les capacités des enquêteurs par des programmes de formation spécialisés pour la conduite d'enquêtes équitables en matière d'accidents maritimes; de revoir les législations existantes afin de réduire au minimum les incohérences lors des enquêtes; et de dialoguer avec les parties prenantes dans le cadre de consultations régulières et d'ateliers.
47. Le gouvernement du *Nigéria* souligne que les directives conjointes OMI/OIT visent à lutter contre l'inégalité de traitement, les actes d'intimidation et l'absence de représentation légale, et à garantir le respect des droits, de la dignité et des libertés des gens de mer.
48. Le gouvernement du *Panama* indique que, en tant qu'État du pavillon, le pays a coopéré dans des affaires où des gens de mer se trouvant à bord de navires battant pavillon panaméen faisaient l'objet de poursuites dans d'autres États, et a sollicité l'application des directives lorsque cela était nécessaire.
49. Le gouvernement des *Philippines* souhaite quant à lui appeler l'attention sur les *Directives sur le traitement équitable des gens de mer détenus pour des infractions présumées*, adoptées à la troisième réunion du groupe de travail tripartite mixte, qui visent à garantir le traitement équitable des gens de mer détenus alors qu'ils travaillent à bord de navires, à reconnaître le statut spécial des gens de mer et leur besoin de protection juridique dans les différentes juridictions, à prévenir leur détention arbitraire et à garantir leur accès à une aide juridique et à des mécanismes de protection des droits humains. Ces directives renvoient également aux dispositions pertinentes de la MLC, 2006, concernant les droits des gens de mer, leur rapatriement et leurs prestations contractuelles, du Pacte international relatif aux droits civils et politiques qui protègent les droits fondamentaux lors de la détention et du procès, et de la Convention de Vienne sur les relations consulaires qui garantissent aux gens de mer l'accès à l'assistance consulaire.
50. Le gouvernement de la *Thaïlande* indique que la législation nationale impose déjà aux armateurs de soumettre des rapports sur les dommages corporels subis par les membres d'équipage ou les pertes de vies humaines.
51. Le *CONATO (travailleurs, Panama)* souscrit à la proposition.

Proposition n° 6 (groupe des gens de mer)

52. Plusieurs gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Guatemala, Nigéria, Fédération de Russie, Trinité-et-Tobago, Royaume-Uni, République-Unie de Tanzanie).
53. Le gouvernement du *Guatemala* fait observer que la proposition permet d'éviter les situations discrétionnaires et incohérentes en matière de congé annuel ou de congé compensatoire pour les gens de mer lorsque ces questions ne sont régies par aucun instrument ni aucune convention collective. La proposition d'augmenter le nombre d'heures de repos est considérée comme viable car elle est la plus favorable aux travailleurs. La fatigue des gens de mer a d'importantes répercussions sur la sécurité et la santé au travail et est un facteur d'accidents maritimes, qui peuvent occasionner des décès tragiques et endommager l'écosystème marin. Les décisions en la matière ne peuvent relever des seules conventions collectives et de leur application sélective par les armateurs ou les capitaines.
54. Le gouvernement du *Nigéria* considère que la proposition répond à la question de la fatigue des gens de mer.
55. Le gouvernement du *Panama* indique que la proposition et son opportunité devraient faire l'objet d'une analyse plus approfondie par la Commission tripartite spéciale, notamment en ce qui

concerne son défaut éventuel d'application et de contrôle. La Commission tripartite spéciale devrait également se pencher sur la coexistence des deux régimes d'heures de travail.

56. Le gouvernement des *Philippines* ne se prononce pas sur cette proposition, précisant que la législation nationale est conforme à la règle des 77 heures de repos par période de sept jours qui est proposée.
57. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* soutient la proposition, notant qu'elle contribuerait à l'établissement d'une norme unifiée et faciliterait la comptabilisation des heures de travail et de repos à bord des navires. Il fait observer que les prescriptions nationales sont plus strictes que les dispositions proposées.
58. Le gouvernement de la *Thaïlande* s'oppose à cette proposition dans la mesure où dans de nombreux pays, les prescriptions en matière d'heures de repos ne seraient pas respectées. En outre, la disposition existante n'est pas nouvelle puisqu'elle reprend le texte de la convention (n° 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, adoptée à l'issue de longues discussions tripartites, ce qu'il ne faudrait pas perdre de vue. Le gouvernement et les partenaires sociaux conviennent que la disposition actuelle de la MLC, 2006, devrait être conservée car elle offre plus de souplesse à la fois aux gens de mer et aux armateurs.
59. Le gouvernement du *Royaume-Uni* souscrit en principe à cette proposition, mais indique qu'un examen plus approfondi de ses conséquences pratiques pourrait s'avérer utile.
60. Le *CONATO (travailleurs, Panama)* appuie la proposition. La législation nationale devrait prévoir qu'en cas de non-respect par l'armateur, les autorités compétentes sont tenues de procéder à des inspections et d'appliquer des sanctions pour violation des dispositions de la MLC, 2006, relatives aux heures de repos.
61. L'*Association des armateurs turcs – TAIS (employeurs, Türkiye)* indique qu'elle partage la position de la Chambre internationale de la marine marchande.
62. La *Chambre de la marine marchande des régions d'Istanbul, de Marmara, de la mer Égée, de la Méditerranée et de la mer Noire – TCS (employeurs, Türkiye)* s'oppose à la proposition, estimant que le nombre d'heures de repos minimum actuel ne devrait pas être modifié.

Proposition n° 7 (groupe des gens de mer)

63. Plusieurs gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Guatemala, Nigéria, Fédération de Russie, Trinité-et-Tobago, République-Unie de Tanzanie).
64. Le gouvernement du *Guatemala* estime que la proposition permet de prévenir d'éventuels abus dont les travailleurs pourraient être victimes du fait de dérogations. Le respect de la négociation collective est un pilier de la liberté syndicale, de sorte que les conventions collectives autorisées ou enregistrées offrent une sécurité juridique. La protection globale de la santé des gens de mer, aussi bien physique que mentale, est primordiale. Cette proposition est en accord avec la législation nationale et aura des effets positifs sur la réduction de la fatigue chez les gens de mer.
65. Le gouvernement du *Japon* n'appuie pas cette proposition, considérant qu'elle va à l'encontre de son objectif même en encourageant le recours à des dérogations par le biais de conventions collectives.
66. Le gouvernement du *Nigéria* pense que la proposition réduit le champ possible des dérogations. Il suggère de remplacer l'expression «durée maximale du voyage» par «durée maximale du travail» afin de répondre à la question de la fatigue.

- 67. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* déclare que la proposition contribuerait à améliorer la situation des gens de mer et que la législation nationale est plus stricte.
- 68. Le gouvernement des *Philippines* ne souhaite pas se prononcer sur la proposition n° 7.
- 69. Le gouvernement de la *Trinité-et-Tobago* indique que la proposition est en accord avec la législation nationale.
- 70. Le gouvernement du *Royaume-Uni* fait observer qu'il est nécessaire d'examiner plus avant la manière dont cela fonctionnerait dans la pratique et dont la disposition serait appliquée.
- 71. Le gouvernement de la *République-Unie de Tanzanie* propose de supprimer «être conformes aux dispositions de la présente norme. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible», car le restant du texte traite du même contexte.

Proposition n° 8 (groupe des gens de mer)

- 72. Plusieurs gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Guatemala, Nigéria, Philippines, Thaïlande, Royaume-Uni).
- 73. Le gouvernement du *Guatemala* estime que les coûts de formation devraient être pris en charge par l'État ou par les employeurs afin de garantir que les gens de mer disposent des compétences nécessaires. Ces coûts ne devraient pas être à la charge des travailleurs, car cela représenterait un poids financier supplémentaire qui pourrait limiter leur accès à une formation de qualité ainsi que leur employabilité. Les employeurs devraient offrir des possibilités de développement des compétences, en particulier en ce qui concerne les tâches relatives aux carburants alternatifs et à la décarbonation. Au nombre des avantages que présentent la formation figurent la professionnalisation, la sensibilisation à l'environnement et le renforcement du lien communautaire.
- 74. Les gouvernements du *Japon*, du *Panama* et de la *Trinité-et-Tobago* sont d'avis que cette proposition et ses incidences économiques devraient faire l'objet d'une consultation et d'un examen attentif de la part des mandants tripartites de la Commission tripartite spéciale.
- 75. Le gouvernement de *Maurice* déclare que les incidences financières de cette proposition pour le pays devront être évaluées.
- 76. Le gouvernement du *Nigéria* suggère de remplacer, dans la norme A1.3 proposée, la formule «y compris en ce qui concerne toute formation» par «y compris toute formation relative au transport maritime». En outre, le gouvernement propose d'ajouter un principe directeur, B1.3, qui serait libellé comme suit:

«Principe directeur B1.3 – Élaboration et conduite d'activités de formation

1. En exécutant ses obligations en vertu du paragraphe 1 de la norme A1.3, l'autorité compétente devrait, en consultation avec les armateurs, les gens de mer et le Bureau, prendre les mesures nécessaires en vue de:

- a) promouvoir un transport maritime de qualité en dispensant une formation axée sur les connaissances de base et la compréhension de la convention du travail maritime, 2006;
- b) élaborer des programmes de formation types destinés à être dispensés dans les établissements de formation maritime sur la sécurité de la navigation, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail.»

- 77. Le gouvernement des *Philippines* estime que le fait de proposer aux gens de mer des formations et des programmes de développement des carrières et des compétences sans frais supplémentaires permettrait d'améliorer leur niveau de qualification et de promouvoir leur bien-être.

78. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* dit ne pas soutenir la proposition dans son libellé actuel. Cette proposition pourrait, dans certaines circonstances, conduire à une détérioration des conditions des gens de mer, et inciter les armateurs à recruter des marins ayant déjà suivi la formation nécessaire et obtenu les documents requis, plutôt que d'investir dans la formation de leurs personnels.
79. Le gouvernement de la *Thaïlande* fait observer que, dans la pratique, certains armateurs soutiennent déjà financièrement la formation de leurs personnels, laquelle pourrait être étendue ou rendue obligatoire pour répondre aux évolutions futures du transport maritime.
80. Le gouvernement de la *Trinité-et-Tobago* considère que, si les frais devaient être supportés par les seuls armateurs, les gens de mer risqueraient de se voir imposer des obligations concernant leurs conditions de travail. Un partage des coûts pourrait être envisagé, dans la limite du raisonnable.
81. Le gouvernement de la *Türkiye* se déclare opposé à la proposition, affirmant que l'expression «toute formation» est trop large et n'est pas clairement définie, ce qui rendrait la mise en œuvre de cette disposition hasardeuse. Proscrire en toutes circonstances la possibilité pour les gens de mer de prendre en charge les coûts liés à la formation pourrait poser des problèmes pratiques, notamment pour ce qui est de déterminer quel employeur serait tenu d'en supporter les frais dans le cadre d'un contrat à durée déterminée ou de modalités d'emploi similaires. Le périmètre de la formation devrait être explicitement défini dans un souci de clarté et de faisabilité.
82. Le gouvernement du *Royaume-Uni* souscrit en principe à cette proposition, mais fait observer qu'il pourrait être utile de l'approfondir. Le fait d'exonérer les gens de mer risquerait de faire retomber les coûts de formation sur les armateurs ou les gouvernements.
83. Le gouvernement de la *République-Unie de Tanzanie* estime que la proposition ne devrait concerner que les gens de mer déjà employés; ces formations devraient avoir pour objectif de faire évoluer la carrière des marins. Il conviendrait de préciser à qui incomberait les coûts de formation et si cela s'appliquerait aux formations visées par la Convention internationale de l'OMI de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW).
84. La *TCS (employeurs, Türkiye)* n'est pas favorable à la proposition. Les formations dispensées à bord par la compagnie maritime devraient être gratuites, tandis que les gens de mer devraient assumer les coûts de formation liés à leur évolution professionnelle ou au renouvellement de leur licence.

Proposition n° 9 (groupe des gens de mer)

85. Plusieurs gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Guatemala, Nigéria, Philippines, Royaume-Uni).
86. Le gouvernement du *Guatemala* estime que la proposition obligera chaque Membre à établir des objectifs clairs pour la formation des gens de mer et à garantir une coordination efficace entre les agences gouvernementales qui seront chargées de l'assurer. La formation continue et le perfectionnement professionnel des gens de mer sont essentiels pour promouvoir le développement des aptitudes professionnelles et l'accès équitable à l'éducation dans le secteur maritime.
87. Le gouvernement de *Maurice* est d'avis que les incidences financières de cette proposition doivent être évaluées. Les programmes d'enseignement supérieur gratuit ne concernent que les ressortissants.
88. Le gouvernement du *Nigéria* considère que la proposition vise à renforcer le mécanisme mis en place par chaque Membre pour la formation des gens de mer. Eu égard au manque de

professionnels dans ce secteur, l'amendement permettra à chaque Membre d'adopter des politiques sur mesures pour promouvoir les carrières en mer.

89. Le gouvernement de la *Trinité-et-Tobago* n'appuie pas la proposition. Si l'État peut avoir un rôle à jouer dans la fourniture d'une formation minimale ou d'une formation de base aux gens de mer qui arrivent dans le secteur, la formation en général devrait relever de la responsabilité du marin, de l'armateur ou de l'employeur.
90. Le gouvernement du *Royaume-Uni* souscrit en principe à la proposition mais pense que des précisions peuvent être nécessaires. Il fait observer que le fait d'exonérer les gens de mer des coûts de formation risque de transférer la contrainte financière sur les armateurs ou les gouvernements.
91. Le gouvernement de la *République-Unie de Tanzanie* considère qu'il faudrait préciser le type de formation visé et qui en assumera le coût.
92. Le gouvernement de la *Türkiye* s'oppose à la proposition en faisant valoir qu'elle modifie l'objet de la norme A2.8, paragraphe 3, en transformant l'obligation des Membres de fixer des objectifs clairs en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelles des gens de mer en une obligation de veiller à ce que toutes les formations requises soient dispensées gratuitement à ceux qui assurent la sécurité de l'exploitation et de la navigation des navires. Cette proposition crée une obligation financière plus qu'elle ne renforce l'objectif initial d'établissement d'objectifs par les Membres. Les termes «toute formation requise» sont trop larges et rendront difficile la mise en œuvre de la disposition. La proposition ne précise pas quels types de formation seront couverts ni de quelle manière la responsabilité financière sera répartie entre entités publiques et entités privées.

Proposition n° 10 (groupe des gens de mer)

93. Plusieurs gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Guatemala, Nigéria, Panama, Philippines, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni).
94. Le gouvernement du *Guatemala* souligne qu'il est important de prévoir des conditions et des procédures justes pour le rapatriement des gens de mer, en veillant à ce que les responsabilités des armateurs et d'autres conditions soient clairement définies dans les contrats de travail. Il est essentiel de garantir aux travailleurs l'équité en matière de droits pendant le rapatriement. Dans ce cadre, la détermination des frais et des responsabilités en cas de rapatriement a pour objet d'établir des normes minimales pour un rapatriement efficace. Le gouvernement indique que la législation nationale impose la couverture des frais et le respect des procédures en cas de rapatriement.
95. Le gouvernement du *Japon* s'oppose à l'inclusion des expressions «les soins médicaux nécessaires» et «des vêtements lorsque nécessaire» dans le nouveau paragraphe 3 de la norme A2.5.1. Il n'est pas approprié que les armateurs soient tenus de prendre en charge des soins médicaux sans rapport avec le rapatriement. Or, il est difficile de trancher sur ce point. De même, les armateurs ne devraient pas assumer le coût des vêtements, lequel devrait être inclus dans les indemnités dues à partir du moment où le marin quitte le navire.
96. Le gouvernement du *Nigéria* souhaiterait savoir si le poids des bagages (30 kg) mentionné dans la norme A2.5.1, paragraphe 3, correspond à une prise en charge de référence ou à un supplément de bagages, puisqu'une franchise de bagage est déjà fixée par les compagnies aériennes.

97. Le gouvernement du *Panama* indique que les dispositions du principe directeur B2.5.1, paragraphe 3, ont déjà un caractère contraignant puisqu'elles sont incorporées dans la législation nationale.
98. Le gouvernement des *Philippines* appuie la proposition, car elle est conforme à la législation nationale et il semble raisonnable de fournir les vêtements nécessaires. Il propose en outre d'ajouter «jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement» après «un logement» afin de garantir que la nourriture, les vêtements nécessaires et le logement soient fournis jusqu'à ce que le marin ait atteint la destination de rapatriement.
99. Le gouvernement de la *Türkiye* n'appuie pas la proposition. Il fait valoir que le principe directeur B2.5.1, paragraphe 3, fait référence dans son libellé initial à toutes les dispositions de la norme A2.5, alors que la proposition ne renvoie plus qu'à la norme A2.5.1, paragraphe 2 c), sans apporter d'explication. Cette modification du champ d'application pourrait avoir pour conséquence imprévue de limiter les droits en matière de rapatriement. Des clarifications supplémentaires sont nécessaires sur la raison d'être de cet amendement.
100. Le gouvernement du *Royaume-Uni* indique qu'à la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale, il a appuyé une proposition analogue qui s'est heurtée à l'opposition des armateurs et de certains gouvernements. Il ne s'attend pas à ce que les positions aient évolué.

Proposition n° 11 (groupe des armateurs)

101. Plusieurs gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Guatemala, Nigéria, Panama, Philippines, Trinité-et-Tobago, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni).
102. Le gouvernement du *Guatemala* considère que la proposition est essentielle pour promouvoir la santé et le bien-être des gens de mer. Les autorités compétentes devraient veiller à ce que la réglementation locale soit conforme aux normes internationales. L'ajout d'une référence à l'*International Medical Guide for Seafarers and Fishers* permettra de garantir que les gens de mer ont accès à une information médicale à jour, ce qui est essentiel dans l'environnement de travail isolé et dangereux qui est le leur.
103. Le gouvernement du *Panama* indique que la législation nationale recommande l'utilisation de l'*International Medical Guide for Seafarers and Fishers* à bord des navires battant pavillon panaméen.
104. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* rejette la proposition. Pour mettre à jour les informations médicales, la publication d'une nouvelle version du *Guide médical international de bord* sera plus efficace que l'ajout d'un nouveau guide qui ne manquera pas d'entraîner des doublons sur de nombreuses questions.

Proposition n° 12 (gouvernements)

Afrique du Sud, Australie, Canada, Îles Marshall, Norvège, Royaume-Uni de Grande-Bretagne d'Irlande du Nord

105. Un certain nombre de gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Guatemala, Nigéria, Pérou, Philippines, République-Unie de Tanzanie, Trinité-et-Tobago).
106. Le gouvernement du *Guatemala* considère que la proposition représente une avancée considérable pour la protection des droits des gens de mer et la promotion d'un milieu de travail sûr à bord des navires et qu'elle est un moyen efficace de prévenir la violence et le harcèlement et de protéger les gens de mer contre ce phénomène. Quelle que soit leur forme, ces comportements constituent une violation des droits humains fondamentaux de tous les

travailleurs et requièrent la mise en œuvre d'une approche globale et multisectorielle. La législation nationale devrait être adaptée de sorte à traiter spécifiquement ces questions dans le secteur maritime, compte tenu de la vulnérabilité des gens de mer, et devrait comporter des dispositions spéciales instaurant des mécanismes efficaces de signalement et de protection contre toute forme de violence et de harcèlement ainsi que des sanctions efficaces.

107. Le gouvernement du *Nigeria* constate que l'expression «violence et harcèlement» est ajoutée dans le paragraphe 1 a) de la norme A4.3 alors qu'elle n'a pas été définie au préalable. Pour éliminer une redite, il suggère en outre de remplacer, dans le paragraphe 7 tel que modifié de la norme A4.3, «, y compris» par «ainsi que». Il propose d'insérer dans le principe directeur B4.1.3 une disposition autonome soulignant l'importance que revêt la lutte contre la violence et le harcèlement à bord des navires.
108. Le gouvernement des *Philippines* indique que la proposition est globalement conforme à la convention n° 190, que les Philippines ont ratifiée. Si les actes d'intimidation sont incorporés dans la définition, le droit national devra être adapté afin que les dispositions relatives aux actes d'intimidation commis sur le lieu de travail puissent être efficacement appliquées. Le gouvernement propose d'insérer, à la fin du nouvel alinéa c) du paragraphe 5 de la norme A1.4, les mots «conformément à la législation nationale», pour garantir que les services de recrutement et de placement des gens de mer respectent la législation de l'État exportateur de main-d'œuvre. Il propose également d'ajouter, après l'alinéa d), un nouvel alinéa qui serait libellé comme suit: «e) exiger des services de recrutement et de placement des gens de mer qu'ils garantissent un accès aisé à des moyens de recours et de réparation appropriés et efficaces ainsi qu'à des mécanismes et procédures de signalement et de règlement des différends en matière de violence et de harcèlement dans le monde du travail, qui soient sûrs, équitables et efficaces.». Pour répondre aux besoins des gens de mer, le gouvernement propose d'ajouter, dans le nouvel alinéa d) du paragraphe 1 du principe directeur B3.1.10, les mots «appropriés et suffisants» après «des produits de santé et d'hygiène». Il souscrit au nouveau paragraphe 3 de la norme A4.3, qui offre aux gens de mer des mécanismes plus solides de signalement et d'assistance en exigeant l'accès à une personne à terre servant de point de contact et à des services de télémédecine pour rompre l'isolement des gens de mer. Le gouvernement propose d'ajouter, dans le nouveau paragraphe 7 de la norme A4.3, «en anglais et» avant «dans la langue de travail du navire», afin que les informations relatives aux dangers sur le lieu de travail soient disponibles dans une langue comprise par tous.
109. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* s'oppose à la proposition d'amendement de la norme A1.4, estimant qu'elle dépasse le champ de la législation nationale. Selon lui, la création d'une nouvelle obligation imposant aux services privés de recrutement et de placement de prendre des mesures de lutte contre la violence et le harcèlement ne répond pas à l'objectif visé, qui est de prévenir la violence et le harcèlement des gens de mer sur leur lieu de travail. Les activités des agences d'emploi ne sont généralement pas de nature à créer des conditions favorisant la violence et le harcèlement à l'égard des gens de mer. En outre, la formation et le développement des carrières ne relèvent pas de la responsabilité des agences de recrutement; celles-ci sont donc dans l'impossibilité d'assurer la protection des gens de mer dans ces contextes. Plutôt que d'introduire de nouvelles prescriptions dans la norme A1.4, il serait préférable de modifier le principe directeur B3.1.10 de façon à prendre en considération les différences culturelles entre les membres d'équipage. En ce qui concerne les soins médicaux, le gouvernement doute qu'il soit concrètement possible de mettre en œuvre les modifications proposées de la norme A4.1 et n'est pas certain que l'amendement au principe directeur B4.1.3 soit utile, étant donné que le texte en vigueur permet déjà de garantir l'accès aux soins médicaux pour quelque motif que ce soit.

110. Le gouvernement de la *Trinité-et-Tobago* note que la proposition est conforme à la législation et aux politiques nationales.
111. Le gouvernement de la *Türkiye* ne soutient pas la proposition. Il importe de préciser que, si le principe directeur B2.8.1 vise à encourager l'éducation et la formation professionnelles des gens de mer, l'éducation et la formation générales dispensées en dehors de la vie professionnelle des gens de mer n'entrent pas dans le champ de la convention. En conséquence, le gouvernement suggère de préciser que les mesures en question ne concernent que la formation et l'éducation dispensées à bord des navires, qui sont directement liées à l'emploi maritime. Il propose d'insérer, après «la formation et l'éducation dispensées», les mots «à bord des navires». Il considère par ailleurs que l'expression «produits de santé et d'hygiène» figurant dans le principe directeur B3.1.10 a une portée trop large, ce qui risque de créer des difficultés lorsqu'il s'agira de définir les dispositions requises et d'assurer la cohérence de leur mise en œuvre. Dans un souci de clarté et de faisabilité, le gouvernement propose d'insérer le mot «nécessaires» après «produits de santé et d'hygiène». En ce qui concerne le principe directeur B4.1.3, le gouvernement indique que les soins de santé mentale ne font pas forcément partie des traitements médicaux d'urgence. Cet aspect risque de compliquer la mise en œuvre concrète de la disposition, en particulier la détermination de la durée du traitement et des procédures adéquates à suivre s'agissant de ce type de soins. Le gouvernement propose d'ajouter, après le membre de phrase «être hospitalisés et bénéficier de soins de santé mentale», les mots «en consultation avec le service de télémédecine à terre».
112. Le gouvernement de la *République-Unie de Tanzanie* fait observer que, dans la proposition, il n'est pas précisé si l'actuel paragraphe 3 de la norme A4.3 sera supprimé ou renuméroté.
113. Les gouvernements à l'origine des propositions 12 et 13 soumettent la proposition conjointe ci-dessous (proposition de synthèse n^{os} 12/13), en lieu et place des propositions 12 et 13 initiales:

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
	Principe directeur B1.4.1 – Directives organisationnelles et opérationnelles	Au paragraphe 2, ajouter un nouvel alinéa l): 2. [...] Ces pratiques de fonctionnement pour les services privés de recrutement et de placement des gens de mer et, dans la mesure où elles sont applicables, pour les services publics de recrutement et de placement des gens de mer devraient porter sur les points suivants: [...] <u>l) les mesures à prendre pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement dans les processus de recrutement et de placement.</u>
	Principe directeur B3.1.10 – Articles de literie, ustensiles de table et articles divers	Au paragraphe 1, ajouter un nouvel alinéa d): 1. Tout Membre devrait envisager d'appliquer les principes suivants: [...] b) la literie devrait être de bonne qualité. Les assiettes, les gobelets et autres ustensiles de table devraient être d'une matière approuvée et se prêtant à un nettoyage facile;

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
		c) des serviettes de toilette, du savon et du papier hygiénique devraient être fournis par l'armateur à tous les gens de mer; <u>d) des produits d'hygiène menstruelle et leurs dispositifs d'élimination devraient être à la disposition des gens de mer.</u>
Norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents		Au paragraphe 1, ajouter un nouvel alinéa e): 1. La législation et les autres mesures à adopter conformément au paragraphe 3 de la règle 4.3 couvrent les sujets suivants: [...] 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 survenus à bord et à leur notification; <u>e) l'interdiction et 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.</u>
Norme A4.3 – Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents		Au paragraphe 2, ajouter de nouveaux alinéas e) à h): 2. Les dispositions prévues au paragraphe 1 de la présente norme doivent: [...] <u>e) définir 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 du présent code, 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) ¹.</u> <u>Note de bas de page 1: Aux fins de la convention (n° 190) sur la violence et le harcèlement, 2019, l'expression «violence et harcèlement» dans le monde du travail 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>f) exiger des armateurs qu'ils adoptent et mettent en œuvre des politiques et des mesures appropriées pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement à bord des navires, 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»)
		<u>g) exiger des armateurs qu'ils signalent aux autorités concernées de l'État du pavillon les cas non résolus et graves de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles. Ces signalements doivent être traités conformément à la législation et aux procédures nationales;</u> <u>h) exiger des gens de mer et des autres personnes concernées qu'ils se conforment aux normes applicables et aux mesures mises en œuvre pour prévenir et combattre la violence et le harcèlement à bord des navires, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles.</u>
	Principe directeur B4.3.1 – Dispositions concernant les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles	Modifier le paragraphe 1 comme suit: 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 la <u>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 des navires) publiée conjointement par l'International Chamber of Shipping et la Fédération internationale des ouvriers du transport.
	Principe directeur B4.3.1 – Dispositions concernant les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles	Modifier le paragraphe 2, alinéa <i>m</i>), comme suit: 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: [...] <i>m)</i> équipement de protection individuelle <u>de taille appropriée</u> pour <u>tous</u> les gens de mer <u>à bord</u>; [...]
	Principe directeur B4.3.1 – Dispositions concernant les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles	Modifier le paragraphe 4, alinéa <i>d</i>), comme suit: 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: <i>d)</i> <u>violence et harcèlement, y compris harcèlement sexuel, et actes d'intimidation et agressions sexuelles.</u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
	Principe directeur B4.3.1 – Dispositions concernant les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles	Ajouter les nouveaux paragraphes 5 et 6 suivants: <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 – Procédures de plainte à bord		Modifier le paragraphe 2 comme suit: 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. 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, <u>et en particulier pour le signalement des cas de violence et le harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles</u>, les gens de mer ont le droit de porter plainte directement auprès du capitaine <u>ou aux responsables hiérarchiques à bord du navire</u>, et, s'ils le jugent nécessaire, auprès <u>du personnel à terre désigné ou d'autorités extérieures appropriées, selon ce que le marin jugera le plus approprié.</u> Modifier le paragraphe 3 comme suit: 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 des gens de mer concernés par le processus de plainte, compte dûment tenu des situations dans lesquelles ayant présenté une plainte qui n'est pas</u> manifestement abusive ou ni calomnieuse.
Norme A5.1.5 – Procédures de plainte à bord		Ajouter un nouveau paragraphe à la fin: <u>5. Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir à chaque étape la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer.</u>

Norme	Principe directeur	Texte proposé (les amendements apparaissent en mode «suivi des modifications»)
	Principe directeur B5.1.5 – Procédures de plainte à bord	Au paragraphe 2, ajouter un nouvel alinéa h): 2. Les procédures examinées pendant les consultations visées au paragraphe 1 du présent principe directeur devraient au minimum prévoir ce qui suit: [...] <u>h) 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>

114. Se référant à la proposition révisée reproduite ci-dessus, le gouvernement de la *France* remercie, au nom des membres de l'Union européenne, les coauteurs de la proposition n° 12 pour leur disponibilité et la forte volonté dont ils ont fait preuve d'aboutir à une version révisée de la proposition. Les gouvernements des États membres de l'Union européenne y sont globalement favorables et considèrent que cette version harmonisée de la proposition les rapproche de l'obtention d'un consensus entre gouvernements et partenaires sociaux. Ils sont convaincus que les coauteurs de toutes les propositions sur cette question ont le même objectif, à savoir offrir une solide protection aux gens de mer victimes de violence et de harcèlement à bord de navires. Les gouvernement des États membres de l'Union européenne entendent donc continuer à collaborer avec les coauteurs de la proposition n° 12, de même qu'avec les partenaires sociaux, afin que la réunion de la Commission tripartite spéciale soit un franc succès.

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

115. Un certain nombre de gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Guatemala, Maurice, Nigéria, Pérou, Trinité-et-Tobago).
116. Le gouvernement du *Guatemala* préconise de définir clairement l'expression «violence et harcèlement» afin de lever toute ambiguïté. L'OIT et l'OMI s'emploient conjointement à combattre la violence et le harcèlement, en tenant compte de la législation, des mécanismes et des politiques en place afin que des mesures puissent être adoptées à l'avenir pour prévenir et combattre ce grave problème mondial. Le processus d'amendement de la MLC, 2006, est par conséquent d'une importance cruciale, car il favorisera l'adoption de politiques et de mesures propres à garantir que les gens de mer employés à bord de navires ne sont pas privés de leurs droits. Lutter efficacement contre la violence et le harcèlement dans le contexte maritime contribuera à améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer et, partant, à assurer leur bien-être et à accroître l'attractivité du secteur maritime en tant qu'option professionnelle viable.
117. Le gouvernement du *Nigéria* suggère de supprimer, dans le nouvel alinéa e) du paragraphe 2 de la norme A4.3, le membre de phrase «, 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».

- 118.** Le gouvernement de la *Fédération de Russie* rejette la proposition, considérant qu'elle altère fortement la portée de la norme A4.3 en reprenant des définitions et des prescriptions de la convention n° 190, ce qui crée des chevauchements inutiles. La convention n° 190 ne prévoit pas d'obligation de signaler tous les cas de violence et de harcèlement ni de faire en sorte que des enquêtes approfondies soient menées sur ces cas, notamment par les autorités compétentes. Le gouvernement relève avec préoccupation que l'organe compétent en matière d'accidents du travail serait en sus chargé d'enregistrer les cas de violence et de harcèlement, y compris le harcèlement sexuel, les actes d'intimidation et les agressions sexuelles, et de mener des enquêtes à leur sujet. Le gouvernement estime que, si ces dispositions devaient être maintenues, cette question devrait être traitée dans un principe directeur distinct et les cas devraient être enregistrés par l'autorité compétente chargée des infractions pénales.
- 119.** Le gouvernement de la *Trinité-et-Tobago* déclare que la proposition est conforme à la législation et aux politiques nationales.
- 120.** Le gouvernement de la *République-Unie de Tanzanie* considère que l'expression «violence et harcèlement» devrait être définie conformément aux dispositions du nouveau paragraphe 3 de la norme A4.3 figurant dans la proposition n° 12. Il suggère donc de remplacer la définition renvoyant à l'article 1 de la convention n° 190, afin que les Membres qui n'ont pas ratifié cet instrument puissent appliquer des mesures de lutte contre la violence et le harcèlement.
- 121.** Les gouvernements à l'origine des propositions 12 et 13 soumettent une proposition conjointe (proposition de synthèse n°s 12/13), en lieu et place des propositions 12 et 13 initiales (voir paragraphe 124).

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

- 122.** Un certain nombre de gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Guatemala, Maurice, Nigéria, Philippines, République-Unie de Tanzanie).
- 123.** Le gouvernement du *Guatemala* estime que le droit à une permission à terre est essentiel pour le bien-être physique et mental des gens de mer. Les permissions à terre devraient être compatibles avec les protocoles administratifs précédemment établis. La proposition ne devrait pas avoir d'incidences sur les congés annuels auxquels les gens de mer ont droit. En cas de pandémie, les dispositions publiées par les autorités compétentes devraient être respectées de manière à garantir la primauté du bien commun sur l'intérêt individuel. Permettre aux gens de mer de se reposer et d'avoir des activités à terre contribue à accroître leur satisfaction au travail et leur productivité dans les tâches qu'ils accomplissent à bord des navires.

- 124.** Le gouvernement du *Japon* considère que la proposition pourrait être interprétée comme instaurant une obligation d'accorder des permissions à terre dans tous les cas sans exception. Le gouvernement suggère d'insérer, dans le nouveau paragraphe 4 de la norme A2.4, les mots «dans la mesure du possible» après «Les Membres accordent des permissions à terre aux gens de mer». Il propose en outre de remplacer le membre de phrase «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» par «conformément à la législation nationale», estimant inopportun de demander aux Membres qui n'ont pas ratifié cet instrument d'adopter de telles mesures.
- 125.** Le gouvernement du *Nigéria* indique que, le cas échéant, il soutiendra la proposition n° 3.
- 126.** Le gouvernement du *Panama* renvoie à ses commentaires concernant la proposition n° 3.
- 127.** Le gouvernement des *Philippines* note que la proposition est conforme aux dispositions de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL), qui vise à simplifier les procédures administratives et les procédures d'entrée dans les ports. La proposition met l'accent sur le devoir qu'ont les autorités et les armateurs de faciliter les permissions à terre, tout en assurant le respect de la réglementation sanitaire et en matière de sécurité. Le gouvernement propose d'insérer, dans le principe directeur B4.4.6, un nouveau paragraphe 5 libellé comme suit: «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.». L'ajout de ce nouveau paragraphe vise à garantir que les armateurs et le personnel des ports et des terminaux soient bien informés des droits des gens de mer et qu'ils soient formés dans ce domaine.
- 128.** Le gouvernement de la *Trinité-et-Tobago* souligne que le droit des gens de mer à des permissions à terre peut être affecté par des circonstances extraordinaires (telles qu'une pandémie) et est soumis à des procédures administratives obligatoires à l'arrivée du navire au port.
- 129.** Le gouvernement de la *République-Unie de Tanzanie* approuve la proposition sur le principe, mais s'oppose à la modification du titre de la norme A2.4. Il propose d'insérer, dans le nouveau paragraphe 6 de la norme A4.4, les mots «conformément à la législation nationale», après «permission à terre», afin de garantir que ces permissions respectent la législation nationale.

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

- 130.** Un certain nombre de gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Fédération de Russie, Guatemala, Nigéria, Panama, Philippines, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni, Thaïlande, Trinité-et-Tobago).
- 131.** Le gouvernement du *Guatemala* considère que la formation continue et l'éducation sont essentielles car elles permettent de préparer les gens de mer à faire face à n'importe quelle situation d'urgence à bord d'un navire et à prodiguer les meilleurs soins possibles au reste de l'équipage. L'investissement dans la formation continue du personnel améliore la sécurité et le bien-être à bord et contribue ainsi à créer un environnement de travail plus sûr et plus efficace. La proposition met la formation médicale en conformité avec les meilleures pratiques au niveau

international. Les formations offertes par les gouvernements devraient être complétées par celles proposées par les armateurs.

132. Plusieurs gouvernements soulignent la nécessité d'assurer la compatibilité de la proposition avec la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) de l'OMI (*Japon, Philippines, Türkiye, Royaume-Uni*).
133. Le gouvernement du *Japon* considère que les prescriptions relatives à la formation qui sont proposées devraient être incorporées dans la Convention STCW, qui ne prévoit actuellement aucune disposition de cette nature. Cette question devrait être examinée une fois que la révision complète de la Convention et du Code STCW aura été achevée.
134. Le gouvernement des *Philippines* fait observer que la proposition est plus stricte et va plus loin que les dispositions de la Convention STCW en ce qu'elle dispose expressément que les gens de mer ont l'obligation de se tenir informés des évolutions de la médecine tous les cinq ans au maximum.
135. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* considère que l'application de la proposition améliorerait le niveau de formation du personnel chargé de dispenser les soins médicaux et les premiers soins à bord des navires. La règle I/11 de la Convention STCW dispose que tout officier est tenu de justifier du maintien de sa compétence professionnelle, y compris au regard des dispositions de la *section A-VI/4* du Code STCW, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans. En vertu de la législation nationale, la durée maximale de la validité du certificat délivré à un spécialiste est de cinq ans.
136. Le gouvernement de la *Thaïlande* indique qu'il offre aux gens de mer une formation aux premiers secours et aux soins médicaux à bord des navires, qui comprend notamment une formation de base aux premiers secours, une formation avancée aux premiers secours et une formation aux soins médicaux. La formation de base aux premiers secours est une formation continue obligatoire que les gens de mer sont tenus de suivre tous les cinq ans au maximum, à la demande de l'autorité compétente.
137. Le gouvernement de la *Türkiye* s'oppose à la proposition, qu'elle considère incompatible avec la règle VI/4 de la Convention STCW ou le tableau B-I/2 du Code STCW. Cette incompatibilité risque de créer une confusion et d'engendrer des problèmes pratiques pour les gens de mer et les autorités maritimes.
138. D'après le gouvernement du *Royaume-Uni*, on pourrait à juste titre considérer que cette question devrait être examinée dans le contexte de la Convention STCW.

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

139. Un certain nombre de gouvernements appuient dans l'ensemble la proposition (Fédération de Russie, Guatemala, Nigéria, Philippines, République-Unie de Tanzanie, Trinité-et-Tobago).
140. Le gouvernement du *Guatemala* considère que la proposition représente un progrès considérable pour la protection des droits des gens de mer et qu'elle est conforme aux principes fondamentaux de la protection des travailleurs. Les amendements qu'il est proposé d'apporter aux annexes de la convention renforceraient les dispositions relatives à l'inspection des navires et à la protection des gens de mer en ajoutant la durée maximale de la période d'embarquement à la liste des éléments à vérifier lors des inspections.
141. Le gouvernement du *Panama* considère que la proposition doit être examinée à la lumière des questions soulevées par la pandémie de COVID-19, qui a mis en évidence la nécessité d'établir précisément la durée maximale de la période d'embarquement au terme de laquelle les gens de mer devraient être rapatriés, de sorte que soit respecté leur droit inaliénable à des congés annuels payés. Grâce à la proposition à l'examen, il pourra être mis fin à des situations qui ont de graves conséquences pour les gens de mer et qui continuent de prêter à confusion du fait que les dispositions de la convention ne permettent sans doute pas de régler les problèmes liés à la relève des équipages. Au Panama, il n'est pas possible de prolonger les contrats d'engagement gens de mer, y compris ceux de moins de 11 mois, sans l'autorisation écrite expresse de l'intéressé. En ce qui concerne les modifications qu'il est proposé d'apporter aux parties I et II de la Déclaration de conformité du travail maritime et au certificat de travail maritime, le gouvernement recommande que la Commission tripartite spéciale approfondisse l'examen de ces questions, compte tenu des conséquences que ces modifications pourraient avoir.
142. Le gouvernement des *Philippines* déclare que la proposition est conforme à la législation nationale et qu'elle aurait simplement pour conséquence de remplacer l'obligation qui incombe au Membre de se doter d'une loi ou d'une convention collective garantissant le droit au rapatriement des gens de mer au terme d'une période d'embarquement inférieure à 12 mois par l'obligation d'assurer ce rapatriement au terme d'une période d'embarquement d'une durée maximale de 11 mois. La proposition codifie la pratique en vigueur dans le secteur maritime, qui est fondée sur la version en vigueur de la norme A2.5.1.
143. Le gouvernement de la *Fédération de Russie* indique que la mise en œuvre de la proposition aurait des effets positifs sur les conditions de travail des gens de mer et leur sécurité en mer. La législation nationale est plus stricte car elle limite à 150 jours civils la durée maximale de la période d'embarquement pour les navires battant pavillon russe, durée qui peut être portée à 180 jours civils en cas de circonstances exceptionnelles rendant impossible la relève des équipages.
144. Le gouvernement de la *Thaïlande* s'oppose à la proposition, faisant valoir que, pour obtenir un certificat d'aptitude au travail à bord d'un navire, les élèves officiers doivent accomplir un service en mer d'une durée de 12 mois, conformément à la Convention STCW de l'OMI. Les élèves officiers étant considérés comme des gens de mer au sens de la MLC, 2006, la proposition est incompatible avec la Convention STCW et est inapplicable aux élèves officiers. En outre, lorsque le rapatriement de gens de mer est entravé ou retardé par des mesures prises par l'État du port et que la durée de la période d'embarquement des gens de mer concernés doit être prolongée, une disposition fixant

la durée maximale de cette période à 11 mois et prévoyant une possibilité de prolongation limitée à 20 jours représenterait probablement un poids aussi bien pour les gens de mer que pour les armateurs en raison des frais encourus et des conséquences en cas de non-respect de cette disposition.

- 145.** Le gouvernement du *Royaume-Uni* déclare qu'il ne peut pas appuyer la proposition telle qu'elle est actuellement libellée. Elle n'a pas la souplesse nécessaire pour couvrir les situations dans lesquelles il n'est pas possible de procéder immédiatement au rapatriement, notamment en cas de catastrophe naturelle ou de conflit mettant en danger la sécurité des gens de mer. La durée maximale de la prolongation de la période d'embarquement prévue en cas de fermeture des frontières ou de restrictions, à savoir 20 jours, est excessivement contraignante. Si cette prescription était respectée à la lettre, des gens de mer risqueraient d'être rapatriés sans qu'il existe d'itinéraire sûr pour les ramener chez eux ou d'être acheminés jusqu'à un autre point d'entrée dans un pays voisin où les conditions seraient mauvaises.